

Форсюк М. Ю.,

*аспірант кафедри кримінального права та кримінології
Одеського державного університету внутрішніх справ*

ОСОБЛИВОСТІ ДЕТЕРМІНАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

PECULIARITIES OF DETERMINATION OF VIOLATIONS OF ROAD TRAFFIC SAFETY RULES OR TRANSPORT OPERATION BY PERSONS DRIVING VEHICLES DURING MARTIAL LAW

У статті досліджуються питання детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану. Зауважується, що даний вид правопорушення відносяться до злочинності з необережності, які у переважній більшості характеризуються недбалою, самовпевненою поведінкою, що призводить до серйозних наслідків, в тому числі заподіяння смерті потерпілому чи потерпілих.

Проводиться аналіз статистичних даних щодо стану поширення кримінального порушення у вигляді порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), на основі чого пропонується висновок про те, що дане кримінально-протиправне посягання позиціонується як таке кримінальне правопорушення, що демонструє негативну динаміку, частково це детермінується обставинами, які пов'язанні із введенням воєнного стану в Україні.

Висловлюється висновок, що режим воєнного стану вніс свої корективи у регулювання питань безпеки дорожнього руху, в першу чергу, це стосується правил експлуатації транспорту в комендантську годину, надання переваги спецтранспорту, порядку проїзду блокпостів тощо. Пошкодження дорожнього покриття внаслідок обстрілів, перевантаження транспортних вузлів та збільшення трафіку габаритного транспорту, погіршення стану доріг та відсутність ремонту і належного обслуговування, відсутність дисципліни водіїв, всі ці фактори виступають додатковими детермінантами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану на ряду із загальними причинами та умовами автотранспортної злочинності. Водночас зауважується, що вказані фактори не є вичерпними, однак дозволяють сформулювати уяву про специфіку детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та окреслити у найбільш загальних контурах стратегічно важливі напрями в організації протидії їх поширенню під час дії воєнного стану.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, воєнний стан, кримінальне правопорушення, детермінація, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

The article examines the issues of determination of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles during martial law. It is noted that this type of offence is a negligent crime, which is overwhelmingly characterised by negligent, self-confident behaviour leading to serious consequences, including death of the victim or victims.

The author analyses the statistical data on the spread of the criminal offence of violation of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine), and on the basis of this analysis the author concludes that this criminal offence is positioned as a criminal offence which demonstrates negative dynamics, and this is partly due to the circumstances associated with the introduction of martial law in Ukraine.

It is concluded that the martial law regime has made adjustments to the regulation of road safety issues, primarily concerning the rules for operating vehicles during curfews, giving priority to special vehicles, the procedure for passing checkpoints, etc. Damage to the road surface as a result of shelling, overloading of transport hubs and increased traffic of oversized vehicles, deterioration of the road condition and lack of repair and proper maintenance, lack of driver discipline, all these factors are additional determinants of violations of road safety rules or operation of vehicles by persons driving vehicles during martial law, along with the general causes and conditions of motor vehicle crime. At the same

time, it is noted that these factors are not exhaustive, but they allow forming an idea of the specifics of determining violations of road safety rules or operation of transport by persons driving vehicles and outlining in the most general terms the strategically important areas in the organisation of counteracting their spread during martial law.

Key words: road safety, martial law, criminal offence, determination, violation of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles.

Постановка проблеми. Кримінологічна оцінка сучасних реалій українського суспільства незмінно пов'язана з науковим обґрунтуванням численних проблем безпеки, від розв'язання яких у підсумку залежить майбутнє нації. Традиційно серед таких проблем кримінологи розглядають криміногенні та кримінальні загрози, що становлять небезпеку для нормального розвитку суспільних відносин, дезорганізують процеси формування позитивних начал у кожній зі сфер соціальної життєдіяльності. Однією з таких сфер, що завжди привертають до себе пильну увагу населення, державних органів, науковців та практиків, є сфера безпеки дорожнього руху. Сьогодні вона, як ніколи, потребує серйозного захисту від кримінальних загроз, які, головним чином, складаються з необережних кримінально-протиправних посягань, але за своїми тяжкими наслідками нерідко перевершують збитки від умисних кримінальних правопорушень.

В умовах швидкої автомобілізації боротьба зі злочинними порушеннями правил, що забезпечують безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту, набуває особливо актуального значення. Основними принципами забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту є на сучасному етапі – пріоритет життя і здоров'я громадян, які беруть участь у дорожньому русі, над економічним результатом господарської діяльності, а також дотримання інтересів громадян, суспільства і держави під час забезпечення безпеки дорожнього руху. Особливо в умовах воєнного стану, коли в умовах ведення бойових дій, окупації та деокупації окремих територій, блокування авіаційних перевезень та багатьох портів, призвело до істотного збільшення автомобільних перевезень, а проблема вивчення та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами далеко не саме пріоритетне на сьогодні питання, що, на жаль, не сприяє покращенню показників у зазначеній сфері.

Стан дослідження. Дослідженням окремих аспектів безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту займалися такі науковці як А.М. Бабенко, В.С. Батиргареева, В.І. Борисов, В.І. Василенко, В.М. Гаращук, С.В. Гізімчук, Б.М. Головкін, О.М. Джужа, В.І. Жульов, А.В. Калініна, В.А. Мисливий, К.О. Полтава та інші. Та попри досить значну увагу дослідників до проблеми безпеки дорожнього руху, залишається недослідженою та актуальною проблематика детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану.

Метою даної статі є дослідження питань детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану.

Виклад основного матеріалу. Чинним КК України передбачено кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ст. 286 КК України); якщо такі дії призвели до тяжких тілесних ушкоджень чи смерті потерпілого чи потерпілих, то законодавцем передбачено посилену кримінальну відповідальність з відповідним рівнем покарання. Слід зауважити, що 16.02.2021 року чинний кримінальний закон було доповнено статтею 286-1 КК України, якою окремо було встановлено заборону порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння [1]. У переважній більшості такі посягання характеризуються, серед іншого, недбалою, самовпевненою поведінкою, що призводить до серйозних наслідків, в тому числі заподіяння смерті потерпілому чи потерпілих.

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту найбільш поширеними є суспільно небезпечні діяння, передбачені ст. 286 КК України:

у 2018 році – 8257 (47%), у 2019 році – 8739 (50,7%), у 2020 році – 8864 (56,1%), у 2021 – 7961 (59%), у 2022 році – 6366 (49,9%), у 2023 році – 7991 (76%) [2]. Отже, на відміну від загальної кількості кримінальних правопорушень, які мають тенденцію до зниження, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами позиціонується як таке кримінальне правопорушення, що демонструє негативну динаміку, частково це детермінується обставинами, які пов'язані із введенням воєнного стану в Україні.

Досить часта практика в галузі кримінології, проводячи дослідження тієї чи іншої проблеми, включати до предмета наукових пошуків, серед іншого, й проблему детермінації злочинної поведінки, оскільки від розуміння процесу походження цієї поведінки залежить наукове обґрунтування рекомендацій та пропозицій щодо запобігання злочинності в цілому, чи окремих її видів, зокрема. Також потрібно брати до уваги, що всі загальні підходи та вчення про детермінацію злочинності в повній мірі поширюються також і на необережну злочинність. Таким чином, досліджуючи проблематику детермінації автотранспортної злочинності, слід враховувати, що чимало положень вчення про детермінацію злочинної поведінки є загальними для вчинення будь-яких видів злочинних проявів, в тому числі й у випадку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану.

В одній із своїх праць А.П. Закалюк відзначав, що «особливості спричинення та зумовлення необережних злочинів проявляються не у системі, структурі та механізмі їх детермінації, а у змісті та у змінній (посиленій або послабленій) зумовлювальній ролі основних груп її елементів, зокрема у співвідношенні груп елементів, що належать середовищу й особі» [3, с. 685]. Зауважується, що «для необережних кримінальних правопорушень традиційно вагому детермінаційну роль відіграють саме суб'єктивні чинники, змістом яких є самовпевнене чи недбале ставлення до об'єктивних компонентів конкретних ситуацій» [4, с. 280].

З точки зору К.О. Полтави, «особливість детермінації автотранспортної злочинності полягає у великому значенні умов вчинення

цих злочинів, що мають об'єктивний характер. У цих посяганнях об'єктивні чинники, які знаходяться поза волевиявленням злочинця, займають настільки помітне місце, що навряд чи існують ще будь-які інші злочинні прояви, процес вчинення яких зумовлювався б настільки сильно чинниками об'єктивного характеру. По-перше, автотранспортні кримінальні правопорушення є результатом створення аварійної ситуації, що виникає у процесі складної взаємодії кількох учасників дорожнього руху між собою і з обставинами, що визначають об'єктивну обстановку руху. По-друге, у процесі вчинення автотранспортних злочинів взаємодіють процеси й явища соціального, технічного і природного характеру (хоча останні лише опосередковано впливають на дії учасників руху, що призводять до створення аварійної ситуації). Адже ізолювати дії водія і розглядати їх у відриві від конкретної ситуації, об'єктивних умов руху та поведінки інших учасників руху неможливо. Цим фактом, власне, й пояснюється специфіка механізму вчинення необережних кримінальних правопорушень, яка багато в чому зумовлюється ситуативним характером їх вчинення та складною взаємодією численних учасників дорожньо-транспортної пригоди» [5, с. 184].

У науковій літературі пропонується усі причини, що призводять до дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень «поділити на такі блоки: 1) дії та стан водія; 2) дії та стан пішоходів і пасажирів транспорту; 3) технічний стан транспортного засобу; 4) стан дороги й метеорологічні умови. До основних факторів, які пов'язані з особою водія, належать: керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння; порушення приписів Правил дорожнього руху, що стосуються керування транспортним засобом (перевищення швидкості руху, припустимої в конкретній ситуації, а також неправильна оцінка дорожньої ситуації та несвоєчасно вжиті заходи із забезпечення безпеки руху); недосвідченість і неухважність водія; психофізіологічні й інші дані водія (перевтома, хворобливий стан водія); порушення техніки водіння та режиму роботи водіїв автотранспортних засобів» [6, с. 111–112].

А.М. Бабенко до найбільш важливих факторів дорожньо-транспортних пригод відносить наступні: «перевищення безпеки швидкісного режиму (33%), порушення правил манев-

рування (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 пішоходів на проїжджу частину поза пішохідними переходами» [7, с. 11;11;12;13;14;15;16;17].

Як один із важливих факторів, який спричиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами є стан дорожнього покриття. Як приклад можна згадати трасу Одеса-Рені (М15), стан якої є вкрай незадовільним. У зв'язку з повномасштабним вторгненням, мінуванням Чорного моря та постійних атак на судна і портову інфраструктуру міста Одеси, вказана траса стала чи не найважливішою транспортною артерією, через яку проходить найбільший трафік вантажівок та легкового транспорту. По-перше, це викликано тим, що на сучасному етапі збройного протистояння Ренійський морський торговельний порт, що розташований на лівому березі річки Дунай залишився найбільшим транспортним вузлом України, в якому тісно переплітається робота річкового, морського, автомобільного та залізничного транспорту. Така ситуація викликає перевантаження автотрафіку зазначеною трасою, що негативно відображається на технічному стані дороги. По-друге, більша частина протяжності траси М15 не має розподільного облаштування, а лише за допомогою розмітки, що сприяє великій кількості лобових зіткнень автомобілей. Та й взагалі, у зв'язку зі зміною системи розподілу витрат з бюджету країни та регіонів, дорожнє покриття не ремонтується та не обслуговується в достатньому обсязі. Більше того, на прифронтових територіях дороги часто залишаються повністю чи частково знищені, що змушує шукати альтернативні шляхи, зазвичай в гіршому технічному стані.

Також погоджуємося з Б.М. Головкіним 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 військо-

вої 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 прилеглій 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» [8, с. 43].

Наявність такого специфічного учасника дорожнього руху як військова техніка, а так само особливостей проїзду блокпостів, як і їх облаштування (особливо мобільних блокпостів в межах населеного пункту), порядку проїзду блокпостів, використання відеореєстраторів під час воєнного стану внесли свої корективи в безпеку дорожнього руху, в першу чергу, через необізнаність водіїв про таку специфіку.

Також на рівень поширення порушень правил безпеки дорожнього руху впливає рівень кваліфікації водіїв та їх підготовка. Так, у зв'язку з введенням воєнного стану в країні, серед іншого було запроваджено відповідні зміни щодо спрощення одержання посвідчення водія: «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, вони так само створюють неабиякі виклики для безпеки дорожнього руху в прифронтових регіонах в умовах тривання воєнного стану» [9].

Не останню роль у детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами відіграють пішоходи, велосипедисти, особи, які переміщуються на електросамокатах, моноколесах тощо, які прирівняні до пішоходів. Відсутність флікерів (маленькі значки або наклейки, які відбивають

світло в темряві) у таких учасників дорожнього руху подекуди унеможлиблює останніх помітити завчасно. Зауважується для прикладу, що «при їзді з ближнім світлом відстань, при якій можна помітити пішохода 25–30 метрів, а якщо у людини є флікер, то вона збільшується до 130–140 метрів» [10, с. 141].

Відсутність такої функції Національній поліції як вибіркоче зупинення водіїв у містах, населених пунктах та на автомагістралях та переведення останніх в постовий режим несення служби збільшує випадки недбалої поведінки водіїв, перевищення швидкості та інші порушення правил дорожнього руху, що суттєво збільшує кількість дорожньо-транспортних пригод, в тому числі з потерпілими.

Висновки. Режим воєнного стану вніс свої корективи у регулювання питань безпеки дорожнього руху, в першу чергу, це стосується правил експлуатації транспорту в комендантську годину, надання переваги спецтранспорту, порядку проїзду блокпостів тощо. Пошкодження дорожнього покриття внаслідок обстрілів, перевантаження транспортних вузлів та

збільшення трафіку габаритного транспорту, погіршення стану доріг та відсутність ремонту і належного обслуговування, відсутність дисципліни водіїв, всі ці фактори виступають додатковими детермінантами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану на ряду із загальними причинами та умовами автотранспортної злочинності. Основними загальними причинами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту залишаються перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Вказані фактори не є вичерпними, однак дозволяють сформулювати уяву про специфіку детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та окреслити у найбільш загальних контурах стратегічно важливі напрями в організації протидії їх поширенню під час дії воєнного стану.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : Закон України від 16 лютого 2021 року № 1231-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>
2. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. Офіс Генерального прокурора. ГКД: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultativih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>
3. 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.
4. Данильченко Ю.Б. Особливості детермінації порушення чинних на транспорті правил в Україні. *Conferința științifică internațională «OMUL, CRIMINOLOGIA, ȘTIINȚA»*, ediția a II-a Chișinău. 24 martie 2023. С. 280–283.
5. Полтава К.О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. *Право і суспільство*. № 6. 2012. С. 183–187.
6. Жуженко Ю.В. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : дис.докт.філософії. Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2023. 280 с.
7. 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. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с. С. 10–14.
8. 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.
9. Стрільчук В. Для водіїв змінили правила на час війни – що можна робити на дорогах. URL: <https://economics.segodayna.ua/ua/economics/avto/dlya-voditeley-izmenilipravila-na-vremya-voyny-cho-mozhno-delat-na-dorogah-1610833.html>

10. Христич І.О. Основні тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту під час воєнного стану в Україні. *DICTUM FACTUM*. № 2(12). (2022). С. 139-143.
11. Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір: монографія. Одеса : *ОДУВС*, 2014. 416 с.
12. 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
13. Andriy Babenko, Oleksandr Mazurenko, Anastasiia Mernyk. Chronic Alcoholism Treatment in Custodial Facilities: Ukraine's Experience During Independence. *Wiadomości Lekarskie*. 2019. № 12. P. 2451–2457.
14. 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.
15. 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. 365–440.
16. Бабенко А.М. Особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Правові новели*. № 19. 2023. С. 251–258.
17. 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.