

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ЗАПОБІГАННЯ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Форсюк М. Ю.

У статті проводиться аналіз особливостей запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та висловлюються пропозиції щодо впровадження таких заходів. Процеси, пов'язані з безпекою дорожнього руху та явища, що його супроводжують, їх наслідки, зокрема, шкода, яку несе суспільство від дорожньо-транспортних пригод, займають важливе місце в суспільному житті і потребують глибокого наукового дослідження.

Безпека дорожнього руху є однією з важливих проблем планетарного масштабу, адже аварійність на автомобільному транспорті залишається серйозним викликом сучасній цивілізації, обстановка у сфері безпеки дорожнього руху залишається складною у зв'язку з високим рівнем дорожньо-транспортного травматизму, зокрема й дитячого.

Дорожньо-транспортні пригоди та пов'язані з ними негативні наслідки, зокрема заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей, як і раніше, залишаються однією з істотних проблем при забезпеченні безпеки дорожнього руху.

Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів набула особливої гостроти в останнє десятиліття у зв'язку зі зростаючою диспропорцією між приростом кількості автомобільно-транспортних засобів і протяжністю вулично-дорожньої мережі, що особливо гостро відчувається під час дії воєнного стану. Аналіз стану і динаміки аварійності на автомобільному транспорті показує, що рівень дорожньо-транспортного травматизму в країні продовжує залишатися неприпустимо високим.

Пропонується висновок про необхідність напрацювання якісно нової парадигми кримінально-правової охорони дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, забезпечення його безпеки, й створення збалансованої системи норм щодо кримінальних правопорушень у цій сфері. Заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху мають

включати як міри запровадження організаційних заходів, так і рішень матеріально-технічного характеру, що у своєму комплексі матиме позитивним вплив на показники злочинності даного виду.

Ключові слова: кримінальна відповідальність, запобігання кримінальним правопорушенням, запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, загальносоціальне запобігання злочинності, спеціально-кримінологічне запобігання злочинності, індивідуальне запобігання злочинності, регіональне запобігання злочинності.

Forsiuk M. Yu. Individual issues of prevention of violations of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles

The article analyses the peculiarities of preventing violations of road safety rules or operation of transport by persons driving vehicles and makes proposals for the implementation of such measures. Processes related to road safety and the phenomena that accompany it, their consequences, in particular, the damage caused to society by road accidents, occupy an important place in public life and require in-depth scientific research.

Road traffic safety is one of the important problems of the planetary scale, because road traffic accidents remain a serious challenge for modern civilization, the situation in the field of road safety remains difficult due to the high level of traffic injuries, including children.

Road traffic accidents and the negative consequences associated with them, in particular, harm to human life and health, remain one of the significant problems in ensuring road safety.

The problem of ensuring road safety and vehicle operation has become particularly acute in the last decade due to the growing disproportion between the increase in the number of vehicles and the length of the road network, which is particularly acute during martial law. An analysis of the state and dynamics of road traffic accidents shows that the level of road traffic injuries in the country continues to be unacceptably high.

The author comes to the conclusion that it is necessary to develop a qualitatively new paradigm of criminal law protection of road traffic and operation of road transport, ensuring its safety, and to create a balanced system of provisions on criminal offences in this area. Measures to prevent criminal offences in the area of violation of road safety rules should include both measures to introduce organisational measures and logistical solutions, which in their entirety will have a positive impact on the crime rates of this type.

Key words: *criminal liability, prevention of criminal offences, prevention of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles, general social crime prevention, special criminological crime prevention, individual crime prevention, regional crime prevention.*

Постановка проблеми. Безпека дорожнього руху є однією з важливих проблем планетарного масштабу, адже аварійність на автомобільному транспорті залишається серйозним викликом сучасній цивілізації. Проблема безпеки експлуатації транспорту має багатогранний характер, безпосередньо пов'язана з економічною та соціальною сферами життя суспільства і полягає в підвищенні рівня захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. Незважаючи на зниження основних показників аварійності, що відбувається, обстановка у сфері безпеки дорожнього руху залишається складною у зв'язку з високим рівнем дорожньо-транспортного травматизму, зокрема й дитячого.

Активний розвиток ринкових відносин у суспільстві, значне збільшення парку автомашин у країні, зокрема поява на дорогах великої кількості швидкісних автомобілів іноземного виробництва, що впливають на ускладнення обстановки на дорогах, чимала кількість дорожньо-транспортних пригод і постраждалих у них людей зумовлюють необхідність подальшого вивчення проблеми кримінально-правового запобігання кримінально-протиправним порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту засобів, особами які керують транспортними засобами.

Стан наукового дослідження. Окремі питання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту і кримінально-правові заходи запобігання порушенням в цій сфері досліджували А. М. Бабенко, В. С. Батиргарєєва, Ю. П. Битяк, В. І. Борисов, В. І. Василенко, В. М. Гаращук, С. В. Гізімчук, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, О. М. Джужа, В. І. Жульов, В. Ю. Квашиш, М. Г. Колодяжний, В. А. Мисливий, О. В. Новіков, К. О. Полтава. Та попри значну увагу науковців,

актуальними залишаються питання розробки ефективних заходів запобігання кримінальним правопорушенням в сфері дорожнього руху, з метою мінімізації трагічних випадків на дорозі.

Метою даної статті є дослідження особливостей запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Виклад основного матеріалу. Першочергово, варто з'ясувати поняття явища запобігання кримінальним правопорушенням. У науковій доктрині пропонується під запобіганням кримінальним правопорушенням розуміти «систему заходів економічного, соціально-культурного, виховного та правового характеру, що здійснювалися державними органами та громадськими організаціями з метою боротьби зі злочинністю та усунення її причин» [1, с. 144].

В. В. Голіна та О. М. Литвак зазначають, що «всі заходи превентивного характеру потрібно відносити до терміна «запобігання», а профілактику розглядати як систему заходів усунення чи нейтралізації криміногенних чинників» [2, с. 74; 3, с. 206].

А. П. Закалюк тлумачить поняття «запобігання» злочинності як «різновид суспільної соціально-профілактичної діяльності, функціональний зміст та мета якої полягає у перешкоджанні дії детермінантів злочинності та її проявів, передусім причин і умов останніх через обмеження, нейтралізацію, а за можливістю - усунення їхньої дії» [4, с. 324].

У кримінологічній науці прийнято вирізняти декілька видів заходів із запобігання кримінальним правопорушенням. Наприклад, А. П. Закалюк пропонує виділяти загальносоціальні запобіжні заходи, у соціальних групах і колективах, а також індивідуальні [4].

Н.І. Устрицька визначає загальносуспільне запобігання, направлене проти причин і умов злочинності загальносуспільного рівня; спеціально-кримінологічне - щодо причин і умов конкретних видів злочинності; індивідуальне - щодо причин і умов конкретного злочинного вияву [5, с. 12].

Ю. Ф. Іванова та О. М. Джужа в залежності від ієрархії причин і умов злочинності пропонують виділяти три основні рівні запобігання: загальносоціальний, соціально-кримінологічний та індивідуальний [6].

Погоджуємося з думкою А. М. Бабенка, який пропонує виділяти [7; 21; 22; 23; 24; 25; 26] чотири рівні запобігання злочинності:

- «загальносоціальне запобігання - це соціальна реакція держави і суспільства на злочинність, запобіжний потенціал якого передбачає протидію негативним явищам і процесам, які сприяють виникненню злочинності, стимулюють законслухняну поведінку населення країни. Загальносоціальне запобігання містить комплекс політичних, соціально-економічних і культурно-виховних заходів;

- спеціально-кримінологічне запобігання - це сукупність запобіжних заходів, які використовує держава та громадські інституції у соціальних групах і колективах. Вважається, що спеціально-кримінологічне запобігання потрібно розглядати в площині кримінологічної профілактики, відвернення злочинів і припинення злочинної поведінки;

- індивідуальне запобігання злочинності - це заходи, спрямовані на конкретну особу, вони можуть перебувати на ранній і безпосередній стадіях виникнення у даної особи злочинного наміру щодо вчинення кримінального правопорушення. Індивідуальне запобігання передбачає вивчення поведінки та способу життя осіб з високою імовірністю вчинення кримінального правопорушення, виявлення несприятливих умов оточуючого середовища на особу, схильну до вчинення кримінального правопорушення, визначення криміногенної ситуації, яка полегшує вчинення кримінального правопорушення;

- регіональне запобігання злочинності охоплює: територіальну схожість та відмінність злочинності; класифікацію регіонів за рівнем кримінальної враженості території; функціонування регіональної системи запобігання злочинності».

Попри тенденцію до зниження випадків порушень безпеки дорожнього руху зі смертельними наслідками їх кількість залишається достатньо значною, що потребує дослідження причин порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та уніфікації заходів їх запобігання, зокрема, кримінально-правових.

Найбільш поширеними причинами дорожньо-транспортних пригод виділяються наступні: перевищення безпеки швидкісного режиму (33%), порушення правил маневрування (19%), керування несправним транспортним засобом (10,1%), порушення правил переїзду перехрестя (9,4%), недотримання безпечної відстані (6,9%), керування транспортним засобом у нетверезому стані (5,6%), неправильне перетинання пішохідних переходів (5,6%), виїзд на смугу зустрічного руху - 3,5%; несподіваний вихід пішохідів на проїжджу частину поза пішохідними переходами [8, с. 11].

Дорожньо-транспортні пригоди викликані різними причинами та детермінантами, наприклад, зауважується, що «масштаби аварійності залежать від таких чинників: інтенсивність та швидкість руху, склад транспортного потоку, технічний стан вулиць та доріг, умови видимості, наявність зупинок міського пасажирського транспорту, схеми організації дорожнього руху в межах перехрестя, інтенсивність пішохідного руху, технічний стан транспортного засобу, психофізіологія учасників дорожнього руху» [9, с. 912].

Варто відмітити, що у сфері запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху діє ряд нормативно-правових актів, в тому числі, спеціальних. До таких можна віднести Державну програму підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 року [10], метою якої є «зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей» та Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [11], серед завдань якої є удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури; забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху.

У науковій літературі відмічається, що одним із найважливіших напрямків загальносоціального запобігання порушенню безпеки дорожнього руху є забезпечення якісної підготовки та підвищення кваліфікації водіїв. При цьому, в якості ефективного заходу впливу на учасників дорожнього руху пропонуємо використання соціальної реклами. Звертається увага на позитивний досвід такої реклами з метою попередження небезпечної їзди за кермом в алкогольному та іншому сп'янінні та забезпечення безпеки дорожнього руху (рекламне агентство Mudra Group в Індії чи SAAQ в Канаді), який побудований на використанні бордів та великих банерів із відповідним змістом, щодо правил безпеки за кермом [12, с. 179-180].

Зміни у суспільному житті у зв'язку із повномасштабним вторгненням відбулися й у сфері безпеки дорожнього руху. Так, наприклад, було запроваджено відповідні зміни щодо спрощення одержання посвідчення водія. Відтепер керувати транспортними засобами категорії С, С1 на території України можуть особи, які мають посвідчення водія категорії В; водіям дозволяється використовувати протерміновані права як у паперовому,

так і в електронному вигляді. Зауважується, що попри необхідність таких заходів, і хоча перелічені заходи за своїм характером є вимушеними темпоральними, вони так само створюють неабиякі виклики для безпеки дорожнього руху в прифронтових регіонах в умовах тривання воєнного стану [13].

Враховуючи виклики часу воєнного стану слухним є зауваження Б. М. Головкина з приводу того, що «в умовах воєнного стану з'явилися нові учасники дорожнього руху і їхня поведінка на дорогах залишається недослідженою. Зараз на дорогах загальнодержавного і місцевого значення взаємодіють водії військової техніки, транспорту тилового забезпечення, учасники гуманітарних колон, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту, а також підприємливі громадяни, що масово ввозять автомобілі на територію України без сплати митних платежів. Зруйнована воєнними діями дорожня інфраструктура, порушена логістика, перевантаженість транспортних коридорів у напрямі західної частини України у купі з авіаційними та артилерійськими обстрілами транспорту під час руху, а також водіння без правил у зоні бойових дій і на прилеглий території суттєво збільшують рівень віктимізації традиційних і нових учасників дорожнього руху. Нова реальність, що склалася під час воєнного стану у сфері дорожнього руху, підвищила вразливість користувачів автомобільних доріг і транспортних засобів» [14, с. 43].

Також підтримуємо позицію В. Г. Сюравчика щодо посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, зокрема, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (ст. 286 КК України), у разі настання тяжких наслідків (смерті чи тяжких тілесних ушкоджень), за інші злочини та правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема: випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України), оскільки, як значиться, «неналежний стан автомобільних доріг, переїздів, споруд на шляхах сполучення, недбале здійснення реконструкції та ремонту доріг знижує рівень безпеки умов руху транспортних засобів і подеколи є причиною загибелі людей, завдання їм тілесних ушкоджень, настання інших тяжких наслідків» [15, с. 166-167].

Варто погодитися з тим, що ефективним у розрізі запобігання порушенням безпеки дорожнього

руху та експлуатації транспорту може бути «вироблення нульової толерантності у громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху й вимог транспортної безпеки усіма учасниками дорожнього руху, як зауважує М. Г. Колодяжний [16, с. 206].

Досить часто висловлюється пропозиція щодо запровадження автоматизації фіксації дорожньо-транспортної обстановки. Вважається, що це може бути досить ефективним превентивним засобом зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Основні переваги автоматичної відеофіксації порушень: суттєве зменшення кількості ДТП і постраждалих; виключення корупційної складової під час фіксації правопорушень та оформленні відповідних адміністративних матеріалів [17].

Однак, як звертає увагу І. М. Горбачева, «роки незалежності в Україні не було створено ефективної системи управління БДР, яка б базувалася на концентрації повноважень та відповідальності в руках єдиного державного органу й одночасно забезпечувала б чіткий розподіл повноважень між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування і координацію їх діяльності. Відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху не дозволяє Україні повною мірою використовувати кращий світовий досвід та наукові досягнення в галузі безпеки дорожнього руху, екологічної безпеки транспорту та сталої мобільності й не сприяє залученню міжнародної технічної і фінансової допомоги для реалізації проектів з підвищення безпеки дорожнього руху» [18, с. 208]

Зарубіжними дослідниками звертається увага на те, що «на перетинаннях вулиць і доріг показники безпеки та стан аварійності залежать від способу організації руху. У зв'язку з чим, достатньо ефективним рішенням для покращення умов руху на перехрестях є облаштування кільцевих розв'язок на магістралях та вулицях міста» [19, с. 39].

Також з метою запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами «доцільно розробити окремі методичні рекомендації щодо процедури розроблення і виконання органами місцевого самоврядування місцевих і регіональних програм з підвищення безпеки дорожнього руху. Такі рекомендації мають спиратись на досвід розвинених країн світу, насамперед європейських, які досягнули суттєвого прогресу в питаннях підвищення безпеки та комфорту дорожнього руху, а також - на документи

міжнародних організацій, що опікуються питаннями безпеки дорожнього руху» [20, с. 126].

Висновки. Отже, у сфері запобігання кримінально-протиправним порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами актуальними залишаються заходи на всіх рівнях запобігання. Видається за необхідне напрацювання якісно нової парадигми кримінально-правової охорони дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, забезпечення його безпеки, й створення збалансованої системи норм щодо кримінальних правопорушень у цій сфері. Заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху мають включати як міри запровадження організаційних заходів, так і рішень матеріально-технічного характеру, що у своєму комплексі матиме позитивним вплив на показники злочинності даного виду.

Література

1. Однолько І.В. Теоретичні засади запобігання злочинності. *Юридичний вісник*. 4 (29). 2013. С. 143-147.
2. Литвак О. М. Держава і злочинність: монографія. К., 2004. 304 с.
3. Голіна В. В. Запобігання злочинності: проблеми оптимізації соціальної активності. *Вісник Академії правових наук України*. 2006. № 3 (46). С. 206-214.
4. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: у 3-х кн. К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. 424 с.
5. Яремко Г.З., Устрицька Н.І. Кримінологія: навч.-метод. посіб. Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2018. 144 с.
6. Іванов Ю. Ф., Джужа О. М. Кримінологія: навч. посіб. Київ: Паливода А. В., 2006. 264 с.
7. Бабенко А.М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір: монографія. Одеса: ОДУВС, 2014. 416 с.
8. Бабенко А.М., Форсюк М.Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації: *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид.; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. 134 с. С. 10-14.
9. Singh R., Conjete S., Banerjee R. Assessment of driver stress from physiological signals collected under real time semi urban driving scenarios. *International Journal of Computation Intelligence Systems*. 2014. Vol. 7, No. 5. P. 909-923.
10. Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р.: Постанова КМ України від 21 грудня 2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>
11. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року. № 1360-р. Верховна Рада України. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/-laws/show/1360-2020-p>.
12. Блага А. Б., Короленко О. В. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, скоєних на автомобільному та міському електротранспорті. *Право і суспільство*. 2021. № 1. С. 176-180. URL: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2021.1.27>
13. Стрільчук В. Для водіїв змінили правила на час війни - що можна робити на дорогах. URL: <https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/dlya-voditeley-izmenilpravila-na-vremya-voyny-chtomozhno-delat-na-dorogah-1610833.html>.
14. Головкін Б.М. Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.
15. Сюравичик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в контексті реформування Національної поліції в Україні. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. 1(106). С. 158-172.
16. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.
17. Дюдюн Ю.В. Чи вплинула автофіксація на рівень аварійності в Україні: статистика від МВС. URL: <https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/pdd-i-bezopasnost/povliyala-li-avtofiksatsiya-na-uroven-avarijnosti-v-ukraine-statistika-ot-mvd-1248403.html>
18. Горбачева І. М. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 8. С. 203-212. С. 208.
19. Eugene R., Luttrell G., Russell E., Rys M. Modeling traffic flows and conflicts at roundabouts. Mack-Blackwell rural Transportation Center University of Arkansas. *Kansas State University City of Manhattan*. February 2000. P. 36-51.

20. Козоріз В. П. Уроки Харківської трагедії. Роль органів місцевого самоврядування у підвищенні безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). Кривий Ріг, 2017. 291 с.

21. Бабенко А. М. Територіально-просторовий аналіз злочинності у населених пунктах Одеської області. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 2(9). URL: http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/12/11_Babenko.pdf

22. Andriy Babenko, Oleksandr Mazurenko, Anastasiia Mernyk. Chronic Alcoholism Treatment in Custodial Facilities: Ukraine's Experience During Independence. *Wiadomości Lekarskie*. 2019. № 12. P. 2451-2457

23. Бабенко А.М. Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. *Південноукраїнський правничий часопис* № 1. 2021 С. 14-22.

24. Бабенко А.М., Палій М.В., Чекмарьова І.М. Взаємодія поліції, прокуратури та державної прикордонної служби України у протидії організованим кримінальним правопорушенням, пов'язаним із контрабандою, незаконним обігом зброї та наркотиків, тероризмом і протиправним перетином державного кордону України. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. № 1. 2023. С. 436-440.

25. Бабенко А.М. Особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Правові новели*. № 19. 2023. С. 251-258.

26. Бабенко А.М. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2023 р. № 1 (79). С. 275-281.

Форсюк М. Ю.,
аспірант кафедри кримінального права
та кримінології
Одеського державного університету
внутрішніх справ