

УДК 342.9+343.232]:656.13

Свірін Микола Олександрович –

кандидат юридичних наук,
начальник науково-дослідної лабораторії
Державного науково-дослідного
інституту МВС України,

Mykola O. Svirin –

candidate of juridical sciences,
head of research laboratory of the State Research Institute of the
Ministry of Internal Affairs of Ukraine
(4A, prov. Kutuzova, Kyiv, 01011, Ukraine)

Коллер Юрій Сергійович –

кандидат юридичних наук,
старший науковий співробітник
Державного науково-дослідного
інституту МВС України

Yurii S. Koller –

candidate of juridical sciences,
senior fellow of the State
Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine
(4A, prov. Kutuzova, Kyiv, 01011, Ukraine)

Детермінанти скоєння правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху

Стаття присвячена дослідженню основних детермінантів скоєння правопорушень (адміністративних та кримінальних) у сфері безпеки дорожнього руху. Автори виділяють п'ять детермінантів скоєння правопорушень у досліджуваній сфері, серед яких домінуючим, головним та найважливішим є так званий «людський» (або «суб'єктивний»).

Ключові слова: детермінанти, адміністративні правопорушення, злочини, відповідальність, безпека дорожнього руху.

Статья посвящена исследованию основных детерминантов совершения правонарушений (административных и уголовных) в сфере безопасности дорожного движения. Авторы выделяют пять детерминантов совершения правонарушений в исследуемой сфере, среди которых доминирующим, главным и самым важным есть так называемый «человеческий» (или «субъективный»).

Ключевые слова: детерминанты, административные правонарушения, преступления, ответственность, безопасность дорожного движения.

M.O. Svirin, Yu.S. Koller Determinants of Committing Offences in the Field of Road Safety

The article deals with the basic determinants of committing administrative and criminal offences in the field of road safety. The problem of road safety in road transport is multifaceted in nature and directly linked to the economic and political spheres of society and consists of increasing level of protection of road users from road traffic accidents and their consequences. Unfortunately, the situation in the field of road safety still remains difficult due to the high level of road traffic injuries.

In Ukraine, as elsewhere in the world, the number of vehicles increases all the time. As a consequence, the intensity of movement increased significantly on highways of the state and that, in turn, led to the increase in the number of offences committed in this area. In the context of rapid motorization, the fight against offences in sphere of traffic safety is of particular importance.

Offences in the field of road safety can be divided into administrative and criminal (crimes). Administrative offenses in the sphere of road safety are socially dangerous, illegal, guilty (deliberate or careless) act (action or omission) that violates enshrined in the administrative law the rights of road users to safe and comfortable use of the road network and for which the law provides administrative responsibility. The list of administrative offences in the given field is contained in the current Code of Ukraine on administrative offences.

Crimes against road safety is a separate group of socially dangerous acts that infringe on public relations for the operation of motor vehicles in the field of road safety, many of which are acts related to the violation of safety rules of traffic and operation of transport entities in this sphere. The list of crimes in the given field is provided by the Criminal Code of Ukraine.

Along with the concept of “determinants”, such terms as “factors” and “circumstances” prevail. There are a lot of such factors. They can be associated with a driver and vehicle, with the road and weather conditions. Offences in the field of road safety can be seen as the result crashing in these factors or violations of their interaction.

The authors identify five determinants of offending in the study area, among which “human” (or “subjective”) is the dominant, main and most important.

Keywords: *determinants, administrative offences, crimes, responsibility, road safety.*

Постановка проблеми. Забезпечення безпеки дорожнього руху безпосередньо пов'язане з економічними та політичними сферами життя суспільства й полягає у підвищенні рівня захищеності учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. На жаль, обстановка у сфері безпеки дорожнього руху й досі залишається складною у зв'язку з високим рівнем дорожньо-транспортного травматизму. Згідно з офіційними даними статистики тільки протягом 2014 року на вітчизняних дорогах загинуло більш ніж 4 тис. чоловік, а понад 32 тис. – отримали травми різного ступеня тяжкості [1].

В Україні, як і в усьому світі, кількість автотранспортних засобів неухильно зростає і сьогодні налічує понад 15 млн. одиниць. Як наслідок, значно посилилась інтенсивність руху на автошляхах держави, що, у свою чергу, призвело до збільшення кількості правопорушень, скоєних у цій сфері. В умовах швидкої автомобілізації запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху набуває особливого значення.

Сьогодні, як засвідчує світова практика, запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху неможливе без відповідних наукових досліджень та розробки комплексу правових заходів для вирішення цієї проблеми. Втім в Україні поки що не вироблено єдиної державної політики гарантування безпеки дорожнього руху, спостерігається брак системності думок, ідей, понять та їх поєднання стрункими теоретичними концепціями [2, с. 3].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Слід зазначити, що підґрунтя щодо різних правових досліджень адміністративних та кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху розробляли С.В. Гізімчук, Г.К. Голубєва, Т.О. Гуржій, В.І. Майоров, Я.В. Матвійчук, О.Л. Міленін, В.А. Мисливий, Р.І. Михайлов, І.В. Новасардова, В.В. Новіков, В.Й. Развадовський, О.Ю. Салманова, А.О. Собакарь, М.М. Стоцька, Є.В. Циба та ін.

Невирішені раніше проблеми. Розповсюдженість правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також брак системності думок, ідей та понять викликають доцільність окремого дослідження детермінантів їх скоєння. Вказане свідчить про актуальність пропонованої статті, **метою** написання якої є дослідження детермінантів скоєння адміністративних та кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Слід констатувати, що правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху поділяють на адміністративні, та кримінальні (злочини). Під адміністративним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху слід розуміти суспільно небезпечне, протиправне, винне (умисне або необережне) діяння (дію чи бездіяльність), яке порушує закріплені в законодавстві права учасників дорожнього руху на безпечні та комфортні умови користування вулично-шляховою мережею і за яке законом передбачено адміністративну

відповідальність [3, с. 88].

Перелік адміністративних правопорушень у зазначеній сфері містить чинний Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), зокрема: «Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами» (ст. 121); «Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів» (ст. 121-2); «Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху» (ст. 122); «Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна» (ст. 124); «Інші порушення правил дорожнього руху» (ст. 125) тощо [4].

Під злочинами проти безпеки дорожнього руху розуміють окрему групу суспільно небезпечних діянь, які посягають на суспільні відносини щодо експлуатації механічних транспортних засобів у сфері дорожнього руху, значну частину яких становлять діяння, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту суб'єктами цієї сфери [5, с. 312]. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту передбачені в Розділі XI Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – КК України), до числа яких зокрема відносяться: «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» (ст. 286), «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації» (ст. 287); «Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху» (ст. 288), «Порушення чинних на транспорті правил» (ст. 291) [6]. Підставами для притягнення особи до кримінальної відповідальності за цими статтями є спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження або його смерть, а також настання інших тяжких наслідків (за ст. 291 КК). Крім того, до злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту законодавець

відносить і незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289) та знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290). Про те, на нашу думку, безпека дорожнього руху не є основним об'єктом цих кримінальних правопорушень і вони мають бути розміщені в інших розділах КК України.

Необхідно зазначити, що в юриспруденції під поняттям «детермінанти» (від лат. *determinare* — «визначати»), як правило, розуміють комплекси соціальних явищ, спільна дія яких породжує правопорушення [7]. Поряд з поняттям «детермінанти», значне поширення одержали також такі терміни, як «фактори», «обставини» та «чинники». Насправді таких чинників чимало: вони можуть бути пов'язані, як з водієм, так і з транспортним засобом, як з дорогою, так і з погодними умовами. Правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху можна розглядати як результат збігу в цих чинниках або порушень їх взаємодії. Розглянемо їх більш детально.

Особливістю правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є те, що шкода особі або майну завдається в основному при порушенні правил використання (експлуатації) транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки. Дорожній рух становить об'єктивно обумовлений процес просторового переміщення не тільки людей, але й транспортних засобів та вантажів, безпосередньо керованих людьми.

Поняття «транспортного засобу» чітко сформульовано в чинному законодавстві України, а саме у Правилах дорожнього руху, де в п.п. 1.10 зазначено, що під транспортним засобом необхідно розуміти «пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів». Там же визначено поняття «механічного транспортного засобу», під яким слід розуміти «транспортний засіб, що приводиться у рух за допомогою двигуна». Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Поняття «самохідні машини» охоплює дорожні, будівельні, сільськогосподарські та інші подібні спеціальні самохідні машини (автокрани, екскаватори, скрепери, грейдери, дорожні катки, асфальтоукладачі, авто-і електрокари та

навантажувачі, збиральні комбайни тощо) [8].

Слід погодитись з думкою Т.О. Гуржія, який зазначає, що «транспортний засіб являє собою джерело підвищеної небезпеки. Його експлуатація завжди пов'язана з ризиком для життя і здоров'я, безпеки довкілля, цілісності об'єктів народного господарства. Щороку на вітчизняних дорогах гинуть тисячі людей, десятки тисяч – отримують поранення різного ступеня тяжкості...» [9, с. 71]. Тому конструктивні особливості та технічний стан транспортних засобів має першочергове значення, що впливає на безпеку дорожнього руху, а отже й на скоєння правопорушень у цій сфері.

Таким чином, вищезазначене дає підстави виділити у відокремлену самостійну групу такий вид детермінантів, що впливають на виникнення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, як «технічний».

Наступними, не менш важливими серед таких детермінантів є:

- ширина проїзної частини;
- стан дорожнього покриття;
- видимість на дорозі;
- обладнання технічними засобами регулювання (світлофорами, дорожніми знаками, огорожами, розміткою);
- стан утримання дороги (особливо у зимовий період) тощо.

Так, тільки за 2014 рік: за умов незадовільного стану доріг було скоєно 82 дорожньо-транспортних пригод (ДТП), в яких загинула 23 людини та 148 було травмовано; з вини власників вулично-шляхової мережі кількість ДТП становить 102, в яких постраждало 188 осіб (28 – загинуло, 160 – травмовано) [1].

Зазначені детермінанти, на нашу думку, можна об'єднати в одну велику групу під назвою «дорожній», що має безпосереднє відношення не тільки для забезпечення безпеки дорожнього, але й для профілактики правопорушень у цій сфері.

На скоєння правопорушень (як адміністративних, так й кримінальних) у сфері безпеки дорожнього руху також впливає «географічний» детермінант, під яким слід розуміти просторово-часову умову, що впливає на скоєння правопорушень в залежності від клімату, рельєфу, щільності населення тощо окремо взятої адміністративно-територіальної

одиниці, місцевості.

Як показує статистика, чим більше населення окремо взятої адміністративно-територіальної одиниці, тим більша кількість скоєних ДТП. Наприклад, кількість ДТП за 2014 рік у Харківській (11 155 тис.), Київській (9 972 тис.) та Дніпропетровській (10 947 тис.) областях значно більша ніж у Сумській (1 977 тис.), Тернопільській (1 586 тис.) та Чернівецькій (1 968 тис.) [1].

Крім того, згідно із статистикою, кількість правопорушень збільшується від умов місцевості, в якій перебуває порушник. Наприклад, в Одеській області (де, як правило, кількість учасників дорожнього руху зазвичай влітку збільшується, а реальна кількість працівників ДАІ значно менша) за 2014 рік скоєно 140 ДТП у зв'язку з керуванням автотранспортними засобами у нетверезому стані, а в м. Києві (де кількість працівників ДАІ безперечно вища, ніж в Одеській області) – тільки 85 ДТП [1].

Автомобільні дороги як транспортні споруди працюють при постійній взаємодії погодних-кліматичних чинників.

У зимовий період на безпеку дорожнього руху значно впливають снігові замети, ожеледь, туман, низька температура, коротка тривалість світлого часу доби. У переважній більшості випадків через неповне видалення снігу на окремих ділянках дороги для зимового періоду найбільш характерними є: втрата чіткого контуру земельного полотна, зміна розмірів поперечного профілю проїзної частини, звуження проїзної частини.

Восени характерні наступні явища: перезволоження дорожнього покриття; тумани і значна кількість опадів; забруднення дорожнього покриття у зв'язку з листопадом; ранкові заморозки, короточасна ожеледь (часто проявляється на спорудах, що добре продуваються, – мостах, естакадах, віадуків тощо).

Навесні з початком сніготаяння на дорогах багато води, яка погіршує зчеплення шин з дорогою, в окремих випадках автомобіль може стати взагалі некерованим. При русі по воді гальмівні колодки змочуються водою і втрачають коефіцієнт тертя, тому гальма втрачають свою ефективність. Також навесні можливі й тумани. У цю пору року, у зв'язку з

перезволоженням низу дорожнього покриття знижується її несуча здатність, що вимагає обмеження руху важких автомобілів.

Всі вищезазначені явища, що об'єднані в групу «погодно-кліматичних» детермінантів, безпосередньо впливають не тільки на забезпечення безпеки дорожнього руху, а й на скоєння правопорушень у цій сфері.

Однак, слід зазначити, що переважна більшість правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, пов'язана безпосередньо з діями людей. Результати досліджень, що проводяться у різних країнах, свідчать про те, що людський фактор, як причина присутній майже у 90-100 % ДТП [10].

Безперечно, слід визнати, що дорожній рух є соціальним явищем, оскільки в ньому зайнята абсолютна більшість населення країни, а саме пішоходи, пасажери та водії транспортних засобів. Він становить об'єктивно обумовлений процес просторового переміщення саме людей, а також транспортних засобів та вантажів, безпосередньо керованих людьми. Саме від їх кваліфікації, психофізіологічних особливостей (гостроти зору, спроможності розрізняти кольори, окоміру, реакції, уваги, емоційної стійкості, тобто здатність зберігати спокій у критичних ситуаціях), дисциплінованості, досвіду та майстерності керування транспортними засобами, залежить безпека дорожнього руху.

На нашу думку найбільш розповсюдженою причиною адміністративних та кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є зневажливе ставлення до правил дорожнього руху. В умовах ринкових відносин збільшується кількість недоліків у

системі підготовки водіїв, що в свою чергу призводить до зростання кількості водіїв, для яких мотивом порушення правил дорожнього руху є зневага до вимог безпеки, бажання продемонструвати перевагу над іншими тощо.

Найбільш розповсюдженою причиною вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху безсумнівно слід визнати керування транспортними засобами у стані сп'яніння. Не дивлячись на те, що керування в такому стані заборонено на всіх рівнях нормативно-правового регулювання, сутність цієї причини не змінюється. Керування в стані сп'яніння залишається традиційною, що породжує правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, а трагічні наслідки та великі матеріальні та людські збитки.

На безпеку дорожнього руху впливають усі детермінанти, що утворюють наведений вище комплекс, проте домінуючим, головним та найважливішим серед них, на нашу думку, є так званий «людський» (або «суб'єктивний»).

Таким чином, враховуючи зазначене вище, можна зробити висновок, що серед детермінантів, що впливають на виникнення правопорушень у досліджуваній сфері (як адміністративних, так й кримінальних) слід виділяти технічний, дорожній, географічний, погодно-кліматичний та «людський» («суб'єктивний»).

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП за 12 місяців 2014 року по Україні за даними Департаменту ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.
2. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.01 / О. Л. Міленін ; Національний університет внутрішніх справ. – Х., 2001. – 200 с.
3. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / Ю. С. Коллер ; Державний науково-дослідний інститут МВС України. – К., 2012. – 244 с.
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 7 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.
5. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія / В. А. Мисливий. – Д. : Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004. – 380 с.

6. Кримінальний кодекс України від 05 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25. – Ст. 131.

7. Матеріал з Вікіпедії – вільної енциклопедії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D1%82%D1%8B_%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82%D1%83%D0%BF%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8.

8. Про правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001 – № 41. – Ст. 1852.

9. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху - теоретико-правові та організаційні засади : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.07 / Т. О. Гуржій ; Державний науково-дослідний інститут МВС України. – К., 2011. – 551 с.

10. Проведение периодического технического осмотра в странах ЕС [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.gtostart.ru/ec>.

References

1. Statistics of Accidents for 12 Months of 2014 in Ukraine according to the Data of the Department of the State Traffic Inspection of Ukraine [Online resource]. – Access : <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>.

2. O. L. Milenin Legal consciousness of traffic members : dissertation of candidate of juridical sciences : 12.00.01 / O. L. Milenin ; National University of Internal Affairs. – Kharkiv, 2001. – 200 p.

3. Yu. S. Koller The administrative responsibility for offences in the field of traffic safety : 12.00.07 / Yu. S. Koller ; State Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. – Kiev., 2012. – 244 p.

4. The Code of Ukraine on Administrative Offences : the Law of Ukraine dated December 7, 1984 No. 8073-X // Vidomosti Verkhovnoi Rady URSR (the Official Bulletin of the Verkhovna Rada of USSR). – 1984. – No. 51. – Art. 1122.

5. V. A. Myslyvyi Crimes against Traffic Safety and Exploitation of Transport : monograph. – D. : Legal. Acad. the Ministry of Internal Affairs, 2004. – 380 p.

6. The criminal code of Ukraine : the Law of Ukraine dated April 5, 2001 // Vidomosti Verkhovnoi Rady of Ukraine. – 2001. – No. 25. – Art. 131.

7. From Wikipedia, the free encyclopedia [Online resource]. – Access : https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D1%82%D1%8B_%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%82%D1%83%D0%BF%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8.

8. On Traffic Rules : the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated October 10, 2001 No. 1306 // Ofitsiynyi Visnyk Ukrainy (the Official Bulletin of Ukraine). – 2001. – No. 41. – Art. 1852.

9. T. O. Gurzhii Public Policy Road Safety – Theoretical-Legal and Organizational Framework : thesis ... of doctor of juridical sciences : 12.00.07 / T. O. Gurzhii. – K., 2011. – 551 p.

10. The Periodic Technical Inspection in the EU [Online resource]. – Access : <http://www.gtostart.ru/ec>.