**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ДНІПРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМ. О. ГОНЧАРА**

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ДЕРЖАВНОЇ ФІСКАЛЬНОЇ**

**СЛУЖБИ УКРАЇНИ**

*Кваліфікаційна наукова*

*праця на правах рукопису*

**ХЕЙЛИК ВОЛОДИМИР ВОЛОДИМИРОВИЧ**

УДК 343.9

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ:**

**КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗАПОБІГАННЯ**

12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право»

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_В. В. Хейлик**

Науковий консультант: КОРНЯКОВА Тетяна Всеволодівна, доктор юридичних наук, доцент, заслужений юрист України

**Ірпінь** – **2021**

**ВСТУП**

**Обґрунтування вибору теми дослідження*.*** Згідно з Резолюцією Генеральної асамблеї Організації Об’єднаних Націй «Підвищення безпеки дорожнього руху в усьому світі» від 2 березня 2010 р. № 64/255 2011–2020 роки проголошені десятиліттям дій з підвищення безпеки дорожнього руху. Крім 69 країн-членів, до реалізації вказаної резолюції долучилася також й Україна.

У нашій державі рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається досить низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти як Всесвітньої організації охорони здоров’я, так й інших міжнародних інституцій.

На сьогодні смертність у результаті дорожньо-транспортних пригод продовжує зростати, становлячи 1,35 млн випадків смертей на рік1, а до 2030 року, на думку експертів, ця цифра може зрости і сягнути 2,3 млн.

За останні п’ять років (2015–2019 рр.) в Україні зареєстровано близько 133 622 ДТП з потерпілими, у яких загинуло 23 911 осіб та 201 308 осіб травмовано. При цьому 2019 року зафіксовано зростання кількості ДТП на 13,7 % та травмованих у них осіб на 14,2 % порівняно з 2018 роком 2.

Чимала кількість дорожньо-транспортних пригод і постраждалих від них впливає на економіку та сферу охорони здоров’я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд доларів США на рік, що становить приблизно 3,4 % валового внутрішнього продукту, включаючи матеріальні витрати, пов’язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, тяжкі травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Для України проблема безпеки дорожнього руху, як і для більшості країн,

1. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization, 2018. 424 p.
2. Статистика ДТП в Україні. *Патрульна поліція*: вебсайт. URL: http://patrol.police.gov.ua/statystyka/ (дата звернення 07.01.2020).

5

перетворилася у проблему державного значення. Її комплексність і складність сьогодні вже ні в кого не викликає сумнівів. При цьому такого висновку можна дійти не лише у зв’язку зі зростанням кількості транспортних засобів, погіршенням якості доріг, засобів регулювання й інших технічних атрибутів, а

1. правовими, психологічними, моральними й іншими показниками, що характеризують водія як суб’єкта досліджуваного злочину. Адже весь механізм означеного кримінально-караного діяння, причини порушень правил дорожнього руху, особа злочинця, форми і методи запобігання цим злочинам і становлять кримінологічний зміст проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху.

Безумовно, запобігання порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в цілому є одним з основних напрямів діяльності держави і суспільства у сфері захисту прав, свобод, здоров’я та життя громадян. Проте серед основних причин порушення правил безпеки або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є свідоме нехтування вимог кримінального й адміністративного законодавства, низький рівень дисципліни і зростання агресивності водіїв; серед необережних злочинів порушення правил безпеки дорожнього руху виявляється найбільш поширеним та небезпечним. Тому кримінологічні заходи запобігання вказаним злочинам набувають особливої актуальності.

Отже, вчинення особою, яка керує транспортним засобом, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту з кримінологічної точки зору сьогодні є не лише формою вияву неповаги до закону, а й невід’ємним компонентом загальної криміногенної ситуації на дорогах України, що і визначає актуальність вивчення причин та умов існування цього явища.

Теоретичним підґрунтям дослідження порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, стали наукові праці у галузі кримінального права та кримінології

6

вітчизняних і зарубіжних учених, зокрема: С. В. Бабаніна, В. В. Бесчастної, Ю. В. Бауліна, С. В. Гізімчука, І. М. Даньшина, О. М. Джужі, Г. В. Дідківської, В. М. Дрьоміна, А. П. Закалюка, В. І. Касинюка, В. Е. Квашиса, С. О. Колба,

|  |  |
| --- | --- |
| І. І. Колесніка,С. А. Комарікової, | Т. В. Корнякової,В. М. Кудрявцева, |
| Н. Ф. Кузнецової, | Б. О. Курінова, | О. М. Литвака,В. В.Лук’янова, |
| О. М. Литвинова, | І. Г.Маландіна, | Я. В. Матвійчук,В. А. Мисливого, |
| С.С. Мірошниченка, | Ю. | В.Нікітіна,В. І. Осадчого, | К. О. Полтави, |
| А. О. Собакаря, | А. В. | Соляного, | В. Г. Сюравчика, | В. В. Топчія, |

Я. Д. Холмянського, О. В. Хорошуна, А. С. Цибульського, Н. С. Юзікової та ін. Констатуючи значний науковий внесок зазначених вище вчених у вивчення цього явища, зауважимо, що їхні дослідження стосувалися окремих питань кримінальної або кримінологічної характеристики та запобігання порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що дозволило, без сумніву, збагатити юридичну науку, і мають значну прикладну цінність. Разом з тим невирішеним залишається питання запобігання корупції серед працівників поліції під час процедури надання посвідчення водія особам, які не мають достатніх навичок для керування транспортними засобами, та можливість уникнути покарання шляхом надання неправомірної вигоди представнику

правоохоронного органу.

1. урахуванням вищенаведеного, а також негативної динаміки та несприятливої тенденції збільшення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, перед науковцями й практиками постало питання щодо вивчення розглядуваного феномену та запобігання цим правопорушенням у сучасних умовах, що і зумовило, зокрема, вибір теми дослідження та її актуальність.

**Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами,**

**грантами.** Дисертаційне дослідження узгоджується з Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України від 25 квітня 2018 р.

7

1. 435, Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481, та Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р; пріоритетними напрямами наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період

2015–2019 рр., затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 16 березня 2015 р. № 275, і виконане в межах науково-дослідної роботи кафедри адміністративного і кримінального права юридичного факультету Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара «Теоретичні та прикладні проблеми адміністративного, фінансового, інформаційного,

кримінально-правового, кримінально-виконавчого, кримінологічного забезпечення прав і свобод людини і громадянина» (номер державної реєстрації 0116U002254).

Тему дисертації затверджено (протокол № 11 від 14 травня 2015 р.) Вченою радою Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара та уточнено Вченою радою юридичного факультету Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара (протокол № 9 від 17 травня 2019 р.).

**Мета і завдання дослідження.** Метою роботи є теоретичне узагальнення та нове розв’язання наукового завдання, що полягає у виробленні моделі кримінологічної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, розроблення заходів щодо їхнього запобігання та пропозицій щодо удосконалення чинного КК України і практики його застосування.

Для досягнення вказаної мети були поставлені такі *завдання*:

– висвітлити стан наукової розробки порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту й охарактеризувати методологічний інструментарій їхнього кримінологічного дослідження;

8

– розкрити поняття та зміст порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– узагальнити позитивний зарубіжний досвід запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– проаналізувати стан і тенденції порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– встановити кримінологічні риси особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– розкрити причини й умови порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– розглянути заходи загальносоціального запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– проаналізувати та запропонувати спеціально-кримінологічні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– розкрити заходи індивідуально-профілактичного та віктимологічного запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

– надати пропозиції та рекомендації щодо удосконалення чинного законодавства України стосовно запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

*Об’єктом дослідження* є суспільні відносини, що виникають у зв’язку з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

*Предметом дослідження* є порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту Україні: кримінологічна характеристика та запобігання.

**Методи дослідження** обрані відповідно до мети, завдань, об’єкта і предмета. Так, застосування *діалектичного* підходу дозволило розглянути поняття та зміст такого явища, як порушення правил безпеки дорожнього руху

9

або експлуатації транспорту, розвиток і зв’язок з іншими явищами, єдність і протиріччя структурних елементів особи, яка керує транспортними засобами (розділи 1, 2). *Статистичний метод* використовувався під час узагальнення статистичних даних Генеральної прокуратури України, Національної поліції України та Державної судової адміністрації України (розділи 1, 2). *Соціологічний метод* був використаний у процесі узагальнення результатіванкетування працівників правоохоронних органів та водіїв транспортних засобів (розділи 2, 3). Для надання пропозицій та рекомендацій щодо удосконалення чинного законодавства в частині запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту застосовувалися *компаративний метод та документальний аналіз* (розділ 3). За допомогою *історико-правового* та *логіко-догматичного методів* розглянуто ступіньнаукової розробки проблем і методологію дослідження порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (підрозділ 1.1); *логіко-семантичного методу* проведено поглиблене вивчення термінів і понять усфері безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, сформульовано поняття та розкрито зміст порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (підрозділ 1.2); *порівняльно-правового методу* вдалося порівняти вітчизняні та зарубіжні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (підрозділ 1.3); *методу контент-аналізу* детально вивчено особу, яка вчиняє порушенням правилбезпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (підрозділ 2.2); *формально-юридичного методу* з’ясовано причини й умови порушення правилбезпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (підрозділ 2.3).

*Емпіричну базу* дослідження складають результати аналізу й узагальнення: 160 судових вироків за ст. 286 Кримінального кодексу (далі – КК) України; статистичні дані Генеральної прокуратури України, аналітична інформація Національної поліції України стосовно дорожньо-транспортних пригод. Для перевірки теоретичних положень методом анкетування було опитано 380 водіїв в Одеській, Рівненській, Дніпропетровська, Харківській,

10

Чернігівській областях, з яких 124 раніше були учасниками дорожньо-транспортної пригоди. Для отримання експертних оцінок з окремих проблем дисертаційного дослідження у вказаних областях було опитано 110 працівників Національної поліції України, з яких 90 працівників патрульної поліції та 20 слідчих.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає у тому, що дисертація

1. одним із перших в Україні комплексних монографічних досліджень кримінологічної характеристики та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. За результатами роботи сформульовано ряд теоретико-прикладних положень і висновків, зокрема:

*вперше:*

– виокремлено два періоди наукових кримінологічних досліджень порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: радянський (1965–1990 рр.) та новітній періоди (1991 р. і донині);

– представлено авторське визначення поняття порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як кримінологічної категорії, під яким запропоновано розуміти злочинне самовпевнене або недбале суспільно-

небезпечне порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, вчинене особою, яка ним керує, що спричинило середньої тяжкості тілесні ушкодження чи тяжкі тілесні ушкодження, або загибель людей;

– узагальнено кримінологічний портрет особи, яка порушила правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: громадянин України чоловічої статі віком 29–39 років, який не має вищої освіти, працевлаштований,

стаж керування транспортним засобом більше п’яти років; раніше не притягувався ні до кримінальної, ні адміністративної відповідальності; під час вчинення злочину не перебував у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп’яніння; характеризується легковажністю, ігнорує правила дорожнього руху, самовпевнений у відсутності наслідків порушення правил дорожнього руху;

– надано авторське тлумачення поняття «жертва порушення правил

11

безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту», під яким розуміється фізична особа, якій було заподіяно тілесні ушкодження або смерть шляхом порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом;

– на підставі вивчення світового досвіду запропоновано впровадити на дорогах України Інтелектуальну транспортну систему, яка є системою інтеграції сучасних інформаційних і комунікаційних технологій та засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтована на підвищення безпеки й ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту;

*удосконалено:*

– тлумачення терміна «транспортний засіб» як предмета досліджуваного злочину та надано авторське поняття, згідно з яким це – пристрій, який конструктивно призначений для перевезення людей, вантажів, технологічного обладнання або виконання інших робіт, пов’язаних з дорожнім рухом, який обладнаний власним двигуном і підлягає обов’язковій реєстрації в державних органах, порядок руху й експлуатація яких визначається Правилами дорожнього руху України, а на управління ним потрібний офіційний дозвіл;

– наукові розробки щодо механізму співпраці Національної поліції з іншими правоохоронними органами, громадськістю, засобами масової інформації стосовно запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

– наукові положення щодо переліку причин та умов порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, до яких віднесено: характерні риси особи суб’єкта злочину, який припускається помилкової оцінки тієї об’єктивної, зовнішньої до нього ситуації, в якій він діє; грубе порушення ним правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; свідоме відволікання уваги водія від контролю за рухом та віктимна поведінка пасажирів;

– позицію стосовно впровадження кримінальної відповідальності за

12

керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння. Зокрема, висловлена думка про недоцільність впровадження кримінальної відповідальності за такі діяння, що підтверджено статистичними даними, та висловлено збільшити строк судового розгляду за ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення до одного року та розмір стягнення у вигляді штрафу за такі діяння до 3 000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами до п’яти років;

– розуміння віктимологічної ситуації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, розподіливши її на: особистісно-формуючу віктимну ситуацію; предкримінальну віктимну ситуацію (потенціал жертви);

кримінально-віктимну ситуацію; посткримінальну віктимну ситуацію; *дістали подальший розвиток:*

– доктринальні положення щодо критеріїв розподілу заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: а)

за напрямом запобігання: контроль за дотриманням правил дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами на шляхах і дорогах України; забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їхньої експлуатації; удосконалення засобів пасивної безпеки; висока фахова підготовка водіїв, контроль за станом здоров’я, тверезості та готовності керувати транспортом; виховання пішоходів і контроль за дотриманням ними правил дорожнього руху; б) за суб’єктами запобігання: працівники патрульної поліції, слідчі підрозділи Національної поліції України; установи виконання покарань та органи пробації;

– наукова позиція щодо впровадження будівництва платних сучасних безпечних доріг України, а також запропоновано запровадити інститут платних сертифікатів для іноземців за користування дорогами України, які діятимуть упродовж певного часу;

– аргументація щодо зміни алгоритму нарахування штрафних балів за

13

порушення правил дорожнього руху шляхом впровадження додаткового покарання (позбавлення права керування транспортним засобом на певний строк) у разі відсутності у водія балів.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у тому, що викладені й аргументовані в дисертації теоретичні положення, висновки, пропозиції та практичні рекомендації впроваджено і надалі можуть використовуватися у:

– *законотворчій діяльності* – отримані під час дослідження результати знайшли своє втілення у пропозиціях щодо внесення змін до кримінального та адміністративного законодавства (лист Комітету Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності від 14.01.2020 № 04-27/12-138);

– *правозастосовній діяльності* – для використання в діяльності працівників Дніпровського місцевого центру з надання безоплатної вторинної правової допомоги (акт впровадження у практичну діяльність Дніпровського місцевого центру з надання безоплатної вторинної правової допомоги від 19.01.2020 р.);

– *науково-дослідній сфері* – для подальшого дослідження теоретичних і прикладних проблем порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження у наукову діяльність Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара від 21.01.2020

р.);

– *освітньому процесі* – під час викладання навчальних дисциплін «Кримінальне право» та «Кримінологія», підготовки підручників, навчальних посібників (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження в освітній процес Дніпровського національного університету імені Олеся Гончара від 21.01.2020 р.).

**Апробація матеріалів дисертації.** Основні положення дисертації, теоретичні та практичні висновки обговорено на засіданні кафедри адміністративного і кримінального права Дніпровського національного

14

університету імені Олеся Гончара, оприлюднено на двох міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Проблеми протидії злочинності у XXI столітті: вітчизняний та міжнародний досвід»; «Пріоритетні напрямки розвитку та реформування правоохоронних органів України».

**Публікації.** Основні положення і висновки дисертації відображено у семи наукових працях, серед яких п’ять статей – у наукових фахових виданнях України з юридичних наук, одна стаття – у періодичному науковому виданні іншої держави, а також двоє тез доповідей – у збірниках матеріалів науково-практичних конференцій.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається з анотації, вступу, трьох розділів, логічно об’єднаних у дев’ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 230 сторінки, з них основний текст – 197 сторінок, список використаних джерел (196 найменувань) викладений на 21 сторінці, додатки – на 12 сторінках.

**ВИСНОВКИ**

1. дисертації здійснено теоретико-прикладне дослідження та нове вирішення наукового завдання, що полягає у вивченні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту в Україні, наданні йому кримінологічної характеристики й розробці на цій основі науково обґрунтованих пропозицій та заходів щодо його запобігання.

До найбільш вагомих науково обґрунтованих результатів, проведених досліджень та сформульованих у дисертації необхідно віднести такі.

1. Проаналізовано ряд праць вітчизняних і зарубіжних науковців із зазначеної проблематики, що дало можливість всебічно осмислити їхні погляди, зробити власні висновки щодо їхньої продуктивності, запропонувати своє розуміння, бачення розв’язання назрілих проблем кримінологічної характеристики та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в Україні. Наведено узагальнення наукових підходів щодо формування методологічного інструментарію запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що дозволило під ним розуміти сукупність наукових підходів, способів, процедур та методів, що застосовуються підрозділами Національної поліції України, з метою виведення висновків і розроблення пропозицій стосовно запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в Україні.
2. Вивчення поняття та змісту порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами,

дало можливість виокремити їх ознаки і сформулювати авторське визначення вказаного поняття. Доведено, що оновленій структурі органів Національної поліції Україні надано більше повноважень у сфері запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які

190

керують транспортними засобами, що відкриває нові можливості для їхньої ефективної роботи у сфері безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

1. Вивчення зарубіжного досвіду запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, дозволило обґрунтувати потребу у використанні їхнього позитивного досвіду та удосконалення системи безпеки дорожнього руху в Україні. Доведено необхідність посилення відповідальності державних органів (власників доріг), з вини яких унаслідок неналежного стану доріг та дорожнього обладнання трапилася дорожньо-транспортна пригода. Зазначено,

що бальна система обліку порушень правил дорожнього руху спрямована на можливість позбавлення водія права керування транспортним засобом у тих випадках, коли санкція за конкретне правопорушення такого покарання не передбачає. Для оцінки можливості впровадження певного варіанта бальної системи обліку порушень в Україні необхідно вирішити питання стосовно: розподілу порушень за ступенем тяжкості з присвоєнням їм відповідної кількості штрафних балів; науково-теоретичного обґрунтування сутності заходів у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом як заходу адміністративного покарання й адміністративного припинення; визначення можливості направлення водія транспортного засобу до проходження курсів підготовки для відновлення права керування транспортним засобом.

1. З’ясовано, що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, станом на поточний рік характеризується негативними тенденціями. Так, за останні п’ять років в Україні зафіксовано зростання кількості дорожньо-транспортних пригод на 8,4 % та травмованих у них осіб на 6,4 % порівняно з 2010–2014

роками. За даними статистики патрульної поліції в Україні, щорічно під час дорожньо-транспортних пригод гине майже 4 000 осіб різного віку, ще приблизно 32 000 одержують травми різного ступеня тяжкості. Встановлено, що найбільш характерними видами порушень правил безпеки дорожнього руху

191

або експлуатації транспорту є: 1) перевищення встановленої швидкості руху;

1. виїзд на смугу зустрічного руху; 3) нехтування пішохідними переходами;
2. порушення правил обгону транспортних засобів; 5) маневрування та

рядності; 6) порушення правил повороту, розвороту та проїзду перехресть; 7) необережний проїзд повз зупинки громадського транспорту;

1. недотримання дистанції; 9) порушення правил переїзду залізничних переїздів; 10) використання несправного транспорту, що загрожує безпеці руху.

Визначено взаємозв’язок кількості зафіксованих порушень правил дорожнього руху з потерпілим та розпочатими кримінальними провадженнями за ст. 286 Кримінального кодексу України.

1. Встановлено, що до основних причин і умов порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, варто віднести: особливості особи суб’єкта злочину,

який припускається помилкової оцінки тієї об’єктивної, зовнішньої до нього ситуації, в якій він діє; грубе порушення ним правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; свідоме відволікання уваги водія від контролю за рухом та віктимна поведінка пасажирів; умови соціально-економічного характеру, організаційно-управлінського та організаційно-правового характеру; технічні недоліки стану автошляхів, мостів тощо; неправильне регулювання руху транспорту; неоптимальне розміщення дорожніх знаків; низький рівень організації ремонтних робіт; недоліки конструкції транспортних засобів, що ускладнює керування ними та спостереження за дорожньою обстановкою; відсутність пристосувань, що забезпечують безпеку водіїв та пасажирів; осліплення світлом фар зустрічного транспорту; час доби; погодні умови (дощ, туман, ожеледиця й ін.) та непристосованість шляхів до ускладнення останніх; недотримання особливих умов руху швидкісними та гірничими дорогами; неправомірна поведінка інших учасників дорожнього руху (пішоходів, водіїв інших транспортних засобів, велосипедистів тощо).

1. Узагальнено кримінологічний портрет особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами.

192

Зазначено, що вікова характеристика осіб, що найчастіше вчиняють злочини у цій сфері, становить 30–50 років, водночас установлено, що переважна більшість порушників правил безпеки руху або експлуатації транспорту не мала вищої освіти – 72 %. Непрацевлаштованих осіб – 35,6 %. Доведено, що переважна більшість осіб, які керують транспортними засобами і порушують правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, має стаж водіння не більше трьох років. Зазначено, що за останні п’ять років відсоток порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту серед осіб, які керують транспортними засобами чоловічої і жіночої статі, становить: чоловіки – 92, 7 %; жінки – 7,3 %.

1. Визначено основні загальносоціальні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: визначеність, послідовність і активізацію у проведенні антикорупційної політики, викорінення у службових осіб, схильних до корупційних вчинків, відчуття можливості їхнього безкарного вчинення;

створення системи виховання у водіїв почуття відповідальності, моральних, професійних водійських якостей, розуміння, що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту може нанести шкоди життю і

здоров’ю іншим людям; налагодження механізму міжнародного співробітництва та впровадження зарубіжного досвіду стосовно безпеки дорожнього руху; чітка регламентація і максимально повне визначення прав і обов’язків водіїв та працівників патрульної поліції в законних і підзаконних актах; проведення спеціальних курсів та екзаменів для систематичних порушників правил дорожнього руху; розроблення та впровадження багатогалузевої системи громадського контролю за діяльністю органів виконавчої влади у сфері безпеки дорожнього руху; використання системи освіти і засобів масової інформації для розуміння наслідків порушення правил дорожнього руху; посилення технічного й організаційного контролю з боку працівників патрульної поліції; удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності порушників правил дорожнього руху та

193

кримінальної відповідальності у разі вчинення злочину, передбаченого ст. 286 Кримінального кодексу України; профілактика пияцтва і наркоманії, зокрема і керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння; розроблення державної стратегії поліпшення дорожньої інфраструктури: усунення дефектів дорожнього покриття, поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків тощо; поліпшення технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху й ін.

1. З метою покращення забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах пропонується здійснення Національною поліцією України комплексу взаємопов’язаних заходів у таких напрямах: а) удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху; б) посилення контролю за станом транспортної дисципліни серед учасників дорожнього руху; в) удосконалення організації дорожнього руху і поліпшення стану автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів; г) медичне забезпечення безпеки дорожнього руху та удосконалення системи збереження життя і здоров’я потерпілих у дорожньо-

транспортних пригодах; д) забезпечення проведення науково-дослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля; е) інформаційне та технічне забезпечення безпеки дорожнього руху тощо.

1. Доведено, що індивідуально-профілактичні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту розподіляються на ранню профілактику (спрямована на додержання громадянами правил дорожнього руху, викорінення з їхньої свідомості принципу безкарності та вседозволеності, формування правильних суспільних установок тощо. Заходами ранньої профілактики можуть бути: проведення різноманітних бесід з водіями транспортних засобів, лекцій у школах та

194

закладах вищої освіти; підвищення інформаційної обізнаності громадян зі станом та кількістю дорожньо-транспортних пригод, які призвели до тяжких наслідків, тощо); профілактику на етапі злочинної поведінки (пенітенціарний вид) (спрямована на стримування від повторного вчинення дорожньо-транспортних злочинів шляхом демонстративних заходів контролю і жорстких роз’яснень правових наслідків злочинів). Виділено такі типи жертв порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: провокуючий тип (дії потерпілих мають провокуючий характер, визначається протиправною чи аморальною поведінкою); необережний тип (дії потерпілого носять необережний характер. Найчастіше представники цього типу жертв самі створюють сприятливі умови для вчинення дорожньо-транспортного злочину); випадковий тип (віктимність осіб цих категорій пов’язана з порушенням правил техніки безпеки і правил дорожнього руху, а також з власної необачності. У цьому типі переважає «критичний» збіг несприятливих обставин)

1. З метою вдосконалення відносин у сфері безпеки дорожнього руху розроблено пропозиції щодо внесення змін до національного законодавства,

зокрема:

*І. Внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст. 1122):*

1. Статтю 271 викласти в такій редакції:

**«Стаття 271. Штрафні бали**

Штрафні бали є стягненням, що накладається на громадян за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані як

1. автоматичному режимі, установлені цим Кодексом, так і безпосередньо працівниками центральним органом виконавчої влади, який слугує суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності,

підтримання публічної безпеки і порядку.

Кожному громадянину, який має право керування транспортним засобом, щороку з початку року (з дня отримання права керування транспортним

195

засобом) і до кінця року нараховується 12 балів.

1. разі фіксації правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху від загальної кількості балів громадянина, який вчинив правопорушення,

вираховується кількість штрафних балів залежно від його тяжкості правопорушення, передбачених відповідною статтею Особливої частини цього Кодексу, за такою класифікацією:

3 – нетяжкі – передбачає штраф у розмір до 50 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

6 – тяжкі – передбачає штраф у розмірі від 50 до 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

9 – особливо тяжкі – передбачає штраф у розмірі більше 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Відсутність балів у громадянина тягне позбавлення права керування транспортним засобом на строк від одного до трьох років. У разі повторного упродовж останніх трьох років застосування такого стягнення строк позбавлення права керування транспортним засобом становить від п’яти до десяти років.

Якщо стосовно громадянина упродовж року не накладалося стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, йому на наступний рік додатком додається 3 бали. Максимальна кількість балів, яка щороку надається громадянину, становить 18».

1. У статті 122:
2. абзаці четвертому слова «двадцяти п’яти» замінити на слово

«п’ятдесяти»;

1. абзаці шостому слово «тридцяти» замінити на слово «ста»;
2. абзац восьмий викласти у такій редакції:

«тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк до сорока годин з позбавленням права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року».

196

1. Статтю 122 4 викласти в такій редакції:

«**Стаття 122 4.** Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди

1. Вчинення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху дій, спрямованих на приховання факту дорожньо-

транспортної пригоди, до якої вони причетні, або обставин її вчинення, –

тягне за собою накладення штрафу в розмірі ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або суспільно корисні роботи на строк до двохсот годин.

1. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили незначну шкоду, –

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або суспільно корисні роботи на строк від двохсот до двохсот шістдесяти годин або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до трьох років.

Примітка. Незначною шкодою у ст. 122 4, 124 вважається заподіяння легких тілесних ушкоджень або матеріальної шкоди, яка в сто і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян.».

1. У статті 124:
2. абзаці другому слово «двадцяти» замінити на слово «шістдесяти»;
3. доповнити новою частиною такого змісту:

«Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили незначну шкоду, –

тягнуть за собою накладення штрафу в розмірі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до двох років.».

1. У статті 130:
2. абзаці другому слово «шестисот» замінити на слова «однієї тисячі»;
3. абзаці четвертому слова «однієї тисячі двохсот» замінити на слова

«півтори тисячі»;

3) абзаці шостому слова «двох тисяч чотирьохсот» замінити на слова

197

«трьох тисяч».

1. Абзац другий статті 188 28 викласти у такій редакції:

«тягне за собою накладення штрафу від ста до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або суспільно корисні роботи на строк до двохсот двадцяти годин.».

1. *Внести зміни до Закону України «Про дорожній рух» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст. 338):*
2. Статтю 17 доповнити новими абзацам такого змісту:

«рухатись проїзною частиною чи узбіччям з виділенням себе або мати у зовнішньому одязі світлоповертальні елементи;

не користуватися засобами зв’язку під час переходу проїзної частини;».

1. Абзац четвертий статті 18 доповнити словами та символом «, не користуватися засобами зв’язку під час посадки і висадки з транспортного засобу».
2. Статтю 19 доповнити п’ятим та шостим абзацом такого змісту:

«не користуватися під час руху засобами зв’язку, тримаючи їх у руці; забезпечити обладнання та справність світловідбивних пристроїв;».

1. *Внести зміни до Закону України «Про автомобільні дороги» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, № 51, ст. 556):*
2. Статтю 11 доповнити новим пунктом такого змісту:

«5) забезпечення освітлення на регульованих та нерегульованих пішохідних переходах доріг загальнодержавного значення;».

У зв’язку з цим пункти 5–10 вважати, відповідно, пунктами 6–11.