



УДК 656.13.08 (013)

ПОДОЛЯН О.І провідний інженер ТзОВ «ЛАЗ»

МАТКОВСЬКИЙ Ю.А. провідний інженер АК «Богдан Моторс»

РАДКОВСЬКИЙ Б.Т. радник юстиції Тернопільської колегії адвокатів

ДО ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРОГАХ УКРАЇНИ

В статье рассматриваются факторы, влияющие на рост количества ДТП, а именно: лавинообразное увеличение парка автомобилей и рост их удельных мощностей, крайне мягкие санкции административных и уголовных кодексов к злостным нарушителям (транспортным преступникам) правил дорожного движения; предложены конструктивные решения по ограничению максимальных скоростей согласно требованиям ПДД.

Стан безпеки руху на дорогах України є низьким в силу наступних причин:

1. Автомобільний парк України в останні роки збільшується лавиноподібно – на 400...500 тисяч в рік і становить на 1.01.2012 р. близько 9,5

млн. шт. Сотні тисяч нових власників автомобілів створюють збільшення ДТП, які забирають тисячі життів. Статистичні дані кількості ДТП та кількості загиблих і поранених приведені у табл.1

Таблиця 1 - Статистичні дані кількості ДТП ...

Кількість	2006	2007	2008	2009	2010
ДТП	45600	56000	42300	36100	28600
Загиблих	6450	8100	6200	5260	4700
Травмованих	53535	67230	51460	43660	38900

2. За даними ЄЕК ООН ще в 70-х роках минулого століття автомобіль визнаний найнебезпечнішим видом транспорту [1]. По кількості загиблих Україна займає 5-те місце після Казахстану, РФ, Киргизії та Литви. Характерні наступні ДТП (у %): - зіткнення ТЗ -30; -перекидання ТЗ -17,5; - наїзд на пішохода -37; - наїзд на велосипедиста -3; - наїзд на ТЗ, що стоїть -4; - наїзд на перешкоду- 5; випадання пасажирів -1,5. Доцільно привести кількість загиблих у різних країнах, яка приходить на 1

млн. автомобілів (середньостатистичні дані за останні три роки): РФ - 939; Україна -602; Бельгія -168; США - 163; Франція - 126; ФРН- 100. Світовий банк оцінює збитки України від ДТП в 5 млрд. \$ США. Найгірші показники (у порівнянні з РФ) тільки в Китаї, Індії та Південній Африці 2.1. Питомі потужності легкових автомобілів, позашляховиків і спорткарів безперервно збільшуються і досягають зараз величин від 100 до 250 кВт/т, що дозволяє їм рухатись зі швидкістю понад 250 ... 300 км/год., що стає основним порушенням правил дорожнього руху (ПДР), а саме: перевищення встановлених обмежень

швидкості руху [2]. Згідно вимог п.12 ПДР дозволена швидкість становить: в містах - 60 км/год. ; в селищах міського типу - 60...80 км/год.; - на автомобільних дорогах - 90...110 км/год.; -на автомагістралях – 130 км/год. В той же час згідно вимог ч.1 і 3 ст. 122 КпАП штрафні санкції настають тільки при перебільшенні швидкості на 20 або 50 км/год. Тільки прогресивне збільшення штрафних санкцій за кожне перебільшення швидкості на 5...10 км/год. може в дійсності призупинити це порушення і вимоги п.12 ПДР **стануть не декларативними, а реально діючими.** Порушення вимог п.12 ПДР фіксується представниками ДАІ установленням приладів виміру швидкості і наступним оформленням штрафних санкцій, які не ведуть до миттєвого запобігання можливих ДТП. Більш дієвим обмеженням швидкості і можливих ДТП є устрій «лежачих поліцейських» в місцях переходу типа «зебра». Легкові і вантажні автомобілі, автобуси і тролейбуси перетинають цю перешкоду зі швидкістю в межах 10 км/год. В той же час позашляховики перетинають ці перешкоди зі швидкістю 45...50 км/год. **Потужний двигун та енергоємна підвіска створює в салоні таких автомобілів ейфорію вседозволеності, що формує агресивний (криміногенний) тип водіїв та призводить до збільшення ДТП з тяжкими наслідками .** Доцільно було б ввести обмеження швидкості перетину переходів типа «зебра» до 20 км/год навіть при відсутності пішоходів в зоні переходу. Кардинальним рішенням обмеження швидкості автомобілів згідно вимог ПДР могла би бути установка механічного (електромеханічного) пристрою, який фіксував би педаль подачі палива у 3-х положеннях: 60, 90 та 130 км/год. з допустимим перебільшенням на 3%. Робота такого пристрою могла би працювати від радіостанції, яка встановлюється при в'їзді або виїзді з населеного пункту (автомагістралі). Природно це рішення

буде вимагати деяких витрат як титульних володільців транспортних засобів, так і відповідних державних структур. Ці пристрої повинні встановлюватись на всіх транспортних засобах, а також на службових і власних автомобілях чиновників та депутатів усіх рангів. Такі застережні заходи по обмеженню максимальної швидкості диктуються в першу чергу тим, що кількість загиблих і поранених в ДТП за один рік не можна порівняти з втратами України в афганській війні за 10 років (3,5 тисячі загиблих та 15 тисяч поранених). Доречно було б ввести обмеження швидкості до 60 км/год. в селищах міського типу та устрій «лежачих поліцейських» при переходах типа «зебра», так як кількість загиблих і поранених в цих пунктах, яка припадає на 1 тис. населення, співпадає з втратами в містах .

2.2. Другим значним порушенням є виїзд на смугу зустрічного транспорту при порушенні вимог п. 14.6 ПДР. 2.3. Третім значним порушенням є керування автомобілем в стані алкогольного, наркотичного або іншого виду сп'яніння. Як показує практика, існуючі штрафні санкції не зупиняють цей вид порушення. Тільки вилучення прав водія на строк більше одного року, а у випадку повторного порушення - довічне позбавлення прав водія зможе перешкодити цьому порушенню. **Одночасно представники ДАІ повинні приводити ТЗ у нерухомий стан та пломбувати його на строк вилучення прав водія, для чого потрібно виконати законодавчі дії у цьому напрямку.** Також потрібно збільшити штрафні санкції до пішоходів, які у стані алкогольного, наркотичного чи іншого виду сп'яніння або із хуліганських мотивів перетинають проїзну частину дороги поза пішохідним переходом або на заборонний сигнал світлофору. 2.4. Четвертим значним порушенням є залишення водієм місця ДТП після наїзду на одну або декілька осіб, інший транспортний засіб або придорожні

споруди. 2.5. П'ятим значним порушенням є ігнорування вимог сигналів світлофорів регульованого перехрестя або проїзд на заборонні сигнали світлофорів при залізничних переїздах. При відсутності шлагбаумів деякі водії перетинають залізничні колії, керуючись тільки відсутністю потягу у зоні видимості. Такі порушення, як правило, призводять до загибелі як водія, так і пасажирів. Очевидно, що установка шлагбаумів абсолютно на всіх залізничних переїздах з перекриттям всієї ширини проїзної частини дороги, призупинить це порушення. 2.6. Шостим значним порушенням є початок і процес руху при відкритих або напіввідкритих дверях та їх неповне або повне відкриття до зупинки маршрутного транспортного засобу. При наріканні пасажирів на те, що при вході до салону починається рух і двері б'ють їх по руках, є стандартна відповідь деяких водіїв, що у них щільний графік та і взагалі пасажирів входять не в ті двері. 2.7. Сьомим порушенням є паркування автомобілів на тротуарах. Зростання кількості автомобілів і значне відставання будівництва площадок для стоянок призводить до того, що автомобілі паркуються на тротуарах, що змушує пішоходів іноді виходити на проїзду частину дороги. Як правило, представники ДАІ не накладають штрафи на водіїв, які порушують п. 15.10 (в) ПДР, а тому паркування автомобілів на тротуарах стає масовим і невпорядкованим.

3. Автомобільні дороги є предметом нарікання водіїв на:

3.1. Поганий стан поверхні доріг та наявність її «підкидувачої» сили; 3.2. Відсутність достатнього освітлення у нічні години, а саме – переходів типа зебра». 3.3. Неможливість протидіяти ДТП, коли автомобіль по тій або іншій причині виїжджає на зустрічну смугу руху і вдаряє «лоб в лоб» зустрічний автомобіль. Очевидно, що установка, наприклад, канатних огорож або щільних кустових насаджень на

розподільчій смузі зможе запобігти загибелі невинних учасників дорожнього руху та знизити негативні наслідки втрати тимчасового некерованого руху автомобіля. 3.4. Неможливість протидіяти ДТП на ділянках доріг, які перетинають вже відомі *геопатогенні зони*. Очевидно, що окрім встановлення попереджувальних знаків в цих зонах, на розподільчій смузі розміром не менше 2,0...2,5 м потрібно мати щільні кустові насадження.

4. Аспекти технічного стану вузлів та агрегатів автомобілів.

При більш ретельному розгляді проблеми виїзду автомобіля на зустрічну смугу руху потрібно піддати сумніву типові заяви представників ДАІ через засоби масової інформації: «водій не впорався з керуванням автомобіля». Звичайно після ДТП не з'ясовується причина відмови шарнірів приводу рульового керування або поломка кронштейнів безшворневої підвіски легкових автомобілів, так як передня частина автомобіля являє собою грудку м'ятого металу. Очевидно, що при кожному ТО-1 потрібно ввести перевірку (рентген) кульових шарнірів на відсутність тріщин та інших порушень технічного стану цих вузлів. Є сенс звернутися до дещо забутих технологій зниження наслідків ДТП шляхом розміщення в легкових автомобілях, позашляховиках та спорткарах задніх сидінь «задом-наперед». Заяви про те, що пасажир психологічно не готовий їхати таким чином, меркнуть при умові розміщення 50% пасажирів в електропоїздах при подорожі на протязі 3-х і більше годин. Застосування ременів і подушок безпеки при лобовому зіткненні не вирішує проблеми, так як передня частина людини набагато вразливіша у порівнянні зі спиною. Достатньо вказати, що пілоти військових літаків при аварії катапультуються разом із сидінням, при цьому спина сприймає навантаження від пришвидшення більше 20 g і травми, як правило, відсутні. ДТП

з летальними наслідками відомих людей могли би бути відсутніми при розміщенні пасажирських сидінь задом-наперед» (принцеса Діана, В'ячеслав Чорновіл).

5 Пропозиції по підвищенню вимог до безпеки в деяких пунктах ПДР.

5.1. п. 12.5 викласти у такій редакції: « У житлових і пішохідних зонах та в зонах переходу типу «зебра» швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год. навіть і при відсутності пішоходів у зоні переходу.»

5.2. п. 12.7 викласти у такій редакції: « Під час буксирування швидкість не повинна перевищувати: - на гнучкому зчепленні - 20 км/год., - на жорсткому зчепленні - 40 км/год., - на жорсткому зчепленні типу «трикутник» - 70 км/год.»

5.3. п. 21.2 викласти у такій редакції: « Водіям маршрутних транспортних засобів забороняється під час перевезення пасажирів розмовляти з ними, **отримувати плату за проїзд**, їсти, пити та палити, а також»

5.4. З п.23.1 вилучити абзаци четвертий і п'ятий «Запускання двигуна...» та викласти абзац шостий у наступній редакції: « Допускається буксирування тільки одного механічного транспортного засобу.»

5.5. п. 23.10 доповнити підпунктом : «е) з непрацюючим двигуном або з вимкнутим зчепленням або з вимкнутою передачею.»

5.6. Ввести п.23.13 у такій редакції : « Запускання двигуна методом буксирування допускається тільки на спеціальних площадках автотранспортних або інших підприємств. Як виняток, допускається запускання двигуна методом буксирування на проїзній частині доріг тільки при допомозі жорсткого зчеплення типу «трикутник»...»

6. Юридичні наслідки порушень Правил Дорожнього Руху.

Сучасна юридична наука і практика розглядає транспортні злочини

як вчинені з необережності. В той же час юридична наука наголошує, що механічний транспортний засіб є «джерелом підвищеної небезпеки», який створює підвищену небезпеку водію та іншим особам при його експлуатації.. Але поза увагою науковців залишається те, що вчинені ДТП настають, як при додержанні вимог ПДР (необережність), так і при грубому (умисному) порушенні цих вимог, а саме

6.1. Перевищенні швидкості більше ніж: на 5 км/год. у житлових і пішохідних зонах (в тому числі переходу типу «зебра») в містах та інших населених пунктах; - на 10 км/год. на дорогах та автомагістралях

6.2. Виїзд на смугу зустрічного транспорту при порушенні вимог п. 14.6 ПДР;

6.3. Перебуванні водія у стані алкогольного (більше 0,3 проміле алкоголю у крові), наркотичного або іншого виду сп'яніння;

6.4. Залишенні водієм місця ДТП після наїзду на одну або декілька осіб, інший транспортний засіб або придорожні споруди

6.5. Проїзду на заборонні сигнали світлофорів;

6.6. Перетину залізничних переїздів на заборонний сигнал світлофора і звуковий сигнал або самовільне відкривання шлагбаума чи об'їзд його.

6.7. Відсутність посвідчення у водія на право керування транспортним засобом. Таким чином транспортні злочини, які вчинені «джерелом підвищеної небезпеки» при додержанні вимог ПДР, потрібно розглядати **як вчинені з необережності**, проте умисні порушення ПДР (свідома та вольова злочинна самовпененість) потрібно розглядати **як прямий умисел проти пішоходів та інших транспортних засобів і опосередкований умисел проти водіїв і пасажирів, державної та приватної власності**. Відсутність чіткого розмежування ДТП з такої точки зору призвело до різної кваліфікації кримінальної

відповідальності у різні часи утворення законодавчих змін до закону. Так, КК УРСР (1960 р) ч.3 ст.215 викладена в такій редакції: «...що спричинило загибель кількох осіб, карається позбавленням волі на строк від трьох до п'ятнадцяти років...». В КК України (2001 р) ч.3 ст. 286 викладена у такій редакції: « ...що спричинило загибель кількох осіб, карається позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років». В КК України (2008 р) ч.3 ст.286 викладена у такій редакції: «... що спричинило загибель кількох осіб, карається позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років» (Закон України № 270-17 ...щодо гуманізації кримінальної відповідальності).

Просліджується **цинічна тенденція зниження кримінальної відповідальності**, яку призначають законодавці за найбільш тяжкі транспортні злочини: 15, 12 та 10 років. При цьому кількість загиблих не визначена, а тому не відповідає принципу пропорційної відповідальності за скоєні злочини.

Законодавці пояснюють свої дії «гуманізацією кримінальної відповідальності», які одночасно супроводжуються дегуманізацією по відношенню до потерпілих і не стримує злочинні тенденції у певній категорії володільців транспортних засобів. Яскравий приклад: в вересні 2010 р. в м. Севастополі футболіст місцевої команди, керуючі автомобілем «BMW» при змагальних перегонах з іншим автомобілем, розвинув швидкість 140 км/год. і при виїзді на тротуар убив 26-річну жінку і двоє її дітей - 5 і 2 років. І Феміда не забарилася: « відповідач (читай - транспортний злочинець) був необережний, широко покаявся та визнав свою провину, має на утриманні безробітну жінку та маленьку 5-річну дитину», а тому вирок іменем України: « 6,5 років позбавлення волі.» При таких вироків, коли хочеться плакати над долею злочинця та його родини, війна на

дорогах, вулицях і тротуарах обов'язково посилиться, а кількість потерпілих - збільшиться.

Але на вимогу потерпілих та Прокуратури, апеляційний суд м. Севастополя скасував вирок суду першої інстанції та призначив покарання у 9 років позбавлення волі.

І тим не менше захисник транспортного злочинця направляє касацію до Верховного Суду України по абсолютно безперечній справі. Законодавці та представники Феміди ще не зрозуміли, що такий підхід до транспортних злочинів карає їх в першу чергу. Наприклад, у квітні 2011 р. депутат - законодавець Микола Лісін від партії ПР (бізнес- нафтопродукти) на спорткарі «Lamborghini Gallardo» при швидкості в межах 200...250 км/год. в м. Києві, на вул. Заболотній не помітив поворот, а тому виїхав на тротуар, збив придорожні споруди у вигляді 2-х металевих стовпів рекламного щита та отримав численні поранення не сумісні з життям. Для довідки: 1.Цей спорткар має: максимальну потужність $N_e = 377$ кВт (512 к.с.), масу максимальну $G_a = 1.85$ т., питому потужність $= 204$ кВт/т, максимальну швидкість $V = 314$ км/год., вартість $= 160...180$ тис. \$ США; перший взірєць виготовлений в 2003 році на замовлення італійської поліції, але наші «мажори» не можуть утриматись, купують... 2. Міжміські автобуси мають: максимальну потужність $N_e = 220$ кВт (320 к.с), масу максимальну $G_a = 20,0$ т., питому потужність $= 11$ кВт/т, максимальну швидкість $V = 120$ км/год. (двоповерхові автобуси мають $V_{max} = 100$ км/год.), вартість 180...200 тис. \$ США, які задовільняють пасажирів, екскурсовода і водія (40...48+2) в частині комфорту і безпеки руху. Різниця у величині питомої потужності в 16 разів при умисному перевищенні швидкості обов'язково веде до сумних наслідків. Це вже 8-й летальний випадок з депутатами-водіями ВР за весь період незалежності України, а кількість загиблих та поранених під колесами

автомобілів депутатів-водіїв та вищого розряду чиновників значно більше, але кримінальна відповідальність, як правило, до них не застосовується, бо...«недоторканн.» Тяжкі тілесні ушкодження або смерть потерпілих під колесами «джерела підвищеної небезпеки», навіть які вчинені з необережності, не можна порівнювати з умисними тілесними ушкодженнями або смертю на побутовому рівні, які завдаються холодною або вогнепальною зброєю. Потерпілий при нападі злочинця може учинити опір та навіть перевищити міру необхідного захисту.

Чинники необхідного захисту у пішоходів у випадку транспортного злочину цілком відсутні. Транспортні злочини, як суспільно небезпечне діяння до одного або декількох потерпілих, мають миттєвий характер мучення, а саме: одночасний струс головного мозку, знівечення обличчя, переломи - вивихи кінцівок, розшматування частин тіла, як то буває при спрацюванні вибухових пристроїв. У зв'язку з вищевикладеним пропонуємо наступну редакцію ст.286 КК України: **«Порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами**

1.Порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому (потерпілим) легке або середньої тяжкості тілесне ушкодження,- карається арештом на строк до шести місяців, або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до трьох років, а у випадку умисного порушення ПДР – карається арештом від чотирьох до восьми місяців, або виправними роботами на строк від двох до трьох років, або обмеженням волі від двох до чотирьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого, до того ж при перебуванні водія у стані будь-якого типу сп'яніння - довічне позбавлення права керувати

транспортними засобами

2.Ті самі діяння, якщо заподіяли потерпілому (потерпілим) тяжке тілесне ушкодження, - караються позбавленням волі на строк від трьох до п'яти років, а у випадку умисного порушення ПДР - карається позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років, а при перебуванні водія у стані будь-якого типу сп'яніння - довічне позбавлення права керувати транспортними засобами.

3.Ті самі діяння, якщо заподіяли смерть одному потерпілому, - карається позбавленням волі на строк від восьми до дванадцяти років, а у випадку умисного порушення ПДР - карається позбавленням волі на строк від десяти до п'ятнадцяти років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років, а при перебуванні водія у стані будь-якого сп'яніння - довічне позбавлення права керувати транспортними засобами.

4. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, - караються позбавленням волі на строк від десяти до п'ятнадцяти років, а у випадку умисного порушення ПДР - караються позбавленням волі на строк від п'ятнадцяти до двадцяти п'яти років або караються довічним позбавленням волі, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від п'яти до семи років. а при перебуванні водія у стані будь-якого виду сп'яніння - довічне позбавлення прав водія.

Примітка: 1.Під транспортними засобами в цій статті та статтях 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші транспортні засоби.

2. Перелік умисних порушень правил дорожнього руху:

2.1.Перевищення швидкості більше ніж на 5 км/год. у житлових і

пішохідних зонах (в тому числі переходів типа «зебра») в містах та інших населених пунктах та – на 10 км/год. на дорогах та автомагістралях.

2.2. Виїзд на смугу зустрічного транспорту при порушенні вимог п. 14.6 ПДР.

2.3. Перебування водія у стані алкогольного (більше 0,3 проміле алкоголю у крові), наркотичного або іншого виду сп'яніння;

2.4. Залишення водієм місця ДТП після наїзду на одну або декілька осіб, інший транспортний засіб або придорожні споруди ;

2.5. Проїзд на заборонні сигнали світлофорів та перетин подвійної суцільної лінії; . Перетин залізничних переїздів на заборонний сигнал світлофора і звуковий сигнал або самовільне відкривання шлагбаума чи об'їзд його;

2.7. Відсутність у водія посвідчення на право керування транспортним засобом.

3. До транспортних злочинців не поширюється умовно-дострокове звільнення або амністія, які спричинили смерть одного або декількох потерпілих.»

Доречно було б привести положення кримінальної відповідальності, які діють у США, де самими небезпечними порушеннями дорожнього кодексу є:

1. Перебування водія у стані алкогольного, наркотичного або іншого виду сп'яніння. 2. «Небезпечне керування», а саме: рух по зустрічній смузі та проїзд на заборонні сигнали світлофорів; перевищення швидкості на дорогах та в житлових і пішохідних зонах; обгін (підрізання) шкільного автобуса.

3. Відсутність у водія посвідчення на право керування транспортним засобом.

4. Агресивне (ризиковане) керування молодими (і не тільки молодими) водіями, коли є місце балансування на межі життя і смерті,

карається на рівні дій водіїв, які перебувають у стані будь - якого виду сп'яніння.

Вироки : При загибелі одного потерпілого -10...15 років позбавлення волі водію, який був у стані будь-якого виду сп'яніння. При загибелі декількох потерпілих - позбавлення волі на строк від 10 до 15 років, а у випадку перебування водія у стані будь-якого сп'яніння - позбавлення волі на строк від 15 до 25 років. В деяких штатах - від 30 до 40 років або довічне позбавлення волі. В Польщі при залишенні водієм місця ДТП або перебування водія у стані будь-якого виду сп'яніння строк збільшується наполовину від нижнього або верхнього строку. В країні «швидких» доріг (ФРН) кількість загиблих у 6 разів менша, ніж в Україні. Наявністю автобанів та дисципліною водіїв не можна пояснити цей феномен. Значні штрафні санкції (від 70 до 3000 Є) до порушників правил дорожнього руху та вилучення прав водія на деякий строк не приводить до отримання прав водія при закінченні строку вилучення. Щоб отримати права водія потрібно відвідувати семінари, щоб підготуватися до проходження медичного та психологічного обстеження MPU (idiotentest). Обстеження проводиться на протязі 3..5 годин із залученням апарату RST-3, на якому перевіряється здібність водія діяти у стресових ситуаціях . За семінари, за обстеження MPU та при отримання прав водія потрібно платити чималі гроші. Окрім того, наступні порушення правил дорожнього руху, а саме :
- умисне залишення водієм місця ДТП карається позбавленням волі на строк до 3 років або штрафом (ст.142 КК);
- грубе (умисне) порушення ПДР карається позбавленням волі на строк до 5 років або штрафом, а при недбалому керуванні та злочинному порушенні дистанції карається позбавленням волі до 2 років або штрафом (ст.315с КК);
- керування у стані будь-якого виду сп'яніння карається позбавленням

волі на строк до 1 року або штрафом (ст. 316 КК).

Розмір штрафу поліція призначає в залежності від літражу двигуна, тобто багатий платить більше. Всі ці порушення ПДР в Україні згідно КпАП караються мізерним штрафом або адміністративним арештом на 10...15 діб. Таким чином у ФРН діє потужна система попередження транспортних злочинів ще на стадії адміністративних порушень, при яких можлива і кримінальна відповідальність. Чи можна очікувати, що німецька Фемида при наявності статей КК (142, 315с, 316) буде давати вироки за транспортні злочини (травмування і смерть потерпілих) в редакції: «водій був необережний, щиро покався та визнав свою провину»?

У Франції діють статті КК, які блокують експлуатацію ТЗ його володільцем на строк покарання, а саме: при позбавленні прав водія. Офіцер або агент судової поліції приводить ТЗ у нерухомий стан, пломбує його та складає протокол, в якому вказує дату пломбування, місце знаходження ТЗ та його кілометраж (статті R135-5 по R135-10). Агент судової поліції має право періодично перевіряти стан ТЗ і його пломбування та у випадку порушень повідомляє про це прокурора, який порушує вже кримінальну справу. В Україні керування ТЗ особою, яка позбавлена права керування, карається штрафом згідно статті 126-3 КУпАП, а згідно статті 265-2 КУпАП тимчасове затримання (блокування) ТЗ допускається не більше ніж на 3 суток, а тому представники ДАІ або ЗМІ інколи зі здивуванням наголошують факти наїзду водія на пішоходів та їх травмування або смерть при відсутності (вилучених до того) прав водія.

ЗМІ та телебачення України роблять погану послугу, коли після короткого описання ДТП, наприклад : «... виїзд автомобіля на зупинку комунального транспорту призвів до загибелі матері та однієї дитини, двоє

других дітей отримали тяжкі тілесні ушкодження ..за це водієві грозить покарання від 2-х до 8-ми років позбавлення волі.» Чому дикторам телебачення (невідомо з чієї подачі) дозволено ще до вироку суду оприлюднювати незрозумілі строки покарання та наркотизувати розум населення? Очевидно, що одночасно з рекламою досягнень автомобільної індустрії тих чи інших фірм, ЗМІ повинні чітко подавати (або не подавати) статті адміністративного та кримінального кодексів в частині покарань у вигляді строків позбавлення волі, а також заходів по відшкодуванню моральної та майнової шкоди. Володільці автотранспорту чітко повинні уявляти наслідки транспортних злочинів по відшкодуванню потерпілому майнової шкоди, яка поділяється на дві частини: перша називається реальною шкодою, яку потрібно компенсувати грошми, а друга - це упущена вигода у вигляді зарплати, яку потерпіла сторона повинна отримувати, але не отримує, а тому транспортний злочинець повинен відшкодовувати шкоду щомісячними платежами довічно (ч.1 ст.1202 ЦК України). Якщо б підготовка майбутніх володільців автотранспорту проходила в автошколах через призму уявлення поняття - «джерело підвищеної небезпеки», то не було б таких страшних наслідків по зменшенню кількості населення України та витрат держави по пенсійному утриманню численної армії інвалідів.

Література

1.К.М Полтев и др. Новости зарубежной техники по безопасности движения автотранспорта .Научно-техническое издательство Минавтотранса РСФСР, М. 1962.

2. Правила дорожнього руху. Київ, «А.С.К.» 2010 р.

3. Кримінальний кодекс України (в редакції 2002...2010р).

4. Кримінальні кодекси ФРН, Франції, Польщі та інших країн.

Автори:

1. Подолян Олег Іванович, ТзОВ «ЛАЗ», провідний інженер, м. Львів-71, вул. Пулюя 32/808, тел. дом. 2-315-615, тел. моб. 096 2598 141.

2. Матковський Юрій Анатолійович, АК «Богдан Моторс», провідний інженер

м. Львів-21, вул. Виговського 85/24, тел. дом. 292-8389, тел. моб. 050 4306 283.

3. Радковський Борис Титанович, радник юстиції Тернопільської колегії адвокатів, Тернопіль, вул. І. Франка 7/9, тел. моб. 067 3525 714.