



УДК 343.346

DOI <https://doi.org/10.32782/yuv.v6.2023.40>**М. Форсюк,**аспірант 4 курсу навчання кафедри кримінального права та кримінології
Одеського державного університету внутрішніх справ

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ: СОЦІАЛЬНО-ПРАВОВИЙ ВИМІР

Постановка проблеми. Дорожній рух представляє собою сукупність суспільних відносин, які виникають в процесі переміщення людей та вантажів за допомогою різних видів транспорту в межах доріг. Відносини між учасниками дорожнього руху урегульовані в більшій мірі Правилами дорожнього руху (далі – ПДР) та іншими нормативно-правовими актами. У результаті чого вказані правовідносини складаються із взаємного зв'язку прав та юридичних обов'язків учасників дорожнього руху. Варто відмітити, що цілісність такого взаємозв'язку забезпечує охорону життя та здоров'я учасників дорожнього руху, матеріальних цінностей, навколишнього природного середовища, інтересів безаварійної роботи транспорту загалом.

В галузі дорожнього руху щорічно відбуваються тисячі, а з урахуванням латентності й більше, порушень правил дорожнього руху. Вказані кримінально-протиправні посягання є основною причиною створення аварійних ситуацій, і як наслідок – дорожньо-транспортних пригод, які завжди пов'язані з матеріальною шкодою та наявністю потерпілих, в тому числі, загиблих. Розробка ефективних заходів кримінально-правової протидії порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту не можна вирішити без

попередніх теоретичних розробок та наукових напрацювань, що сприятиме створенню найбільш дієвих та раціональних заходів правового впливу та протидії порушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

Стан дослідження. Окремі аспекти кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, досліджувало ряд вітчизняних науковців, серед яких: С. В. Бабенко, А. М. Вознюк, С. В. Гізімчук, О. В. Євдомімова, О. С. Коробка, Г. С. Крайник, Є. В. Кузьмічова-Кисленко, Я. В. Матвійчук, В. В. Мизнікова, В. А. Мисливий, А. Є. Овчаренко, І. С. Печук та інші [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14].

Метою цієї статті є визначення соціально-правової характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Виклад основного матеріалу. Як відмічає В. А. Мисливий, «в Україні триває розбудова транспортного законодавства, а порівняльний аналіз правил безпеки дорожнього руху показує, що вони постійно змінюються, їх зміст розширюється, стає складнішим, що обумовлено розвитком дорожньої інфраструктури. Все

це вимагає дослідження кримінально-правового значення законодавчої і нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху для її правильного застосування та вдосконалення» [1, с. 120].

Суспільна небезпека порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами не зводиться лише до заподіяння шкоди, вона також залежить від поширеності та типовості, динаміки кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку дорожнього руху. Проблема підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на сучасному етапі залишається однією із пріоритетних, оскільки від її вирішення залежать життя і здоров'я багатьох людей. Окрім того, в основі необережного кримінального правопорушення даного виду лежить винна помилка суб'єкта, породжувана його неуважністю, а джерелом виступають дефекти взаємодії суб'єкта з джерелом підвищеної небезпеки.

Суспільна небезпека автотранспортної злочинності характеризується як кількісними (ступінь суспільної небезпеки, відносна поширеність і типовість, динаміка), так і якісними показниками (заподіяна злочинами шкода).

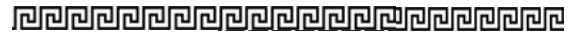
В. І. Осадчий визначає безпеку руху та експлуатацію транспорту як «такий стан функціонування транспорту, коли працівники транспорту, інші учасники руху дотримуються нормативно визначених встановлень у сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек)» [2, с. 196].

У світлі розгляду питання про суспільну небезпеку кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами необхідно звернутися до їх кримінологічної характеристики. Така важлива насамперед у соціальному та економічному

аспектах, а також у світлі їх сприйняття суспільною свідомістю. Кримінальна ситуація в цій сфері зумовлена не тільки і не стільки кількісним зростанням злочинності, скільки якісною зміною характеру вчинюваних діянь. Так, порушення правил дорожнього руху, що не спричинило кримінально караних наслідків, останніми роками набуло вражаюче масового характеру. Зростає і кількість відповідних правопорушень із кримінально караними наслідками.

Відтак, безпека руху та експлуатації транспорту становить під собою особливий стан функціонування транспорту, коли водії транспорту та інші учасники руху дотримуються нормативно визначених правил у сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек).

Так, за 2019 рік було виявлено 8739 випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, з яких лише щодо 3873 епізодів було вручено повідомлення про підозру. Серед вказаної кількості 1919 випадки вчинення діяння, передбаченого ч. 2 та ч. 3 ст. 286 КК України, внаслідок чого настала смерть потерпілої особи. Примітно, що із загальної кількості 107 посягань даного виду було вчинено рушення правил особами, які раніше вчиняли кримінальні правопорушення, 6 – групою осіб, 510 – особами у стані алкогольного сп'яніння та 36 випадки за участю неповнолітніх. Із виявленої кількості порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами лише щодо 3219 випадків було направлено до суду з обвинувальним актом; 199 – з клопотанням про звільнення від кримінальної відповідальності; 2 – з клопотанням про застосування примусових заходів медичного характеру та 5 з клопотанням про застосування примусових заходів виховного характеру [3].



За 2020 рік було виявлено 8 864 кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, з яких у 4 280 випадках було оголошено підозру конкретній особі. Із зазначеної кількості 1858 випадки мають наслідки у вигляді смерті потерпілої особи. 101 випадків порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами було вчинено особами, які раніше вчиняли кримінальне правопорушення, 5 – у складі групи осіб, 525 – особами у стані алкогольного сп'яніння та 39 за участю неповнолітніх осіб. Із загальної кількості вказаних порушень лише щодо 3592 випадків було направлено до суду з обвинувальним актом; 213 – з клопотанням про звільнення від кримінальної відповідальності; 6 – з клопотанням про застосування примусових заходів медичного характеру та 6 з клопотанням про застосування примусових заходів виховного характеру [3].

За 2021 рік було зареєстровано 7 961 кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, з яких у 3733 випадках було оголошено підозру конкретній особі. Із зазначеної кількості 1507 випадки мають наслідки у вигляді смерті потерпілої особи. 60 випадків порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами було вчинено особами, які раніше вчиняли кримінальне правопорушення, 2 – у складі групи осіб, 124 – особами у стані алкогольного сп'яніння та 48 за участю неповнолітніх осіб. Із загальної кількості вказаних порушень лише щодо 3195 випадків було направлено до суду з обвинувальним актом; 213 – з клопотанням про звільнення від кримінальної відповідальності; 3 – з клопотанням про застосування примусових заходів медичного характеру та 9 з клопотанням про застосування примусових заходів виховного характеру [3].

У 2022 році було опубліковано 6366 кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, з яких у 2611 випадках було оголошено підозру конкретній особі. Із зазначеної кількості 1270 випадки мають наслідки у вигляді смерті потерпілої особи. 40 випадків порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами було вчинено особами, які раніше вчиняли кримінальне правопорушення, 6 – у складі групи осіб, 3 – особами у стані алкогольного сп'яніння та 28 за участю неповнолітніх осіб. Із загальної кількості вказаних порушень лише щодо 2191 випадків було направлено до суду з обвинувальним актом; 127 – з клопотанням про звільнення від кримінальної відповідальності та 7 з клопотанням про застосування примусових заходів виховного характеру [3].

За період з січня по листопад 2023 року включно було виявлено та зареєстровано 6792 випадки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, де у 3257 випадках було оголошено підозру, а 1199 мають наслідки у вигляді смерті потерпілого. 44 випадків порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами було вчинено особами, які раніше вчиняли кримінальне правопорушення, 12 – групою особою та 36 за участю неповнолітніх осіб. Із загальної кількості вказаних порушень лише щодо 2829 випадків було направлено до суду з обвинувальним актом; 151 – з клопотанням про звільнення від кримінальної відповідальності; 1 – з клопотанням про застосування заходів примусових заходів медичного характеру та 18 з клопотанням про застосування примусових заходів виховного характеру [3].



Слушно зауважується, що «між порушенням особою правил безпеки руху або експлуатації транспорту та відповідними наслідками повинен бути причинний зв'язок. За його відсутності, зазначене діяння може бути кваліфіковане лише як адміністративне правопорушення. Коли суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, необхідно з'ясувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм, їхнє недотримання іншим, і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом» [4, с. 144].

Причин та факторів, що впливають на вчинення дорожньо-транспортних подій немало. Причини можуть бути пов'язані як з водієм і транспортним засобом, так і з людиною та дорогою. Однак їх переважна більшість пов'язана з діями особи, яка керує транспортним засобом, тобто водія.

У науковій літературі зауважується, що «забезпечення безпеки дорожнього руху включає та передбачає: наявність досконалого законодавства у сфері транспортної безпеки, норми якого чітко описують безпеку дорожнього руху, правила та вимоги до неї; належне функціонування відповідного механізму дотримання цих правил та норм, забезпечення безпеки на дорогах; посилену відповідальність за порушення правил дорожнього руху; відповідність стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху; наявність норм і правил дорожнього руху і, найголовніше, їх неухильне дотримання;

своєчасне забезпечення та надання необхідної медичної допомоги, застосування заходів для забезпечення надання екстреної медичної допомоги у тому числі потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; постійну наявність інформації про умови дорожнього руху з метою попередження учасників дорожнього руху про загрози чи небезпеки на дорогах» [5, с. 19].

Відмічається, що «близько 80% ДТП вчинюється саме через порушення водіями Правил дорожнього руху. Важливе значення для соціально-демографічної характеристики цих правопорушників має їх сімейний стан, рівень освіти і наявність роботи. Це суттєво впливає на світогляд людини, її інтелектуальний рівень, поведінку. Безпека руху залежить від стажу і досвіду водія, від його безпосередніх дій і їх відповідності конкретній дорожній ситуації. Водіями зі стажем керування транспортом до трьох років відбувається понад 15% всіх ДТП. Кожне третє ДТП з вини молодих водіїв скоєно з перевищенням швидкості. Причиною кожного сьомого інциденту, скоєного цією категорією, є недотримання порядку черговості проїзду. Через виїзд на смугу зустрічного руху сталося кожне дев'яте ДТП, а кожне п'ятнадцяте скоєно молодими водіями у стані сп'яніння» [6, с. 179]. Зауважується, що «понад третини загиблих водіїв – це молоді люди у віці від 22 до 32 років» [7, с. 67].

Також необхідно зазначити, що встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил дорожнього руху є немислимим без свого нормативного підґрунтя – тих правових приписів, що покликані врегульовувати суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху і які порушуються відповідними кримінально-протиправними діяннями. В іншому разі настання аналогічних наслідків оцінювалося б як просте кримінальне правопорушення проти



особи. Нова якість – автотранспортне кримінальне правопорушення з'являється за рахунок об'єднання в одному діянні, з одного боку, наслідків, що утворюють інші правопорушення, з іншого – ознак бланкетності, які передбачають позитивне регулювання відповідних відносин.

Відповідно, у зв'язку з цим слід наголосити, що одним із чинників, які неминуче впливають на стан злочинності в цій сфері, виступає правова регламентація питання на рівні регулятивного законодавства. Саме галузеве регулювання покликане встановити правила дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, порушення яких може потягнути за собою юридичну відповідальність різної природи, в тому числі й кримінальну. Найпоширенішими порушеннями водіями автотранспорту правил дорожнього руху виступають: перевищення швидкості руху, порушення правил обгону та маневрування, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил проїзду перехресть, керування несправним транспортним засобом, передання керування транспортним засобом особі, яка не має такого права, та, звісно, керування транспортним засобом у стані сп'яніння.

Висновки. Отже очевидно, що в питанні криміналізації порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів не можна обмежитися характеристикою бланкетної та відсилочної складових; необхідним є звернення до критеріїв криміналізації цього діяння, які по-іншому називають ознаками криміналізації або криміноутворюючими ознаками. Однак неправильним було б стверджувати, що ознаками криміналізації є всі без винятку основні ознаки складу цього злочину. Вбачається, що лише деякі з них відображають суспільну небезпечність діяння і, як наслідок, входять до підстави його криміналізації. Існують ознаки, які хоча й є обов'язковими з точки зору

конструкції складу, але є загальними для всіх кримінальних правопорушень (фізична особа та осудність, вік особи), тому не можуть обґрунтовувати кримінальну відповідальність за конкретні форми людської поведінки. Водночас для кожного конкретного діяння існує набір ознак, які дозволяють його криміналізувати. Саме вони і зазначаються у статті Особливої частини, що передбачає відповідальність за те чи інше діяння.

Таким чином, під криміноутворюючою ознакою слід розуміти ознаку основного складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, яка відображає суспільну небезпеку діянь цього виду і обґрунтовує кримінальну відповідальність за їх вчинення. При цьому криміноутворююча ознака складу діяння характеризує один з його елементів, завжди має конструктивний характер. Її значення полягає в тому, що вона входить до підстави кримінальної відповідальності, розмежує посягання між собою, а також відмежує кримінально-протиправні діяння від інших видів правопорушень.

У статті розглянуто питання окремих аспектів соціально-правової обумовленості кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Аналізуються питання особливостей та змісту суспільної небезпеки порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як кримінально-протиправного діяння. Дорожній рух представляє собою сукупність суспільних відносин, які виникають в процесі переміщення людей та вантажів за допомогою різних видів транспорту в межах доріг. Відносини між учасниками дорожнього руху урегульовані Правилами дорожнього руху та іншими



нормативно-правовими актами. Вказані правовідносини складаються із взаємного зв'язку права та юридичних обов'язків учасників дорожнього руху.

Визначається, що суспільна небезпека автотранспортної злочинності характеризується як кількісними (ступінь суспільної небезпеки, відносна поширеність і типовість, динаміка), так і якісними показниками (заподіяна злочинами шкода). Визначено, що безпека руху та експлуатації транспорту становить стан функціонування транспорту, коли водії транспорту та інші учасники руху дотримуються нормативно визначених правил у сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек).

Зазначається, що причин та факторів, що впливають на вчинення дорожньо-транспортних подій немало. Причини можуть бути пов'язані як з водієм і транспортним засобом, так і з людиною та дорогою. Однак їх переважна більшість пов'язана з діями особи, яка керує транспортним засобом, тобто водія. Вказується, що найпоширенішими порушеннями водіями автотранспорту правил дорожнього руху виступають: перевищення швидкості руху, порушення правил обгону та маневрування, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил проїзду перехресть, керування несправним транспортним засобом, передання керування транспортним засобом особі, яка не має такого права та керування транспортним засобом у стані сп'яніння.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, безпека руху та експлуатації транспорту, кримінальні правопорушення, безпека руху, керування, транспортний засіб, експлуатація транспорту.

Forsiuk M. Violation of the rules of road traffic safety or operation of transport by persons who drive vehicles: the socio-legal dimension

The article deals with certain aspects of the social and legal determinants of criminal liability for violation of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles. The author analyses the issues of peculiarities and content of the public danger of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles as a criminal offence. Road traffic is a set of social relations that arise in the process of moving people and goods using various types of transport within the boundaries of roads. Relations between road users are regulated by the Road Traffic Rules and other legal acts. These legal relations consist of the mutual connection of rights and legal obligations of road users.

It is determined that the public danger of motor vehicle crime is characterised by both quantitative (degree of public danger, relative prevalence and typicality, dynamics) and qualitative indicators (damage caused by crimes). It is determined that traffic and transport operation safety is the state of transport operation when transport drivers and other road users comply with the statutory rules in the field of transport operation and traffic safety, under which conditions are created in the absence of any threats (dangers).

It is noted that there are many reasons and factors influencing the occurrence of road traffic accidents. The causes may be related to both the driver and the vehicle, and to the person and the road. However, the overwhelming majority of them are related to the actions of the person driving the vehicle, i.e. the driver. The author points out that the most common violations of traffic rules by motor vehicle drivers are: exceeding the speed limit, violation of the rules



of overtaking and manoeuvring, driving into the oncoming traffic lane, violation of the rules of intersection passage, driving a faulty vehicle, transferring control of a vehicle to a person who does not have such a right, and driving a vehicle while intoxicated.

Key words: road traffic accident, traffic safety and transport operation, criminal offences, traffic safety, driving, vehicle, transport operation.

Література

1. Мисливий В.А. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.* 2020. № 3. С. 118–126.
2. Осадчий В. І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут».* Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194–201.
3. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіс Генерального прокурора.* URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zarejestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>
4. Данилевський А.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правовий часопис Донбасу.* 2018. № 2 (63). С. 142–149.
5. Болтянський О. В., Болтянська Н.І. Забезпечення ефективності і безпеки дорожнього руху : матеріали Всеукраїнської науковопрактичної онлайн-конференції «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану» (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). *Кривий Ріг,* 2022. 148 с. С. 17–20.
6. Блага А.Б., Короленко О.В. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, які вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті. *Право і суспільство.* 2021. № 1. С. 176–180.
7. Полтава К.О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності, пов'язаної із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями. *Питання боротьби зі злочинністю : зб. наук. пр.* Харків : Право, 2012. Вип. 24. С. 221–233.
8. Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір: монографія. *Одеса : ОДУВС,* 2014. 416 с.
9. 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
10. Andriy Babenko, Oleksandr Mazurenko, Anastasiia Mernyk. *Chronic Alcoholism Treatment in Custodial Facilities: Ukraine's Experience During Independence.* *Wiadomości Lekarskie.* 2019. № 12. P. 2451–2457.
11. Бабенко А.М. Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. *Південноукраїнський правничий часопис.* 2021. № 1. С. 14–22.
12. 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».* 2023. № 1. С. 436–440.
13. Бабенко А.М. Особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Правові новели.* 2023. № 19. С. 251–258.
14. Бабенко А.М. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Держава та регіони. Серія: Право.* 2023. № 1 (79). С. 275–281.

