

ДО ПРОБЛЕМИ ОКРЕМИХ ПИТАНЬ ДЕТЕРМІНАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ У СФЕРІ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Юрій Броніславович ДАНИЛЬЧЕНКО,

*доктор юридичних наук, доцент,
старший науковий співробітник Науково-
дослідного інституту вивчення проблем
злочинності імені академіка В.В. Сташиса
Національної академії правових наук України*

Вважаємо за необхідне, наголосити на загально відомому факті про те, що абсолютний рівень кримінальних правопорушень пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху (ст. 286 КК України) за останні п'ять років суттєво знизився: з 11290 випадків (2016 р.) до 8864 (2020 р.) [1]. Тобто, мова йде про те, що ми спостерігаємо стабільне зниження притягнення за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

В певній мірі, цей період співпадає з моментом розроблення та прийняття такого нормативно-правового акту як «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» (далі – *Національна транспортна стратегія*) [2]. Проаналізувавши зміст цього документа, можливо отримати відповіді на ряд проблемних питань, які стоять перед українським суспільством у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Ми декілька пізніше повернемося до цієї проблеми, а зараз зазначимо наступне: злочинні порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як частка структури загальної злочинності є результатом не одного фактору, а складного багаторівневого детермінаційного комплексу. При цьому, жоден з цих факторів сам по собі не може бути причиною злочинного порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Досліджуючи проблему детермінаційного комплексу у сфері порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту ми дуже часто маємо справу з причинами, які, в певній мірі, можливо розділити на дві категорії, а саме – причини суб'єктивного та об'єктивного характеру.

До числа об'єктивних детермінантів автотранспортних злочинів необхідно відносити стан багатьох доріг, постійний динамізм обстановки дорожнього руху тощо. Сама зміна обстановки, зміна об'єктивних передумов, на нашу думку, пов'язані не тільки з рухом конкретного транспортного засобу. Вони відбуваються під впливом переміщення інших транспортних засобів і пішоходів. До об'єктивних причин і умов, поряд з предметами і їх станом (дорога, незадовільний технічний стан автотранспортних засобів, погода тощо), а також діями третіх осіб, необхідно віднести і елементи, що характеризують рівень організації дорожнього руху, що включає в себе, перш за все, наявність засобів регулювання та інформації.

Повертаючись до Національної транспортної стратегії хотілось наголосити на тому, що вона чітко окреслює перелік тих проблем в українському суспільстві та державі, які створили ту небезпечну ситуацію у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. До таких проблем (ми б їх краще назвали – факторами) належать:

- значна частина транспортних засобів, що експлуатуються українськими перевізниками, є застарілими, неефективними та справляють значний негативний вплив на навколишнє природне середовище;

- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання і державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті;

- недосконалість системи управління безпекою на транспорті та відсутність єдиного координаційного органу управління безпекою дорожнього руху, що є причиною відсутності цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху;

- недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень, а також низький рівень координації дій та інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху;

- недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод, їх статистики та управління ризиками;

- неефективний підхід до розв'язання проблеми високого рівня аварійності та тяжкості її наслідків і створення наукового підґрунтя діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;

- відсутність конкретних вимірних цілей з підвищення рівня безпеки дорожнього руху, відповідного скоординованого плану дій у зазначеній сфері;

- незадовільний технічний стан значної кількості транспортних засобів та відсутність системи здійснення контролю за безпечністю транспортних засобів під час їх експлуатації;

- низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;

- недостатнє фінансування заходів, спрямованих на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками;

- неефективна система сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод (незадовільний стан домедичної допомоги в першу годину після дорожньо-транспортної пригоди);

- низький рівень підготовки водіїв та відсутність ефективного контролю за діяльністю автошкіл;

- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху.

Все вищезазначене в більшій мірі розширює та конкретизує той перелік детермінантів об'єктивного характеру, який ми раніше окреслили.

В свою чергу, до суб'єктивних детермінантів відносять фактори які тим чи іншим чином сформовані безпосередньо особою, яка вчинила порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Традиційно, українське суспільство розглядає найбільш значущим суб'єктивним фактором, що сприяє вчиненню порушень правил дорожнього руху, керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння. Але, навіть поверхневий аналіз статистичної інформації, яка надається Патрульною поліцією України [3], дає нам можливість усвідомити певну хибність цієї соціальної думки. Так, в 2020 році, а разом з цим і в I кварталі 2021 року, даний фактор займає лише п'яту сходинку в топі п'яти найбільш поширених причин виникнення дорожньо транспортних пригод, які містять в собі підстави притягнути винну особу до кримінальної відповідальності. Так, найбільшу частку цього «анти-рейтингу» складає порушення правил маневрування (41,2%). Далі, за цією причиною, в переліку розташовані перевищення безпечної швидкості (23,1%), недотримання дистанції (16,8%), порушення правил проїзду перехресть (6,8%) і, нарешті, керування транспортним засобом у стані сп'яніння (6,6%). Узагальнена інформація відносно найбільш поширених причин, що призвели до дорожньо-транспортних пригод зосереджена нами в Таблиці 1.

Причини	2020 рік		I квартал 2021 року	
	Кількість ДТП	Питома вага	Кількість ДТП	Питома вага
Порушення правил маневрування	69252	41,2%	17335	40,6%
Перевищення безпечної швидкості	38768	23,1%	11133	26,1%
Недотримання дистанції	28259	16,8%	6873	16,1%
Порушення правил проїзду перехресть	11390	6,8%	2646	6,2%
Керування транспортним засобом у стані сп'яніння	4522	6,6%	1028	2,4%
Порушення правил надання безпешкодного проїзду	2101	1,2%	339	0,8%
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	2075	1,2%	466	1,1%
Вїзд на смугу зустрічного руху	1739	1%	520	1,2%
Перевищення встановленої швидкості	1620	1%	459	1,1%
Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	1548	0,9%	362	0,9%

Таблиця 1. Причини, що призвели до дорожньо-транспортних пригод в Україні

Як ми бачимо, всі без виключення фактори детермінуючого суб'єктивного характеру тим чи іншим чином пов'язані з особистістю водія, який порушує правила дорожнього руху та експлуатації транспорту. Внаслідок чого, не враховувати таку особу під час аналізу детермінаційного комплексу у сфері порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту не можливо.

Типовими для більшості водіїв-порушників є такі риси, як необачність, необережність, недисциплінованість, зневажливе ставлення до своїх обов'язків, байдужість до соціальних наслідків своїх рішень та дій, форма-

льне ставлення до правил професійної діяльності, прагнення до невиправданого ризику, самонадійність, безпечність, легковажність та самовпевненість. Вони характеризуються недооцінкою суспільної небезпеки вказаних порушень, байдужим ставленням до необхідності їх дотримання, безвідповідальністю.

Враховуючи вищезазначене, в межах невеликого підсумку, можливо наголосити на тому, що чітке усвідомлення змісту як загального детермінаційного комплексу у сфері порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, так і окремих його елементів дає нам можливість вибудувати ефективну систему протидії порушенням у даній сфері.

Список використаних джерел:

1. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України // База даних «Статистика»/Офіс Генерального прокурора України. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.

2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р // База даних «Законодавство України»/Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.

3. Статистика ДТП в Україні: статистична інформація Патрульної поліції України // База даних «Статистика»/Патрульна поліція України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 25.04.2021).