НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ВИВЧЕННЯ ПРОБЛЕМ
ЗЛОЧИННОСТІ імені АКАДЕМІКА В. В. СТАШИСА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ТЕОРІЯ, ЗАКОНОДАВСТВО, ПРАКТИКА

Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції

(м. Харків, 5 листопада 2021 р.)

Електронне наукове видання

Харків
«Право»
2021

правопорушення, що впливає на його кваліфікацію, суд не може ще раз враховувати її при призначенні покарання як таку, що його обтяжує»[3]. Відповідно, призначаючи покарання за ст. 286–1 КК суд не може враховувати обтяжуючою обставиною передбачену п. 13 ст. 67 КК, а саме вчинення кримінального правопорушення в стані сп'яніння.

Проведений правовий аналіз ст. 286–1 КК України дає змогу зробити наступні висновки: по – перше, державна політика розвитку убезпечення дорожнього руху є однією з пріоритетних напрямків, що не можна не до оцінювати; по – друге, посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мають не дублювати вже існуючі статті КК України, а розширювати межі об'єктивних та суб'єктивних ознак кримінальних правопорушень; по – трете, потреба розвитку законодавства в сфері безпеки дорожнього руху є підставою подальшого дослідження науковцями на дисертаційному або монографічному рівні.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231–20#Text
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731–10#Text
3. Кримінальний кодекс України https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341–14#Text
4. Закон України «Про дорожній рух» https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353–12#Text
5. Закон України «Про національну поліцію» https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580–19#Text

ОКРЕМІ ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

Крайник Г. С.,
кандидат юридичних наук, доцент
кафедри кримінально-правових дисциплін та адміністративного права
Харківського університету

Через встановлення обставин дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) та їх аналізу визначаються її причини, а відтак і особи,

які порушили певні правила дорожнього руху чи експлуатації транспорту [1].

О. Амелін вважає, що протидія злочинності – комплекс заходів, спрямованих на зниження вже існуючого рівня злочинності, а запобігання злочинності – недопущення вчинення злочинів у майбутньому [2, с. 101].

На міжнародному рівні правовими актами, що встановлюють стандарти дорожнього руху та його безпеки, є: Конвенція ООН про дорожній рух разом із Протоколом про дорожні знаки та сигнали від 1949 р.; Конвенція про дорожній рух 1968 р.; Резолюція ООН про підвищення безпеки дорожнього руху у світі 2008 р. В Україні теж існує відповідне нормативне забезпечення цієї діяльності [3; 4 та ін.].

Світовий досвід запобігання ДТП показує, що суттєво допоможуть убезпечити дорожній рух в Україні :

1) освітлені та з належною розміткою пішохідні переходи;

2) якісне дорожнє покриття на дорогах України;

3) належні дорожні знаки та розмітка на дорогах тощо. Окремої уваги заслуговують дані з соціальних мереж про небезпечні ділянки доріг та потребу їх усунення. Так, за даними Т. Матвійчука (соціальна мережа Фейсбук) на автошляху М-06 Київ-Чоп (532–533 км) поблизу села Ямпіль Львівської області за 4 роки сталося 71 ДТП. Небайдужі ініціювали збір підписів на петиції про безпечне перехрестя. Прикро, що цей приклад показує тривалу неефективну роботу чиновників усіх рівнів по запобіганню ДТП.

Додатково опосередковано допоможуть камери фіксації порушень правил дорожнього руху, оскільки: а) одних водіїв дисциплінує вже їх наявність; б) після притягнення до відповідальності багато інших водіїв будуть менше порушувати правила безпеки дорожнього руху, зокрема, швидкісний режим.

Окрім цього, в європейському законодавстві намітився прогресивний підхід щодо обчислення штрафів за порушення правил дорожнього руху, сума яких ставиться у залежність від: а) місячного окладу порушника (без податків) чи мінімального заробітку, встановленого у країні (у Фінляндії при розмірі заробітку менше 50 дол. США штраф не нараховується); б) річного доходу порушника [5, с. 45]. Тож вважаю, що в Україні слід теж змінити кардинально систему обчислення штрафів за порушення правил дорожнього руху, визначивши, що їх сума ставиться у залежність від місячного окладу порушника (без податків). Це є значно більш соціально справедливо (порушник матиме кошти на існування, а не віддасть останнє державі, що відповідає ст. 3 Конституції України), та дозволить

збільшити суми штрафів (при притягненні до відповідальності одного мільйонера до бюджету поступить понад 100000 грн, що складає десяту частину місячного доходу, тоді як для виконання такого «фантастичного» показника патрульній поліції треба в сучасних умовах знайти близько 2000 порушників (штраф з кожного приблизно 500 грн).

Серед ефективних законодавчих ініціатив можна виділити такі:

1) заборона на розмову по мобільному телефону за кермом без гарнітури (винятки становлять деякі штати США, Швеція) або повна заборона розмов по телефону за кермом (Швейцарія, Бельгія);

2) заборона паління за кермом (обговорюється у Німеччині, США; у Великій Британії діє з 2007 р., за що передбачений штраф розміром 30 фунтів);

3) підвищення суворості покарання для водіїв, винних у ДТП через втому (за статистикою, кожна десята загибель людей в аваріях пов'язана саме із втомою водія);

4) усунення агресивності водіїв на шляхах (агресивне мигтіння фарами, непристойні жести, агресивне переслідування іншого автомобіля тощо) [6, с. 200].

В. А. Мисливий приділив значну увагу загально-соціальним та спеціально-кримінологічним заходам попередження кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та віктимологічним проблемам цих правопорушень) [7, с. 232–308]. Варто погодитись з поглядом В. А. Мисливого щодо доцільності впровадження новітніх технологій у сферу дорожнього руху України (інформаційно-обчислювальних мереж, автоматизованих систем управління дорожнім рухом тощо) [7, с. 255].

Висновки. З урахуванням світового позитивного досвіду запобігання ДТП, Україні варто запозичити окремі кращі практики, що суттєво допоможуть убезпечити дорожній рух в Україні, запобіганню та протидії ДТП, створенню безпечного дорожнього середовища, підвищення безпеки транспортних засобів, підвищення безпеки вантажів:

1) змінити кардинально систему обчислення штрафів за порушення правил дорожнього руху в Україні, визначивши, що їх сума ставиться у залежність від місячного окладу порушника (без податків). Це є значно більш соціально справедливо, відповідає ст. 3 Конституції України та дозволить збільшити суми штрафів;

2) більш масштабно робити освітлені та з належною розміткою пішохідні переходи;

3) прискорити темпи покращення якості дорожнього покриття на дорогах України;

4) не шкодувати коштів на належні дорожні знаки та розмітка на дорогах, зокрема, не допускати ситуацій як зараз на автошляху М-06 Київ-Чоп (532–533 км) поблизу села Ямпіль Львівської області, де за 4 роки сталося 71 ДТП;

5) на аварійно небезпечних ділянках встановити камери фіксації порушень правил дорожнього руху;

6) заборона на розмову по мобільному телефону за кермом без гарнітури (досвід США, Швеції) або повна заборона розмов по телефону за кермом (досвід Швейцарії, Бельгії);

7) підвищення суворості покарання для водіїв, винних у ДТП через втому (за статистикою, кожна десята загибель людей в аваріях пов'язана саме із втомою водія);

8) мінімізація агресивності водіїв на шляхах (агресивне мигтіння фарами, непристойні жести, агресивне переслідування іншого автомобіля тощо) шляхом збільшення або встановлення штрафів за відповідні дії винним;

9) широке впровадження новітніх технологій у сферу дорожнього руху України (інформаційно-обчислювальних мереж, автоматизованих систем управління дорожнім рухом тощо).

Список використаної літератури

1. Даньшин М. В., Колеснік І. І. Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет кримінального дослідження. *Вісник ХНУ ім. В. Н. Каразіна*, 2016. С. 159–160.
2. Амелін О. Визначення понять «протидія» та «запобігання» щодо злочинності та їх співвідношення. *Вісник прокуратури*. №3 (153). 2014. С. 96–102. С. 101.
3. Правила дорожнього руху : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306–2001- %D0 %BF.
4. Про дорожній рух: закон України від 30 червня 1993 р. №3353-XII. *Відом. Верхов. Ради України*. 1993. №31. Ст. 338.

5. Мачульская И. Г. Общие тенденции развития дородного движения т обеспечения его безопасности в XXI веке. *Обеспечение безопасности дорожного движения в России: аналит. вестн. Совета Федерации ФС РФ*. 2006. № 15. С. 38–54.
6. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні: монографія. Харків : Право, 2014. 284 с.
7. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпро: Юрид. академія М-ва внутр. справ, 2004. 380 с.

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПОПЕРЕДЖЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Крєпакова М. Ю.,
кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри поліцейської діяльності та публічного адміністрування, факультету № 3,
Харківського національного університету внутрішніх справ

Згідно статті 13 Закону України «Про дорожній рух» [1] об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху. Але на сьогодні діючим законодавством про адміністративні правопорушення не забезпечено належний механізм для участі громадськості у здійсненні таких заходів.

У деяких країнах світу такий механізм вже впроваджено. Так, в Республіці Узбекистан діє Положення про порядок прийняття та розгляду відеозаписів про випадки правопорушень, зафіксованих засобами відеотехніки, встановленими в автотранспортних засобах фізичних та юридичних осіб, а також за допомогою технічних засобів відеоспостереження, фотозйомки та мобільних пристроїв та заохочення осіб, які їх надали» [2]. Починаючи з 1 січня 2021 року відеозаписи порушень, зафіксованих відеореєстраторами, а також технічними засобами відеос-