

Міністерство внутрішніх справ України
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КАФЕДРА КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА ТА КРИМІНОЛОГІЇ
НАУКОВА ЛАБОРАТОРІЯ СОЦІОЛОГІЧНОГО МОНІТОРИНГУ

**О. С. Юнін, С. І. Шевченко,
С. В. Бабанін, Н. В. Толошна**

**ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ
ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ
(детермінанти та кримінально-правові
заходи запобігання)**

Методичні рекомендації

Дніпро
2022

УДК 342.95+351.74

П 59

*Рекомендовано науково-методичною радою
Дніпропетровського державного
університету внутрішніх справ
(протокол № 9 від 19.05.2022)*

Рецензенти: *Школа С. М.* – завідувач кафедри публічного права Інституту гуманітарних і соціальних наук Національного технічного університету «Дніпровська політехніка», кандидат юридичних наук, доцент; *Бублейник В. А.* – адвокат (Рада адвокатів Дніпропетровської області), кандидат юридичних наук.

П 59 **Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (детермінанти та кримінально-правові заходи запобігання): методичні рекомендації / О. С. Юнін, С. І. Шевченко, С. В. Бабанін, Н. В. Толошна.** Дніпро: ДДУВС, 2022. 80 с.

Досліджено окремі причини та умови порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Також розглянуті кримінально-правові заходи запобігання цьому кримінальному правопорушенню.

Рекомендації розроблено на основі аналізу вітчизняного законодавства, наукової та публіцистичної літератури з урахуванням власних думок та практичних пропозицій авторів.

Видання розраховане на науковців, викладачів, аспірантів (ад'юнктів), студентів (курсантів) ЗВО, в яких готують правників, працівників правоохоронних органів, прокуратури та суду, адвокатів, а також на усіх, хто цікавиться питаннями безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні.

Автори: *Юнін О. С.* – доктор юридичних наук, професор, перший проректор Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Шевченко С. І.* – кандидат юридичних наук, доцент, директор навчально-наукового інституту заочного навчання та підвищення кваліфікації Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Бабанін С. В.* – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального права та кримінології Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ; *Толошна Н. В.* – науковий співробітник наукової лабораторії соціологічного моніторингу Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.

© Автори, 2022

© ДДУВС, 2022

ЗМІСТ

ВСТУП	4
1. Дорожньо-транспортні пригоди як фактор небезпеки для життя та здоров'я людини	5
2. Причини та наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (за результатами соціологічного дослідження матеріалів інтернет-ресурсів)	12
3. Кримінально-правові заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	48
ДОДАТКИ	63

ВСТУП

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), є одним з найбільш поширених кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Так, у 2020 р. зареєстровано 8611 таких кримінальних правопорушень, з яких 1808 – зі смертельними наслідками. У 2021 р. зареєстровано 7716 та 1467 кримінальних правопорушень, відповідно. Проте кількість дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) без суспільно небезпечних наслідків, передбачених ст. 286 КК України, є значно більшою¹.

Так, за 10 місяців 2021 р. в Україні сталося 154480 ДТП. Це на 14 % більше, ніж за аналогічний період попереднього року. Натомість випадки аварій із постраждалими зменшилися на 6 %, а із загиблими – на 9 %. Встановлення камер автофіксації порушень Правил дорожнього руху не вплинуло на кількість аварій. У Києві та Київській області було розміщено найбільшу кількість камер, проте з січня по жовтень 2021 р. кількість ДТП зросла на 19 %, 51556 – проти 43303 випадків за аналогічний період минулого року. Загалом третина від загальної кількості аварій припадає на цей регіон. Натомість у регіоні значно зменшилась кількість ДТП із загиблими – на 16 %. Кількість ДТП з постраждалими у більшості областей України зменшилась. Найкраща динаміка спостерігається в Одеській та Волинській областях. В Одеській області кількість таких випадків скоротилася на 21 %, а у Волинській – на 20 %. Найгірша динаміка ДТП з постраждалими зафіксована в Івано-Франківській та Тернопільській областях. Загальна кількість подібних випадків зросла на 21 % та 20 % відповідно².

Попри тенденцію до зниження ДТП зі смертельними наслідками їх кількість залишається достатньо значною, що потребує дослідження причин порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та уніфікації заходів їх запобігання, зокрема, кримінально-правових.

¹ Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

² За 10 місяців кількість ДТП в Україні збільшилася на 14 %. URL: <https://opendatabot.ua/analytics/dtp-2021>.

1. ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ ЯК ФАКТОР НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я ЛЮДИНИ

Термін «дорожній рух», як і похідні від нього поняття – дорожньо-транспортна пригода, правила дорожнього руху та ін. є на сьогодні загальноновизнаними не тільки у нормативних актах окремих країн, але й у міжнародних документах (Конвенції про дорожній рух і про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 р. тощо).

Під дорожнім рухом прийнято розуміти рух наземних механічних транспортних засобів (автомобілів, мотоциклів, тракторів, інших самохідних механізмів) по автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах або інших місцях, призначених для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р., інші нормативно-правові акти України, зокрема, Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (далі – ПДР) не містять визначення поняття «дорожній рух».

Проте п. 1.10 ПДР дає визначення, що таке автомобільна дорога, вулиця (дорога) – частина території, зокрема в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу. Цей термін включає також спеціально побудовані тимчасові дороги, крім довільно накатаних доріг (колій) ³.

Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 р. також не містить поняття дорожнього руху, а дає визначення поняття дороги, під якою розуміється уся смуга відводу будь-якої дороги або вулиці, відкритої для руху. Також у цій Конвенції даються визначення «проїзної частини дороги», «смуги руху», «перехрестя», «автомагістралі» та деяких інших видів доріг та їхніх окремих елементів. У Конвенції не наводиться поняття транспортного засобу, проте надається докладний опис окремих видів транспортних засобів, що приймають участь у дорожньому русі (механічний транспортний засіб, автомобіль, мотоцикл, причіп, велосипед з підвісним двигуном тощо) ⁴.

Кількість дорожніх транспортних засобів зростає з кожним роком. Якщо на початку ХХ ст. автомобільний парк планети, який в основному був

³ Про правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

⁴ Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

зосереджений у Північній Америці й Західній Європі, не перевищував 15 тис., то в наш час у світі нараховується приблизно 1,2 млрд. дорожніх транспортних засобів. При цьому легкові транспортні засоби становлять 95 % від цієї кількості ⁵.

Своєрідна соціально-економічна система «людина – автомобіль – дорога» потребує забезпечення дієвого правового регулювання. Дорожній рух – одна з найбільш характерних і невід’ємних частин сучасної цивілізації. З початку його правового регулювання змінилися і самі транспортні засоби. Зросли їхні швидкісні можливості, підвищилася маневреність, покращилася комфортність. Зручність в експлуатації сучасних автомобілів у будь-який час року призвела до істотного підвищення інтенсивності їх використання. Зросло значення автомобільних перевезень і у виробничій сфері. Сьогодні у світі з кожних 100 т вантажів понад 80 т доставляються до місця призначення автотранспортом. Понад 60 % пасажирських перевезень здійснюють автобуси й таксі.

Автомобільний транспорт в Україні відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. На сьогодні більш як 100 тис. автомобільних перевізників надають послуги з перевезення 52 % пасажирів та 64 % вантажів. Автомобільний транспорт у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, однак структура парку автобусів та вантажних автомобілів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своєю конструкцією, пасажиромісткістю, вантажністю, типами кузова, класом комфортності, видами та питомими витратами палива, екологічними показниками не відповідають сучасним вимогам. Оновлення парку рухомого складу автомобільного транспорту відбувається повільними темпами – майже 70 % рухомого складу є технічно та/або морально застарілими, а 50 % автобусів експлуатуються більш як 10 років ⁶.

Наведені дані не сприяють ефективності забезпечення безпеки дорожнього руху. До того ж, крім ненадійності багатьох транспортних засобів, що використовуються у транспортній системі України, істотно знизилися показники, що визначають надійність водіїв. І справа не тільки у тому, що щорічно на дорогах з’являються тисячі водіїв-початківців, але й у тому, що існуючі раніше форми й методи підвищення їхньої кваліфікації, контролю з боку адміністрації транспортних підприємств, нарешті, виховної роботи або деформувалися, або зовсім припинилися.

Хронічним є відставання техніко-експлуатаційних параметрів та довжини дорожніх мереж від зростаючих потреб країни.

Якщо спробувати коротко охарактеризувати основні напрямки науково-технічного прогресу у рішенні проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху на сучасному етапі, то варто звернути увагу на таке.

⁵ Цифра дня: скільки автомобілів на планеті? URL : <https://mmr.net.ua/autoworld/news/94527>.

⁶ Бойченко К. Розвиток автомобільного транспорту в Україні: економіко-правові аспекти. URL : <http://oldconf.neasmo.org.ua/node/396>.

По-перше, більш широко проводяться роботи з подальшого підвищення активної, а останнім часом і пасивної безпеки автомобілів і доріг. Активна безпека – це сукупність заходів, спрямованих на попередження ДТП, а пасивна – на зниження ступеня їх суспільно небезпечних наслідків.

Так, при встановленні підходів до компоувальних схем і проектування кузовів автомобілів на перше місце ставлять вимогу захисту водія і пасажирів у ДТП. Коротко ці підходи можна сформулювати так:

1) салон автомобіля – капсула, зона максимальної безпеки, яка має бути негнучкою ні спереду, ні ззаду, ні із сторін;

2) ніщо з устаткування у салоні не має бути травмонебезпечним для водія та пасажирів;

3) усе, що в автомобілі навколо капсули безпеки, повинно гасити кінетичну енергію зіткнення, знижуючи вірогідність ушкодження капсули, а двигун, агрегати трансмісії і вузли підвісок повинні «йти» під неї;

4) розміщення паливного бака, паливних магістралей та інших елементів паливної системи, а також елементів електричних і електронних систем має бути таким, щоб вірогідність виникнення пожежі була мінімальною;

5) стійкість до перекидання повинна бути максимальна.

Розрізняють зовнішню і внутрішню пасивну безпеку автомобіля. Зовнішня пасивна безпека зменшує травматизм інших учасників руху: пішоходів, водіїв і пасажирів інших транспортних засобів, залучених у ДТП, а також зменшує механічні ушкодження самих автомобілів. Це досягається конструктивним виключенням із зовнішньої поверхні кузова гострих кутів, виступаючих ручок, інших елементів. До внутрішньої пасивної безпеки автомобіля пред'являються дві основні вимоги: створення умов, за яких людина могла б безпечно витримати значні перевантаження та виключення травмонебезпечних елементів у салоні (кабіні) ⁷.

По-друге, посилена увага до питань витрати паливно-енергетичних ресурсів, охорони навколишнього середовища та ін. Сьогодні у цілому ряді країн на автомобілі доводиться до 50 % і більше сумарного викиду шкідливих речовин в атмосферу. Ці питання почали активно вирішуватися за допомогою нормативного регулювання (вимоги до конструкції транспортних засобів, обмеження швидкості руху тощо).

По-третє, одержують розвиток психологічні, соціально-демографічні, медичні, кримінологічні та інші дослідження, спрямовані на підвищення надійності водія. Виявляються численні причинно-наслідкові зв'язки ДТП із особистісними якостями водія (стать, вік, стаж, правосвідомість, темперамент тощо), із впливом соціальної сфери на мікро- та макрорівнях.

Найбільшу суспільну небезпеку у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту становлять дорожньо-транспортні пригоди.

⁷Козлов К. Д. Сучасні системи безпеки автомобіля. URL: https://af.khadi.kharkov.ua/fileadmin/F-AUTOMOBILE/%D0%9D%D0%98%D0%A0%D0%A1/2019/TESA_Kozlov.pdf.

Пунктом 1.10 ПДР визначається, що дорожньо-транспортна пригода – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки.

Разом з тим відомості про цілий ряд ДТП не обліковуються державною статистикою щодо стану безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Це, зокрема, ДТП, що виникли під час проведення спортивних заходів з використанням автомобільного або мотоциклетного транспорту (змагання, тренування), у випадках, коли постраждалими стають глядачі, учасники або персонал, що обслуговує такі заходи; при виконанні транспортними засобами технологічних виробничих операцій, не пов'язаних з перевезенням людей або вантажів (риття траншей, виконання сільськогосподарських робіт, лісозаготівля, вантажно-розвантажувальні роботи тощо); у результаті стихійних лих; у зв'язку зі спробою покінчити життя самогубством або діями, вчиненими у стані неосудності; у результаті умисних посягань на життя або здоров'я громадян чи дій, спрямованих на заподіяння майнової шкоди.

Кожна ДТП завжди індивідуальна. Разом з тим у механізмі виникнення ДТП діють певні закономірності. Ці закономірності, виявлені шляхом статистичного узагальнення, породили цілий ряд теоретичних обґрунтувань генезису ДТП і маловтішних прогнозів щодо їх успішного запобігання.

Так, теорія ситуацій стверджує, що кожна ДТП є наслідком випадкових обставин, які й породжують той або інший інцидент і впливають на ступінь суспільної небезпеки наслідків. Дійсно, аналізуючи будь-яку подію, можна виявити цілий ланцюжок випадків, які попередньо не були пов'язані між собою, але за певного збігу обставин призвели до спричинення шкоди життю чи здоров'ю учасників дорожнього руху або власності.

Не став би пішохід переходити дорогу у цей момент – нічого б не трапилось. Або якби водій їхав небагато швидше, то встиг би проїхати до появи людини на дорозі, або ж навпаки – якби водій раніше загальмував, то нічого б не трапилось. Не менше казусів трапляється й при детальному аналізі обставин, які викликали настання тяжких наслідків. Наприклад, не було б на дорозі каменю, об який забила при падінні збита автомобілем людина – все обійшлося б легким переляком.

Отже, існує безліч «якщо», усунення кожного з яких могло б істотно вплинути на наслідки інциденту або зовсім його виключити. Такий схематичний розгляд механізму ДТП, по суті, підводить до думки про виправдання фатальної неминучості нещасних випадків на дорогах. Однак та ж статистика неупереджено свідчить про те, що «випадковості» нерідко переслідують недисциплінованих водіїв та водіїв, що перебувають у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, або ж проявляються там, де відсутній належний рівень організації руху й немає необхідного контролю.

У результаті виходить, що практично всі ці «випадки» піддаються обліку, їх можна передбачати, а отже, і впливати на них.

Близькою до теорії ситуацій є теорія пропорційної залежності кількості дорожньо-транспортних пригод від інтенсивності дорожнього руху та кількості транспортних засобів. Прихильники цієї теорії виходять з того, що кожний водій рано чи пізно виявиться учасником ДТП. Проте абсолютна більшість водіїв протягом всієї своєї трудової діяльності уникає будь-яких аварій виключно за рахунок дотримання ПДР.

Спростовується ця теорія і ходом автомобілізації. Кількість ДТП розраховується на тисячу транспортних засобів і рік за роком знижується. Ця закономірність простежується протягом тривалих періодів у всіх країнах. Відносний рівень аварійності в окремих регіонах піддається значним коливанням і може відрізнятись у 2 рази і більше. Різний він і для різних категорій водіїв, залежно від віку, стажу й інших індивідуальних особливостей.

Певного поширення має теорія, згідно якої будь-якій ДТП передують так звані періоди некерованості. Під періодом некерованості розуміється певний проміжок часу, коли водій не має змоги вплинути на хід розвитку події й транспортний засіб повністю виходить з-під його контролю. При цьому рух транспортного засобу розглядається винятково відповідно до фізичних законів. На перший погляд така конструкція механізму ДТП може здатися логічною й не позбавленою об'єктивних ознак. Жоден водій не бажає спричинити аварію або наїзд на пішохода, а коли виникає небезпека, намагається запобігти настанню шкідливих наслідків. Однак, як відомо, неможливо миттєво зупинити автомобіль або змінити напрямок його руху. Оскільки залежно від швидкості руху транспортного засобу для його зупинки необхідно відповідна відстань, можна констатувати той факт, що в межах цієї відстані водій неспроможний запобігти наїзду або зіткненню. Ця відстань може бути значною. Гальмовий шлях автомобіля складається з відстані, яку він пройде за час реакції водія на небезпеку і спрацьовування гальм, і відстані, необхідної для зупинки загальмованого автомобіля. Гальмовий шлях може коливатися у різних межах залежно від швидкості руху, виду покриття й стану дороги, особливостей гальмівної системи та її стану, психофізіологічних особливостей водія та його стану й ряду інших факторів.

Так, за самих сприятливих умов на сухій асфальтованій дорозі гальмовий шлях автомобіля при швидкості 50 км/год складе близько 15 м, а повний гальмовий шлях, якщо час реакції й час спрацьовування гальм взяти за 1 с, досягне 29 м. Зазначимо, що гальмовий шлях зростає пропорційно квадрату швидкості, тобто якщо швидкість збільшити в 2 або 3 рази, то гальмовий шлях зросте у 4 або 9 разів. Отже, з появою небезпеки у зоні гальмового шляху, навіть якщо водій вжив заходів до гальмування автомобіля, наїзди або зіткнення стають неминучими.

Проте, пояснення механізму ДТП тільки за рахунок виникнення «періоду некерованості» є помилковим й не відображає дійсної природи цих явищ.

Керування транспортним засобом триває й на гальмовому шляху, коли з урахуванням реальних умов водієм вживаються заходи запобігання ДТП.

Навіть якщо уникнути її не вдасться, зниження швидкості дозволяє за можливості зменшити обсяги спричиненої шкоди. Від водія залежать швидкість і напрямок руху транспортного засобу, а також оцінка ситуації на дорозі й своєчасність вживання заходів для запобігання ДТП у випадку виникнення небезпеки. Саме це й служить підставою для притягнення до кримінальної відповідальності водіїв, які не враховують складнощі дорожньої обстановки, неправильно оцінюють ситуацію й не вживають необхідних заходів з появою перешкод для руху.

Трапляються випадки, коли небезпека для руху виникає раптово, на близькій відстані, і це не дозволяє водієві уникнути зіткнення або наїзду шляхом гальмування. Наприклад, раптово у безпосередній близькості (у межах гальмового шляху) на дорогу вибігла людина, виїхав інший транспортний засіб тощо. Подібні ситуації вірніше пояснюються не наявністю «періоду некерованості», а відсутністю у водія технічних можливостей для запобігання ДТП. Якщо створенню такої ситуації не передувало порушення правил (наприклад, перевищення швидкості), то притягнення водія до відповідальності виключається.

Зазначимо, що випадки повного виходу транспортного засобу з-під контролю водія є вкрай рідкими. Вони можуть бути пов'язані або із серйозною технічною несправністю (відмова гальм та керма), або із заметами та слизькою дорогою. Але й тут майстерність водія не втрачає свого значення й може попередити настання тяжких наслідків.

Механізм кожної ДТП має свої особливості й індивідуальність. Як практично неможливе зіткнення тих самих транспортних засобів або повторного наїзду одного автомобіля на одного пішохода, так виключене й абсолютно тотожне повторення ДТП у цілому.

Кожного разу – інші водії, транспортні засоби, дорожні умови, наслідки тощо. Однак це зовсім не виключає подібності окремих видів подій, можливості їхньої типізації. Така типізація дозволяє встановити закономірності у механізмі походження ДТП, виявити їхні причини й умови виникнення, розробити запобіжні заходи.

Всі відомості про ДТП, що включаються до державної статистичної звітності (тобто в яких загинула хоча б одна людина або заподіяна шкода здоров'ю хоча б однієї людини), вносяться до інформаційної підсистеми «ДТП» в органах (підрозділах) Національної поліції України, порядок формування та ведення якої міститься в Інструкції, затвердженій Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 15 липня 2020 р. № 533.

Інформаційними ресурсами підсистеми «ДТП» є інформація, що здобута в межах компетенції органами (підрозділами) поліції, про ДТП відповідно до кодів, що містяться в системі ПНП, а саме про: реєстрацію ДТП; характеристику місця ДТП (дорожні умови та дорожню обстановку); учасників, потерпілих, травмованих та загиблих (прізвище, ім'я, по батькові (за наявності); дата народження (число, місяць, рік); громадянство; стать; місце народження;

місце проживання (перебування); документ, що посвідчує особу); транспортні засоби та їх страхування. До інформаційної підсистеми «ДТП» вноситься наявна мультимедійна інформація (фото-, відеозапис) обстановки ДТП, що сталася⁸.

На підставі аналізу вищезазначеної інформації можна зробити важливі висновки з метою запобігання ДТП. При цьому заходи профілактичного плану можуть торкатись всіх елементів системи «людина – автомобіль – дорога».

Величезний обсяг корисної інформації містять дані, що характеризують вид і механізм ДТП, її причини. До видів ДТП залежно від способу їх вчинення слід віднести наступні.

Зіткнення – ДТП, при якій транспортні засоби, що рухаються, зіштовхнулися між собою або з рухомим складом залізниці. До цього виду відносяться також зіткнення з раптово зупиненим транспортним засобом (перед світлофором, при заторі руху або через технічну несправність), зіткнення рухомого складу залізниці із зупиненим (залишеним) на шляхах транспортним засобом.

Перекидання – ДТП, при якій транспортні засоби, що рухаються, перекинулися.

Наїзд на перешкоду – ДТП, при якій транспортний засіб наїхав або вдарився об непорушний предмет (опору моста, стовп, дерево, огороження тощо).

Наїзд на пішохода – ДТП, при якій транспортний засіб наїхав на людину або вона сама наскочила на транспортний засіб, що рухається. До цього виду відносяться також ДТП, за яких пішоходи постраждали від вантажу або предметів, що перевозились транспортним засобом (дошки, контейнери, трос тощо).

Наїзд на велосипедиста – ДТП, при якій транспортний засіб наїхав на велосипедиста або він сам наскочив на транспортний засіб, що рухається.

Наїзд на гужовий транспорт – ДТП, при якій транспортний засіб наїхав на транспортні засоби (вози), що приводяться до руху тваринами.

Падіння пасажирів – ДТП, при якій відбулося падіння пасажирів з транспортного засобу, що рухається, або в салоні (кузові) транспортних засобів, що рухаються, у результаті різкої зміни швидкості або траєкторії руху тощо.

Інші види ДТП (падіння вантажу, який перевозився або відкинутого колесом транспортного засобу предмета на людину тощо).

⁸ Про затвердження Інструкції з формування та ведення інформаційної підсистеми «Дорожно-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України»: Наказ МВС України від 15.07.2020 № 533. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0726-20#Text>.

2. ПРИЧИНИ ТА НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ (ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ МАТЕРІАЛІВ ІНТЕРНЕТ-РЕСУРСІВ)

Досліджуючи матеріали, в яких висвітлювалися причини та наслідки кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху, нами було охоплено публікації за період з 2018 по 2022 роки. Слід зазначити, що найбільше матеріалів було проаналізовано за останні роки: за 2021 рік – 38,0 % та 2022 (за три місяці) рік – 30,0 % (див. Табл. 1).

Таблиця 1

Рік публікації

Рік	%
2018	7
2019	9
2020	16
2021	38
2022 (3 місяці року)	30
Всього	100

Щодо географічних характеристик, то маємо інформацію про події, що пов'язані з кримінальними правопорушеннями в сфері безпеки руху майже з усіх областей України. Найбільше матеріалів виявилось в інтернет-ресурсах, де йшлося про події у таких областях як Харківська – 10,0 %, Закарпатська, Львівська – по 8,0 %, Київська, Одеська, Рівненська та Волинська області – по 7,0 %, Івано-Франківська – 6,0 %, Тернопільська та Житомирська – по 5,0 % (див. Табл. 2).

Таблиця 2

Географічні характеристики контенту

Область	%
Харківська	10
Дніпропетровська	4
Київська	7
Чернівецька	4
Тернопільська	5
Миколаївська	3
Одеська	7
Кіровоградська	4
Запорізька	5
Івано-Франківська	6
Закарпатська	8
Полтавська	2
Чернігівська	3
Рівненська	7
Херсонська	3
Львівська	8
Житомирська	5
Волинська	7
Черкаська	2
Всього	100

Джерелами походження матеріалів, які були проаналізовані, виявилися здебільшого інтернет-ресурси безособові, тобто не було вказано автора статті чи повідомлення – 61,0 %, у 37,0 % матеріалів авторами є журналісти або ж аналітики, правозахисники та юристи авторами зазначені лише у 2,0 % випадків (див. Табл. 3).

Таблиця 3

Авторство (джерело походження матеріалів)

Автор	%
Журналіст, аналітик	37
Інтернет-ресурс (безособовий)	61
Правозахисник, юрист	2
Всього	100

Жанр проаналізованих матеріалів в більшості випадків це *інформаційне повідомлення*, де стисло, коротко викладено суть події, проблеми – їх маємо 68,0 %, у 27,0 % – це інформаційно-публіцистична стаття (див. Табл. 4).

Таблиця 4

Жанр

Жанр матеріалів	%
Інформаційне повідомлення	68
Інформаційно-публіцистична стаття	27
Інформаційно-аналітична стаття	4
Аналітична стаття	1
Інтерв'ю	-
Всього	100

Кваліфікують дій водіїв, що порушили правила безпеки дорожнього руху, за ст. 286 КК України: ч. 2 ст. 286 КК України – у 20,0 % матеріалів, ч. 3 ст. 286 КК України – 17,0 %, у 5,0 % – за ч. 1 ст. 286 КК України та стільки ж без вказування на частину ст. 286 КК України. У 6,0 % випадків йдеться про вирішення питання правової кваліфікації пригоди. В доволі значній частині матеріалів – 23,0 % не вказано за якою статтею КК України кваліфіковано дії винуватців дорожньо-транспортної пригоди (див. Табл. 5).

Таблиця 5

Статті КК України, за які передбачена кримінальна відповідальність

Статті	%
Ч. 1 ст. 286 КК України – 5,0 %	
Ч.1 ст. 286 КК України	4
Ч.1 ст. 286-1 КК України	1
Ч. 2 ст. 286 КК України – 20,0 %	
Ч.2 ст.286 КК України	20
Ч. 3 ст. 286 КК України – 17,0 %	
Ч.3 ст.286 КК України	10
Ч.3 ст.286-1 КК України	7
Ст. 286 КК України – 5,0 %	
Ст.286 КК України	5
ч. 1 ст. 289, ч. 1 ст. 286 та ч. 1 ст. 135 КК України – 1,0 %	
ч. 1 ст. 289, ч. 1 ст. 286 та ч. 1 ст.135 КК України	1
Санкції – 2,0 %	
Водію загрожує від трьох до восьми років позбавлення волі	1
Може загрозувати до трьох років позбавлення волі	1
Питання правової кваліфікації – 6,0 %	
Вирішуються питання правової кваліфікації пригоди	4
Вирішується питання про відкриття кримінального провадження	2
Не вказано – 23,0 %	
Не вказано в матеріалах	23
Всього	100

Дорожньо-транспортні пригоди трапляються переважно в селах, між селами – у 43,0 % та в місті – 37,0 %, на автодорозі, трасі – у 13,0 % випадків, на залізничному переїзді – 7,0 % пригод (див. Табл. 6).

Таблиця 6

Місце скоєння дорожньо-транспортної пригоди

Місце аварії	%
у селі та між селами – 43,0 %	
У селі	12
У селищі	3
На автодорозі в селі	2
На трасі біля села	4
Біля села	4
На автодорозі поблизу села	3
Між селами	4
По вулиці селища міського типу	2
Біля домоволодіння	2
На в'їзді в село	2
На трасі між селами	2
На узбіччі дороги біля села	2
На окружній поблизу села	1
Автодорога, траса – 13,0 %	
На трасі	7
На автошляху	2
Автодорога Н-09, між населеними пунктами	1
На автодорозі	3
Залізничний переїзд – 7,0 %	
В місті на залізничному переїзді	2
На залізничному переїзді	2
У селі на залізничному переїзді	1
На станції на залізничному переїзді	1
На залізничному переїзді	1
У місті – 37,0 %	
У місті на перехресті	5
У місті на бульварі	1
У місті на дорозі	1
У місті на вулиці	17
У місті на проспекті	4
У місті	9
Всього	100

Час, коли найбільше трапляється дорожньо-транспортних пригод припадає на ранок – 27,0 %, на вечірній час – 21,0 %, вдень трапляється 18,0 %, а найменше в нічний час – 12,0 %. У 22,0 % не зазначений час скоєння дорожньо-транспортної пригоди (див. Табл. 7).

Таблиця 7

Час скоєння дорожньо-транспортної пригоди

Час скоєння	%
Вранці – 27,0 %	
Вранці	7
Близько 8:20	1
Близько 6:00	2
Близько 6:30	1
Близько 7:30	2
Близько 7:45	1
Близько 7:55	1
Близько 8:00	3
Близько 8:50	1
Близько 9:00	2
Близько 9:40	1
Близько 10:00	2
Близько 11:25	1
Близько 11:00	2
Вдень – 18,0 %	
Близько 13:00	1
Близько 13:30	1
Близько 13:45	1
Близько 12:27	1
Близько 12:43	1
Близько 12:00	2
Близько 15:00	3
Близько 15:30	1
Близько 17:40	1
Близько 17:00	2
Вдень	4
Ввечері – 21,0 %	
Близько 19:00	3
Близько 20:40	1
Близько 21:00	2
Близько 22:00	2
Близько 23:00	4
Близько 23:30	3

Час скоєння	%
Близько 23:08	1
Ввечері	5
Вночі – 12,0 %	
Близько 2:30	1
Близько 1:00	3
Близько 02:45	1
Близько 3:00	1
Близько 3:40	1
Близько 4:00	1
Вночі	4
Не вказано – 22,0 %	
Не вказано	22
Всього	100

Причин скоєння дорожньо-транспортних пригод велика кількість, але переважно природа їх – людський фактор. Тож, основними причинами виявилися водіння в нетверезому стані та недотримання правил дорожнього руху при обгоні – по 19,0 %, перевищення швидкості (92 км/год, 100 км/год, 150 км/год, 180 км/год, 80-90 км/год) та проїзд на заборонений сигнал світлофора по – 12,0 % випадків, виїзд на зустрічну смугу руху та несприятливі погодні умови – по 8,0 %. Не надання переваги руху іншому авто є причиною дорожньо-транспортних пригод у 5,0 % випадків (див. Табл. 8).

Таблиця 8

Причини дорожньо-транспортних пригод

Причини	%
Перевищення швидкості – 12,0 %	
Перевищення допустимої швидкості	5
Водій не зменшив швидкість руху	2
Не вписався в поворот, оскільки їхав на великій швидкості	1
Перевищення швидкості, не справився з керуванням та виїхав на смугу зустрічного руху	3
Рухався на великій швидкості мокрою дорогою, водія занесло і викинуло на смугу зустрічного руху	1
Водіння в нетверезому стані – 19,0 %	
Перевищення швидкості та водіння в п'яному стані	1
Водіння в нетверезому стані	13
Водіння на підпитку та без прав (які забрали ще рік тому)	1
Водіння в стані наркотичного сп'яніння (марихуани, метадону)	3
Виїзд на зустрічну смугу та нетверезий стан	1

Причини	%
Перевищення швидкості та нетверезий стан водія – 2,0 %	
Перевищення допустимої швидкості та нетверезий стан водія	1
Через перевищення швидкості та водіння в п'яному стані водія занесло та авто викинуло на бордюр	1
Виїзд на зустрічну смугу руху – 8,0 %	
Не впорався з керуванням та виїхав на зустрічну смугу руху	4
Задню частину мікроавтобуса занесло на зустрічну смугу	1
На заокругленій ділянці дороги виїхав на смугу зустрічного руху	1
Виїзд на зустрічну смугу	2
Водій не надав перевагу руху іншому авто – 5,0 %	
Водій автобуса не надав перевагу руху легковому авто	2
Водій легкового авто не надав перевагу руху автобусу	2
Водій був неуважний, здійснюючи виїзд на вулицю при маневрі повороту ліворуч, не надав перевагу в русі автомобілю, що рухався головною дорогою	1
Неуважність водія – 3,0 %	
Неуважність водія до зміни дорожньої обстановки (була можливість уникнути зіткнення)	1
Намагався уникнути зіткнення з іншим авто	2
Недотримання правил дорожнього руху при обгоні – 19,0 %	
Виконуючи маневр обгону, вихав на зустрічну смугу	4
Виконуючи маневр обгону, не переконалася, що смуга зустрічного руху вільна від транспортних засобів	1
Водій не вибрав безпечну швидкість та дистанцію під час обгону	1
Не дотримався правил дорожнього руху при обгоні	3
Під час здійснення маневру обгону, виїхав на зустрічну смугу	5
Виконуючи маневр обгону, не врахував дорожні обставини, не впорався з керуванням	1
Виконуючи маневр обгону, не переконався в безпечності маневру, виїхав на зустрічну смугу	2
Під час обгону вантажних автомобілів, що рухалися в попутному напрямку, уникаючи зіткнення із зустрічним автомобілем	1
Під час обгону не впорався з керуванням	1
Не впорався з керуванням – 4,0 %	
Не впорався з керуванням	2
Допустив зіткнення з авто	2
Несприятливі погодні умови – 8,0 %	
Погодні умови	1
Погодні умови, слизьке дорожнє покриття	3
Негода, ожеледиця	1

Причини	%
Не врахував дорожню обстановку в умовах ожеледиці	2
Стан дороги не дав йому можливості водію вантажівки одразу зупинитися, було мокро	1
Проїзд на заборонений сигнал світлофора – 12,0 %	
Виїхав на заборонений сигнал світлофора	2
Вантажівка виїхала на переїзд, незважаючи на сигналізацію	1
Проїзд на заборонений сигнал світлофора на залізничному переїзді	1
Проїзд перехрестя на червоний сигнал світлофора	3
Виїзд автомобіля на залізничний переїзд, нехтуючи світлофорно-звукову сигналізацію	1
Виїхав на колію нерегульованого залізничного переїзду на заборонений сигнал світлофора	2
Пішохід зупинився на залізничній колії і не реагував на звукові сигнали потяга, що наближався та крики чергової по переїзду	1
Виїзд велосипедиста на заборонені показники переїзної сигналізації і закриті шлагбауми	1
3 невстановлених причин – 5,0 %	
3 невстановлених причин (здійснив наїзд а пішохода хлопчика 11 років та втік)	1
3 невстановлених причин (наїзд на школярку 15 років)	1
3 невстановлених причин	3
Інше – 3,0 %	
Лопнуло колесо	1
Водіння без прав	1
Водію стало погано	1
Всього	100

Порушуючи правила дорожнього руху, наслідками в половині випадків є зіткнення з іншим автомобілем – 51,0 %, вдвічі менше – наїзд на пішоходів – 25,0 %, зіткнення з потягом та наїзд на дерево, опору, будівлю – по 11,0 % випадків (див. Табл. 9).

Таблиця 9

Наслідки дорожньо-транспортних пригод

Наслідки	%
Наїзд на дерево, опору, будівлю – 11,0 %	
Не впорався з керуванням та виїхав за межі проїжджої частини після чого здійснив наїзд на дерево і опору світлофора	1
Виїхав на зустрічну смугу, в'їхав в опору та огорожу, і перевернувся	1
Не справився з керуванням, не врахував дорожню обстановку і виїхав за межі проїзної частини дороги, в подальшому автомобіль	1

Наслідки	%
в'їхав у будівлю на залізничному переїзді	
Не впорався з керуванням та врізався в дерево	2
Через погодні умови та слизьке покриття, не впорався з керуванням, з'їхав у кювет і зіткнувся електроопорою	1
Не впорався з керуванням, виїхав за межі проїжджої частини на узбіччя та врізався в дерево	1
П'яний водій, перевищивши швидкість, вилетів з дороги і врізався в дерево	2
Намагаючись уникнути зіткнення з іншим авто, протаранив житловий будинок	1
Під час обгону, виявивши зустрічний автомобіль, з метою уникнення зіткнення виїхала за межі проїжджої частини вліво, де допустила наїзд на металевий стовп	1
Зіткнення з автомобілем – 51,0 %	
Не впорався з керуванням та зіткнувся з іншим авто	1
Задню частину мікроавтобуса занесло на зустрічну смугу, в результаті чого відбулося зіткнення з фурою	1
Водій на підпитку влетів в інше авто	3
Не надав перевагу руху авто, що призвело до зіткнення	1
На перетині світлофора зіштовхнувся з машиною	2
Не надав перевагу руху автобусу, що призвело до зіткнення	1
Водій смикнув кермо та виїхав на зустрічну смугу, де зіткнувся з мікроавтобусом, обидві машини загорілися	1
Здійснюючи виїзд на вулицю при маневрі повороту ліворуч, не надав перевагу в русі автомобілю, що рухався головною дорогою, внаслідок чого відбулося жахливе зіткнення	1
Виїхавши на зустрічну полосу, влетів інше авто	3
Зіткнення автобуса з легковим автомобілем	3
Під час здійснення маневру обгону виїхав на зустрічну смугу з подальшим зіткненням з вантажівкою (в одному випадку легковик розірвало на частини)	2
Виконуючи маневр обгону, не врахував дорожні обставини, не впорався з керуванням та допустив зіткнення з попутним трактором, останній перекинувся	1
Лобове зіткнення	3
Зіткнення з вантажівкою	2
Виконуючи маневр обгону, не переконався в безпечності маневру, виїхав на зустрічну смугу, де допустив зіткнення з іншим авто	2
Під час обгону, уникаючи зіткнення із зустрічним автомобілем, прийняв вправо на свою смугу, де скоїв зіткнення з автомобілем, після чого виїхав на смугу зустрічного руху, де зіткнувся з іншим	1

Наслідки	%
автомобілем (сідловий тягач з причепом)	
Під час обгону виїхав на зустрічну смугу та допустив зіткнення з автомобілем	1
Під час обгону не впорався з керуванням та зіткнувся з вантажівкою – мотоцикл зачепив бампер вантажівки	1
Виїхавши на зустрічну смугу допустив зіткнення з мікроавтобусом	2
Виїхавши на зустрічну смугу допустив зіткнення автомобілем	1
П'яний водій зіткнувся з авто	1
Виїхав на зустрічну смугу та зіштовхнувся з чотирма авто та наїхав на будинок	1
Їдучи на великій швидкості мокрою дорогою, водія занесло і викинуло на смугу зустрічного руху, де їхала маршрутка та сталося зіткнення авто з нею	1
Перевищення швидкості, не справився з керуванням та виїхав на смугу зустрічного руху, де зіткнувся з іншим авто	1
Здійснив наїзд на інше авто	1
Зіткнення з іншим авто	1
Зіткнення при обгоні	1
При обгоні, виїхав на зустрічну смугу та зіткнувся з мотоциклістом	2
Потрійне ДТП: зіткнення з автомобілем, після виїзду на зустрічну смугу також скоїв зіткнення з іншим авто	1
Здійснив наїзд на інше авто, яке від удару в'їхало в авто, що стояло попереду (потрійне ДТП)	1
Лобове зіткнення при обгоні	1
При обгоні, виїхав на зустрічну смугу та зіткнувся з автомобілем	3
Не впорався з керуванням та скоїв зіткнення з вантажівкою, яка знаходилася на узбіччі дороги та автомобіль повністю залетіла під фуру, їй повністю знесло дах	1
Не змогли розминутися два автомобілі	1
Сталося зіткнення через погодні умови	1
Наїзд на пішоходів – 25,0 %	
Не впорався з керуванням та скоїв наїзд на велосипедиста, який рухався в попутному напрямку	1
Збив пішохода (смерть)	3
Через перевищення швидкості та водіння в п'яному стані водія занесло та авто викинуло на бордюр, де збив пішохода	1
Збила 2-х пішоходів на «зебрі»	2
Збила двох пішоходів, які переходили проїзду частину на нерегульованому пішоходному переході	1
Збив 4 -х жителів	1
Лопнуло колесо і автомобіль занесло з проїжджої частини на	1

Наслідки	%
тротуар та наїхала на жінку	
Збив жінку, вилетів у вікно, а машина потрапила в паркан	1
Наїхав на дівчину-пішохода	1
Наїзд на двох підлітків 13 років, які переходили дорогу по пішохідному переході	1

Наїхала на вагітну жінку, що переходила дорогу по пішохідному переході, потім вїхала в інше авто	1
Здійснив наїзд на пішохода хлопчика 11 років, який переходив дорогу пішохідним переходом та втік	1
Наїзд на пішохода, що переходив проїжджу частину по нерегульованому пішохідному переході	2
Наїхав на дівчат-підлітків, що переходили дорогу по нерегульованому пішохідному переході	1
Наїзд на жінку, що перетинала дорогу в невстановленому місці	2
Наїзд на чоловіка, що перетинав дорогу в невстановленому місці (ще й на момент скоєння інциденту перебував у стані алкогольного сп'яніння)	1
Збив на смерть людину та втік	2
Збив пішохода та втік	2
Занос автомобіля – 2,0 %	
При ожеледиці допустив занос автомобіля	1
Через перевищення швидкості та лисі шини машину занесло в кювет	1
Зіткнення з потягом – 11,0 %	
Травмування чоловіка вантажним потягом (смертельне)	1
Дизель-поїзд здійснив наїзд на двох пішоходів, що рухались по залізничному переходу	1
Наїзд на велосипедиста на залізничному переході	2
Машиніст пасажирського поїзда зіткнувся з вантажівкою	2
Сталося зіткнення автобуса з електропотягом	1
Наїзд поїзда на авто, що виїхало на переїзд та протягнув ще 650 м	1
Внаслідок зіткнення поїзд зійшов з рейок	1
Поїзд зіштовхнувся з ГАЗ	1
Стан дороги не дав йому можливості водію вантажівки одразу зупинитися, тому виїхав на залізничний переїзд та зіштовхнувся з поїздом	1
Всього	100

Для учасників наслідки дорожньо-транспортних приходів страшні, жахливі та іноді непоправні. У 100 дорожньо-транспортних приходах постраждало 212 осіб. Майже половина 45,8 % (97 осіб) померли, з яких: 38,7 % (82 особи)

загинули на місці пригоди, 1,9 % (4 особи) померли в «швидкій», а 5,2 % (11 осіб) померли в лікарні. Травмовано 54,2 % (115 осіб), з них 26,4 % (56 осіб) були доставлені до лікарні. (Див. Табл.10)

Таблиця 10

Наслідки для учасників дорожньо-транспортних пригод

Наслідки для учасників	Кіл-ть осіб
Смерть на місці ДТП – 38,7 % (82 особи)	
Смерть водія (винуватця ДТП) та 3-х його пасажирів	4
Смерть водія -винуватця (46 років) та його неповнолітніх пасажирів 12, 14, 16 років)	4
Смерть родини: батько, мати а двоє дітей дошкільного віку	4
Смерть пасажиря (49 років) автобуса	1
Смерть пасажиря (авто, що не скоїло ДТП)	1
Смерть батька 41 рік та доньки 15 років (в них влетів позашляховик)	2
Смерть мотоцикліста та його пасажиря на місці аварії (не є винуватцем ДТП)	2
Смерть мотоцикліста (24 років) на місці аварії (не є винуватцем ДТП)	1
Смерть обох водіїв 52 роки та 27 років	2
Смерть водія (35 років), який не винен в аварії	1
Смерть водія-винуватця та його 1,5 місячного сина	2
Смерть водія	2
Водій маршрутки загинув	1
Смерть водія і пасажиря вантажівки-винуватця ДТП	2
Смерть пасажирки (50 років) авто, що не було винуватцем аварії	1
Смерть водія-винуватця на місці	1
Смерть пасажиря 21 рік авто, що не винне в ДТП	1
Смерть водія-винуватця (15 років) та троє пасажирів 15, 20, 21 рік	4
Загинули 13 осіб	13
Пасажирка 20 років вилетіла через скло і передній капот, від удару загинула на місці	1
Смерть 4 осіб: водія (винуватця) та трьох його пасажирів: жінка 23 роки, дівчина 19 років та чоловік 25 років	4
Пасажирка авто-винуватця (43 роки) загинула на місці	1
Водій та 69-річна пасажирка авто винуватця загинули на місці	2
Смерть водія (39 років) авто, що виїхала на залізничний переїзд	1
Смерть водія-винуватця та трьох його пасажирів	1
Смерть пасажиря (24 роки) авто-винуватця	1
Смерть водія легковика – винуватця аварії	1
Смерть обох водіїв авто та пасажирка таксі	3

Наслідки для учасників	Кіл-ть осіб
Смерть вагітної жінки під колесами авто	1
Смерть жінки під колесами авто	1
Смерть пішохода	1
Смерть чоловіка 25 років під колесами авто	1
Смерть велосипедиста на залізничному переїзді	1
Водій 67 років та пасажирка 57 років (авто, що не винне) загинули на місці аварії	2
Водій 39 років – загинув	1
Смерть водія авто-винуватця (48 років)	1
Смерть товариша – пасажира, що сидів на передньому сидінні	1
Смерть пасажира 40 років авто-винуватця на місці	1
Смерть на місці ДТП двох дітей та двох дорослих	4
Смерть велосипедиста, що рухався в попутному напрямку з винуватцем ДТП	1
Смерть водія (25 років) іншого авто на місці	1
Смерть обох водіїв 49 років та 36 років	2
Смерть в кареті швидкої допомоги по дорозі в лікарню – 1,9 % (4 особи)	
Смерть водія-винуватця 58 років в кареті швидкої допомоги	1
Смерть водія 36 років авто, що не винен в аварії в швидкій по дорозі до лікарні	1
Жінка-пішохід (44 роки) померла у кареті швидкої допомоги	1
10-річний хлопчик помер у швидкій	1
Смерть в лікарні – 5,2 % (11 осіб)	
Пішохід від отриманих травм помер в лікарні	1
У водія відкрита ЧМТ, перелом основи черепа, помер в лікарні	1
Від отриманих травм жінка 26 років померла в лікарні	1
Жінка-пішохід отримала легкі ушкодження, але згодом померла в лікарні	1
Пасажирка 28 років отримала тяжкі травми та була доставлена до лікарні, однак врятувати її не вдалося	1
Пасажирка померла через пару годин у лікарні	1
Дівчинка 13 років померла у реанімаційному відділенні	1
Хлопчик помер від отриманих травм в лікарні	1
Потерпілий помер в лікарні через 8 днів	1
Від отриманих травм (травматична ампутація нижньої третини правої гомілки, роздроблений таз, травма легень та черепно-мозкова травма) пішохід 60 років (єпископ) помер в лікарні наступного дня	1
Смерть водія мотоцикла (22 роки) – помер у реанімації	1
Постраждалих доставлено в лікарню – 26,4 % (56 осіб)	
Водія (47 років) доставили до мед закладу	1

Наслідки для учасників	Кіл-ть осіб
Водій-винуватець з травмами госпіталізований до реанімаційного відділення	1
Водія госпіталізовано	1
Водія та двох пасажирів авто, в яке в'їхали з травмами різної тяжкості госпіталізували до медзакладу років	3
Водій легковика (18 років), винуватця ДТП – політравма та двоє його пасажирів у реанімації: дівчина 16 років – закрита черепно-мозкова травма та забої тіла, хлопець 18 років – забій грудної клітки	3
Водій авто-винуватця та двоє пасажирів іншого авто жінка 36 років та її син 5 років доставлені до лікарні	3
Жінка 43 роки – в лікарні	1
Троє травмовано: водій вантажівки та дві пасажирки потяга госпіталізовані	3
Пасажирів з авто, що скоїло ДТП (13, 46, 70 років) госпіталізували	3
Іншого водія та його трьох пасажирів в тому числі малолітню дитину доправлено до лікарні	4
Двоє малолітніх пасажирів таксі з тілесними ушкодженнями різного ступеня доставлені до лікарні	2
Постраждало четверо жінок після надання медичної допомоги одна від госпіталізації відмовилась, трьох госпіталізували. Стан жінок середньої тяжкості	3
Водій вантажівки госпіталізований з тілесними ушкодженнями	1
Пасажирка авто-винуватця 40 років отримала тілесні ушкодження та була доставлена до лікарні	1
За життя пасажирки (23 роки) борються лікарі	1
Двоє хлопців 17-ти років отримали численні переломи (таза, тім'яної кістки) – його доправили сан авіацією в Херсон, другий – в стані середньої тяжкості	2
Водія винуватця затисло в середині авто, його доправили до лікарні	1
Госпіталізація пасажирки автобуса з тілесними пошкодженнями	1
7-річна дівчинка доставлена до лікарні в важкому стані	1
Дівчинка 2 місяці провела в лікарні	1
Водій (30 років) та пасажирка (29 років) з травмами різного ступеня тяжкості потрапили до лікарні	2
Водія автобуса 47 років, що скоїв ДТП, госпіталізовано до місцевої лікарні	1
Дівчата-підлітки отримали численні травми, їх доставили в лікарню	2
Водія доставили до лікарні	1
Водія авто-винуватця та двох пасажирів автобуса доставлено до лікарні, ступінь їх тілесних пошкоджень з'ясовується	3
Чоловік-пішохід (53 роки) отримав численні травми голови, перебуває	1

Наслідки для учасників	Кіл-ть осіб
у відділенні інтенсивної терапії	
Хлопчик 11 років отримав важкі травми та його госпіталізували до реанімаційного відділення, де за його життя борються медики	1
Водій автомобіля-винуватця та троє його пасажирів (двоє дітей 17 і 13 років) з травмами різного ступеня важкості доправлено до лікарні	3
Водій (60 років) доправлений до лікарні	1
В лікарню доставлені водій та 3 пасажирів автобуса	4
Травмовані – 27,8 % (59 осіб)	
Жінка отримала незначні травми	1
Дівчина 15 років отримала тілесні ушкодження	1
Травмовані підлітки 13 років	2
Тілесні ушкодження водія різного ступеня тяжкості	1
Травмований водій, що скоїв ДТП, травмований пасажир іншого авто	2
Машиніст (27 років) потяга отримав черепно-мозкову травму, перелом частини шийного відділу зі зміщенням і з компресією спинного мозку	1
7 травмовано	7
Травмована жінка	1
Травми отримали 5 людей (двоє отримали легкі травми та від госпіталізації відмовились	5
Травми у обох водіїв та пасажирів автобуса	3
Отримали травми водій (54 роки) та двоє пасажирів (не винуватця ДТП), а також травми водія-винуватця	4
Водійка 28 років з переломом правої ноги зі зміщенням, перелом пальця лівої ноги, закрита черепно-мозкова травма та численні порізи	1
Пасажирка (17 років) авто-винуватця отримала легкі тілесні ушкодження: подряпини на обличчі	1
травмована пасажирка (21 рік), водій отримав легкі тілесні ушкодження	2
Травмовано троє людей: водій автобуса 64 роки, водій легковика-винуватця – 21 рік та його пасажир	3
Травмовано водія авто, що не винне в аварії та четверо пасажирів: дівчина 16 років та чоловіки 20, 26 та 42 роки	5
Одна жінка-пішоїд отримала тяжкі тілесні ушкодження, друга – ушкодження середньої тяжкості	2
Водійка- винуватиця (20 років)отримала тілесні ушкодження у вигляді ЗЧМТ, а її пасажирка (16 років) отримала тілесні ушкодження у вигляді перелому черепа та кісток тазу	2
Тяжкі травми пасажирів з авто винуватця ДТП	3
Чоловік 73 років отримав травму хребта	1
Дівчина 2002 року - тілесні ушкодження	1
Брат водія – 30 років та товариш брата (25 років) отримали травми	2

Наслідки для учасників	Кіл-ть осіб
середнього ступеня важкості	
Травмувалися три людини	3
Пасажира автомобіля отримав тілесні ушкодження середньої тяжкості	1
Тілесні ушкодження різного ступеня отримали водій та двоє пасажирів фургона, що не є винуватцем аварії	3
Потерпіла дівчина отримала травми середньої тяжкості та перебувала в небезпечному для життя стані і була позбавлена можливості вжити заходів до самозбереження внаслідок безпорадного стану	1
Всього	212

Серед померлих на місці дорожньо-транспортної пригоди найбільше чоловіків різного віку – 20 осіб, жінок – 11 осіб, така ж кількість дітей та підлітків. Серед померлих 21 особа вік та стать яких не було зазначено. В кареті швидкої допомоги по дорозі в лікарню померли 2 чоловіки, одна жінка та один хлопчик. В лікарні померли 5 чоловіків, 4 жінки та 2 дитини.

З 56 постраждалих, яких доправлено до лікарні найбільше чоловіків – 16 осіб та дітей, підлітків – 15 осіб, жінок – 11 осіб та 14 осіб вік та стать яких не вказано.

Серед травмованих, що не вказано чи були вони доставлені до лікарні чи ні, найбільше – 23 особи вік та стать яких не вказано, 19 осіб – чоловіки переважно віком до 50 років, жінок – 9 осіб, а підлітків, переважно дівчат – 8 осіб.

Тож, виявляється, що постраждало в дорожньо-транспортних пригодах найбільше осіб чоловічої статі – 81 особа (38,2 %), дітей та підлітків – 37 осіб (17,5 %) та майже стільки жінок – 36 осіб (16,9 %) та 58 осіб (27,4 %) вік та стать яких не вказано (див. Табл. 11).

Таблиця 11

Вік та стать потерпілих

Вік та стать потерпілих	Кіл-ть осіб
Смерть на місці ДТП – 82 особи	
Особа (вік, стать не вказано) – 21 особа	
Особа (вік та стать не вказано)	21
Чоловіки – 39	
Чоловіки (вік яких не вказано)	17
Чоловік 67 років	1
Чоловік 52 роки	1
Чоловік 49 років	3
Чоловік 48 років	1
Чоловік 46 років	1
Чоловік 41 років	1

Вік та стать потерпілих	Кіл-ть осіб
Чоловік 39 років	4
Чоловік 36 років	1
Чоловік 35 років	1
Чоловік 27 років	1
Чоловік 25 років	3
Чоловік 24 років	2
Чоловік 20 років	1
Чоловік 21 рік	1
Жінки – 11	
Жінка	3
Жінка 69 років	1
Жінка 57 років	1
Жінка 50 років	1
Жінка 43 роки	1
Жінка 23 роки	1
Жінка 21 рік	1
Жінка 20 років	1
Дівчина 19 років	1
Підлітки, діти – 11	
Хлопець 12 років	1
Хлопець 15 років	2
Підліток 14 років	1
Дівчина 15 років	1
Дівчина 16 років	1
Двоє дітей дошкільного віку	2
1,5 місячний хлопчик	1
Діти	2
Смерть в кареті швидкої допомоги по дорозі в лікарню – 4 особи	
Чоловік 58 років	1
Чоловік 36 років	1
Жінка 44 роки	1
10-річний хлопчик	1
Смерть в лікарні – 11 осіб	
Чоловік	3
Чоловік 60 років	1
Чоловік 22 роки	1
Жінка 26 років	1
Жінка	2
Жінка 28 років	1
Дівчинка 13 років	1

Вік та стать потерпілих	Кіл-ть осіб
Хлопчик	1
Постраждалих доставлено в лікарню – 56 осіб	
Особи (вік, стать не вказано) – 14 осіб	
Особи, вік та стать яких не вказано	13
Особа 46 років	1
Чоловіки – 16 осіб	
Чоловік 47 років	2
Чоловік 60 років	1
Чоловік 70 років	1
Чоловік 53 роки	1
Чоловік (вік не вказано)	8
Чоловік 30 років	1
Хлопець 18 років	2
Жінки – 11 осіб	
Жінка 43 роки	1
Жінка 40 років	1
Жінка 36 років	1
Жінка 29 років	1
Жінки (вік не вказано)	6
Жінка 23 роки	1
Діти, підлітки – 15 осіб	
Дівчина 16 років	1
Дівчина 12 років	1
Дівчатка-підлітки	2
Хлопчик 11 років	1
Хлопчик 5 років	1
Підліток 13 років (стать не вказано)	2
Підліток 17 років	1
Малолітні діти	3
Хлопець 17 років	2
Дівчинка 7 років	1
Травмовані – 59 осіб	
Особи (вік та стать не вказано) – 23 особи	
Особи (вік та стать не вказано)	23
Чоловіки – 19 осіб	
Чоловік 73 роки	1
Чоловік 54 роки	1
Чоловік 64 роки	1
Чоловік 53 роки	1
Чоловік 42 роки	1

Вік та стать потерпілих	Кіл-ть осіб
Чоловік 30 років	1
Чоловік 27 років	1
Хлопець 26 років	1
Чоловік 25 років	1
Чоловік 21 рік	1
Хлопець 20 років	1
Хлопець 19 років	2
Чоловік (вік не вказано)	6
Жінки – 9 осіб	
Жінка (вік не вказаний)	4
Жінка 28 років	1
Жінка 21 рік	2
Дівчина 20 років	1
Дівчина 18 років	1
Діти, підлітки – 8 осіб	
Дівчина 17 років	1
Дівчина 16 років	3
Дівчина 15 років	1
Підлітки 13 років	2
Дівчина (вік не вказано)	1
Всього	212

Винуватцями дорожньо-транспортних пригод в переважній більшості є чоловіки – 78,0 % випадків. Що стосується вікових переваг, то найбільше правопорушників-чоловіків у віці з 21 до 30 років та у віці з 41 до 50 років – по 14,0 %, у віці 51-60 років – 9,0 % випадків та така ж кількість правопорушників у віці 31-40 років. Хлопців до 20 років, які скоїли дорожньо-транспортну пригоду виявилось 8,0 % (серед них два хлопці, що не досягли 18-річного віку). У 23,0 % вік чоловіків не зазначений в матеріалах. Жінок-правопорушниць виявилось 7,0 % з яких 3,0 % молоді жінки у віці до 30 років, а 4,0 % – їх вік не був вказаний (див. Табл. 12).

Таблиця 12

Особа-винуватець дорожньо-транспортної пригоди

Особа-винуватці	%
Жінки від 20 до 30 років – 3,0 %	
Жінка 28 років	1
Жінка 25 років	1
Дівчина 20 років	1

Особи-винуватці	%
Жінки – 4,0 %	
Жінки (вік яких не було вказано в матеріалах)	4
Чоловіки (вік яких не було вказано в матеріалах) – 23,0 %	
Чоловіки (вік яких не було вказано в матеріалах) Серед них виявилися: працівник митної інспекції, старший інспектор Менського відділу поліції в Чернігівській області та інспектор патрульний поліції на власному авто	23
Чоловіки старші 60 років – 1,0 %	
Чоловік 61 рік	1
Чоловіки від 51 до 60 років – 9,0 %	
Чоловік 58 років	2
Чоловік 56 років	1
Чоловік 55 років	1
Чоловік 54 роки	1
Чоловік 53 роки	2
Чоловік 52 роки	2
Чоловіки від 41 до 50 років – 14,0 %	
Чоловік 49 років	1
Чоловік 48 років (громадянин Франції)	1
Чоловік 47 років	3
Чоловік 48 років	1
Чоловік 46 років	2
Чоловік 44 років	4
Чоловік 43 роки	1
Чоловік 42 роки	1
Чоловіки від 31 до 40 років – 9,0 %	
Чоловік 39 років	2
Чоловік 38 років	1
Чоловік 37 років	2
Чоловік 36 років	1
Чоловік 34 роки	2
Чоловік 33 роки	1
Чоловіки від 21 до 30 років – 14,0 %	
Чоловік 29 років	2
Чоловік 28 років	2
Чоловік 27 років	1
Чоловік 26 років (один з них іноземець)	3
Чоловік 25 років	1
Чоловік 24 років	1
Хлопець 22 роки	2
Хлопець 21 рік	2

Особи-винуватці	%
Хлопці до 20 років – 8,0 %	
Хлопець 20 років	2
Хлопець 19 років	2
Хлопець 18 років	2
Хлопець 16 років	1
Хлопець 15 років	1
Не вказано – 15,0 %	
Не вказано	15
Всього	100

У стані алкогольного та наркотичного сп'яніння скоїли дорожньо-транспортні пригоди 19,0 % водіїв: в стані алкогольного сп'яніння – 16,0 % та 3,0 % в стані наркотичного сп'яніння. У 10,0 % випадків водій був тверезий, а 7,0 % ще перевіряють на вміст алкоголю в крові. Також стан втоми під час керування авто може призвести до дорожньо-транспортної пригоди. У 63,0 % матеріалах не було згадано про стан, в якому перебував винуватець дорожньо-транспортні пригоди (див. Табл. 13).

Таблиця 13

**Стан правопорушника, в якому було скоєно
дорожньо-транспортну пригоду**

Стан правопорушника	%
У стані алкогольного сп'яніння – 16,0 %	
У стані алкогольного сп'яніння (у 5 водіїв тест на вміст алкоголю показав 2.76, 2.10, 1.17, 1.27, 1.6 проміле алкоголю в крові)	12
У крові водія виявлено алкоголь	1
За даними слідства у момент скоєння аварії підозрюваний перебував у стані алкогольного сп'яніння	1
Медики виявили, що водій був в стані алкогольного сп'яніння	2
У стані наркотичного сп'яніння – 3,0 %	
У крові водія виявлено алкогольні та наркотичні речовини	1
У стані наркотичного сп'яніння (метадон)	1
Виявлено в крові наркотики – вживання маріхуани	1
Водій тверезий – 10,0 %	
Водій тверезий	6
Алкотест показав, що алкоголю в організмі водія не було	1
Поліцейські не помітили ознак сп'яніння у водія вантажівки	1
Водія грузовика перевірили на вміст в крові алкоголю – водій був тверезий	1
За результатами обстеження на стан сп'яніння був тверезий	1
Водія перевіряють на вміст алкоголю в крові – 7,0 %	
Водія вантажівки перевіряють на алкогольне сп'яніння	1

Стан правопорушника	%
У водія на місці відібрали зразки крові на предмет визначення сп'яніння	2
Проведено забір крові на вміст алкоголю в крові	3
Чи перебував водій у стані алкогольного сп'яніння невідомо, у поліції чекають результату експертизи	1
У стані втоми – 1,0 %	
Керував автомобілем в стані втоми без відпочинку понад добу	1
Не вказано – 63,0%	
Не вказано	63
Всього	100

З місця пригоди втекли 8,0 % винуватців дорожньо-транспортної пригоди, 1,0 % водіїв мав шокований стан та стільки ж визнавали своєї вини. У 90,0 % матеріалів не вказані дії водіїв (див. Табл. 14).

Таблиця 14

Дії водіїв, що скоїли дорожньо-транспортні пригоди

Дії правопорушників	%
Винуватець ДТП втік з місця пригоди – 8,0 %	
Водій не зупинився та залишив місце аварії	1
Збив людину на смерть та втік з місця ДТП	1
Збив людину та втік з місця ДТП, згодом поліцейські його наздогнали	2
Намагався втекти з місця події	1
Водій після наїзду не зупинився та залишив потерпілу без жодної допомоги	1
Переконавшись, що потерпілий не подає ознак життя, підозрюваний помістив його в багажник авто та намагався зникнути з місця пригоди, однак знову потрапив у ДТП	1
Керманіч залишив транспортний засіб на місці події та втік, прихопивши державні номерні знаки	1
Шокований стан водія – 1,0 %	
Була в шокованому стані та відразу зателефонувала чоловікові, потім сіла на заднє сидіння та закрилась в авто	1
Невизнання своєї вини – 1,0 %	
Водій казав, що за кермом був не він, але згодом на суді визнав свою провину	1
Не вказані дії водія, що скоїв ДТП	90
Всього	100

Для оформлення ДТП, визволення постраждалих, гасіння пожежі, а в подальшому проведенні досудового розслідування, слідчих дій та винесення вироку залучаються правоохоронні органи, судові органи та рятувальні

служби. В матеріалах найбільше інформації виявилось про дії поліцейських та слідчих – 23,0 % та 22,0 % відповідно. Поліцейські переважно займаються встановлення всіх обставин події, розшукують водіїв, що втекли з місця пригоди, переміщують транспортні засоби при необхідності на штрафмайданчики. Слідчі здійснюють оперативне супроводження, внесення відомостей до єдиного реєстру досудових розслідувань. У 16,0 % матеріалів зазначені дії рятувальних служб, менше – рішень суду – 8,0 % та дій прокуратури – 5,0 %. Рятувальні служби деблокують людей з авто за допомогою спеціалізованих інструментів (див. Табл. 15).

Таблиця 15

Дії судових, правоохоронних органів та рятувальних служб

Дії державних органів та служб	%
Дії поліцейських – 23,0 %	
На місце події негайно виїхали поліцейські, медики та слідчо-оперативна група з розслідування ДТП столичної поліції.	1
Правоохоронці просять свідків ДТП, у кого є відеозаписи, що стосуються вказаної пригоди, відкликнутися	1
Поліцейські розшукують водія, що спричинив аварію з трьома потерпілими	1
До розшуку водія, що втік з місця ДТП, долучили співробітників всіх служб та підрозділів поліції Львівщини, а також поліцейських сусідніх областей. Виявили вантажівку, яка прямувала у напрямку кордону для виїзду з України	1
На місці працювали патрульні та оперативники, після того як будуть встановлені всі обставини ДТП, правоохоронці дадуть правову кваліфікацію події	1
Вирішується питання про затримання водійки	1
Поліція розслідує обставини ДТП та проводить слідчі дії	1
Працюють слідчо-оперативні групи, криміналістична лабораторія, групи реагування патрульної поліції та медики	1
Правоохоронці з'ясовують обставини ДТП	2
В момент коли фура зупинилася на колесах, правоохоронці, які патрулювали місто, проїжджали поряд, підійшли до шлагбаума та намагалися підняти його або повернути вліво. Після аварії викликали «швидку»	1
Інформацію зареєстровано в Єдиному обліку	1
На місці працює слідчо-оперативна група	2
Правоохоронці встановлюють всі обставини події	1
Триває з'ясування всіх обставин	1
Авто забрали на штрафмайданчик	3

Дії державних органів та служб	%
Автомобілі доставлені на спецмайданчик Ужгородського відділення поліції	1
Транспортний засіб вилучили	1
Транспортний засіб вилучили та перемістили на майданчик тимчасового тримання	2
Дії прокуратури – 5,0 %	
Стрийською місцевою прокуратурою до суду скеровано обвинувальний акт щодо жителя, якого обвинувачують у порушенні ПДР (ч. 2 ст. 286 КК України)	1
Процесуальне керівництво здійснює Офіс Генерального прокурора	1
Прокуратура потребувала для винуватця 10 років в'язниці, але міський районний суд назначив 5 років з позбавленням керувати транспортним засобом на 3 роки. Прокурором в суд внесена апеляційна скарга	1
Прокурор клопотав про взяття під варту без права внесення застави, проте суддя визначив запобіжний захід у вигляді 60 діб тримання під вартою з можливістю вийти під заставу в понад 300 тис. грн	1
Процесуальне керівництво здійснює Чернігівська обласна прокуратура	1
Дії слідчих – 22,0%	
Досудове розслідування здійснювали слідчі ВП ГУПН у Львівській області	1
Завершено досудове розслідування, що здійснювали слідчі СВ Кременецького РВП ГУНП та СУ ГУНП в Тернопільській області під процесуальним керівництвом прокуратури	1
На місці події працює слідче управління поліції Київщини. Після встановлення всіх обставин ДТП, правоохоронці дадуть правову кваліфікацію події	1
Чоловіка затримали в рамках кримінального провадження та помістили до ізолятора тимчасового тримання	1
Обставини зіткнення з'ясовує слідчий	1
Слідчі ДБР назначили ряд експертиз для перевірки даних	1
Оперативне супроводження здійснює Державне бюро розслідувань	1
Оперативний супровід – Головне оперативне управління ДБР	1
Слідчі поліції внесли відомості до Єдиного реєстру досудових розслідувань	3
Слідчі Теруправління ДБР Києва повідомили про підозру старшому інспектору Менського відділу поліції в Чернігівській області, який на підпитку скоїв смертельне ДТП;	1
Слідчий суддя обрав запобіжний захід у виді тримання під вартою без можливості внесення застави	1
Слідство збирає матеріали про подію, встановлює та опитує свідків.	1

Дії державних органів та служб	%
Призначено низку експертних досліджень. На місці події проведено трасологічну експертизу для визначення точного місця і кута зіткнення ТЗ. Призначено експертизи технічного стану транспортного засобу: буде досліджено роботу гальм, рульових коліс і ступінь зношеності шин	
Проведення обшуків	1
Почалося слідство	1
Досудове слідство триває, правоохоронці встановлюють всі обставини події	1
Триває досудове розслідування	4
Триває встановлення причин та обставин події	1
Дії рятувальників – 16,0 %	
Рятувальники від'їжджали АКБ на транспортних засобах, щоб не розпочалася пожежа	3
Рятувальники змушені були деблокувати тіла спеціалізованим інструментом. На місці працює 30 рятувальників та 13 одиниць техніки. Трасу перекрили	1
Прибувши на місце виклику працівники служби порятунку провели заходи щодо деблокування постраждалих з понівеченого авто, яких потім передали працівникам екстреної медичної допомоги. Також рятувальники від'їжджали клеми акумуляторної батареї	1
Людей з авто працівники ДСНС деблокували з допомогою інструменту	3
Щоб витягти тіла, рятувальникам довелося розпилити авто, роботи ускладнювались тим, що машина частково була під локомотивом	1
Щоб деблокувати труп викликали рятувальників	1
Рятувальники діставали водія за допомогою спеціальних засобів	2
Собака кінологічної служби привів оперативників до двору 21-річного односельця загиблого. На території домоволодіння виявили авто зі слідами ДТП, власник якого намагався ремонтувати його.	1
На місце події одразу прибули екстрена медична допомога, поліція та працівники ДСНС	1
Для деблокації тіл загиблих було залучено 5 осіб та 1 одиницю техніки ДСНС	1
Судові рішення – 8,0 %	
Позбавлення волі на 4 роки з позбавленням права керувати транспортним засобом строком на 3 роки, звільнивши від основного покарання при умові, що протягом 2 років не здійснить нового	1
Одеський апеляційний суд виніс вирок – 5 років в'язниці. Після виходу на свободу чоловік 3 роки не має права керувати авто	1
Суд призначив чоловікові узгоджене сторонами покарання у виді штрафу з позбавленням права керування транспортним засобом	1
Суд визнав водія винним у скоєнні злочину за ч. 2 ст. 286 КК України і	1

Дії державних органів та служб	%
призначив покарання у виді 4 років позбавлення волі без позбавлення права керувати транспортним засобом. При цьому суд звільнив жінку від відбування покарання з іспитовим терміном у 2 роки	
Суд визнав водійку винною у скоєнні злочину за ч. 2 ст. 286 КК України	1
Суд призначив 2 млн. грн відшкодування	1
Суд оголосив вирок 9 років ув'язнення	1
Обрано запобіжний захід у вигляді домашнього арешту та тимчасово обмежено його право керувати транспортним засобом, вилучено посвідчення водія	1
Не вказано – 26,0 %	
Не вказано	26
Всього	100

Дорожньо-транспортні пригоди на легкових автомобілях європейського, американського, азійського виробництва скоїли 52,0 % водіїв. На вантажівках – 16,0 %, на легкових автомобілях радянського та російського виробництва – 8,0 %, на автобусах – 7,0 % та на легкових автомобілях вітчизняного виробництва – 6,0 % (див. Табл. 16).

Таблиця 16

Транспортний засіб винуватця дорожньо-транспортної пригоди

Транспортний засіб винуватця	%
Легкові автомобілі європейського, американського, азійського виробництва – 52,0 %	
Peugeot	2
Opel Vectra (один на іноземній реєстрації)	2
Infiniti	1
Infiniti G25	1
BMW 320	1
BMW	2
LEXUS RX 350	1
LEXUS	1
Toyota Land Cruiser	2
Toyota	1
Mazda	1
Mitsubishi Galant	1
Mitsubishi	2
Citroen Berlingo	1
Peugeot	2
Renault Kangoo	1
Renault	1

Транспортний засіб винуватця	%
Hyundai Accent	1
Honda Civic	1
Volkswagen	1
Volkswagen Passat	4
Volkswagen Tuareg	2
Volkswagen Caddy	1
Volkswagen Transporter	1
Kia	3
Kia Sportage	1
Audi	4
Mercedes	2
Ford	1
Ford Escort	1
Ford Scorpio	1
Mercedes-Benz	3
Шкода Октавія	1
Skoda	1
Легкові автомобілі вітчизняного виробництва – 6,0 %	
Daewoo Sens	1
Daewoo	2
Daewoo Lanos	2
ЗАЗ	1
Легкові автомобілі радянського та російського виробництва – 8,0 %	
ІЖ 2717-90	1
Жигули	1
ВАЗ	3
ВАЗ 21099	2
ВАЗ 21093	1
Автобус – 7,0 %	
Volkswagen автобус	1
Автобус «Богдан»	2
Автобус «Еталон»	1
Мікроавтобус	3
Вантажівки – 16,0 %	
MAN	3
Вантажівка	3
Вантажівка Volvo	2
DAF (вантажівка)	5
DAF з причепом	1
«Mercedes-Benz» вантажівка	1
ГАЗ	1

Транспортний засіб винуватця	%
Різне – 8,0 %	
Вантажний потяг	1
Поїзд	3
Мотоцикл Honda	1
Мотоцикл	1
Велосипед	1
Службовий автомобіль батька (який саме не вказано)	1
Не вказано – 3,0 %	
Не вказано	3
Всього	100

Транспорт потерпілих (транспорт тих, хто не винен в дорожньо-транспортній пригоді) – це переважно легкові автомобілі європейського, американського, азіатського виробництва – 32,0 %, вантажівки, поїзди по 7,0 %, мікроавтобуси – 6,0 %, легкові автомобілі радянського та російського виробництва – 5,0 %. У 25,0 % випадків потерпілими були пішоходи (див. Табл. 17).

Таблиця 17

Транспортний засіб потерпілих в дорожньо-транспортній пригоді

Транспортний засіб потерпілого	%
Легкові автомобілі європейського, американського, азіатського виробництва – 32,0 %	
Volkswagen	3
Volkswagen Caddy	1
Toyota Highlander	1
Toyota Camry	1
Opel Vectra	2
Mercedes-Benz	1
Mitsubishi Outlander	1
Kia	1
Kia Ceed	1
Skoda	3
Skoda Octavia	1
Dacia	1
Audi A6	1
Audi A4	1
Audi	1
Chevrolet Aveo	2
Chevrolet	2
Hyundai SantaFe	1
Hyundai Tucson	1
Ford	2

Транспортний засіб потерпілого		%
SEAT IBIZA		1
Fiat Doblo		1
Fiat Scudo		1
Geely		1
Легкові автомобілі вітчизняного виробництва – 2,0 %		
Daewoo Lanos		2
Легкові автомобілі радянського та російського виробництва – 5,0 %		
BA3-2121		2
IЖ-2126		1
BA3 2107		2
Мікроавтобуси – 6,0 %		
Mercedes-Benz Sprinter – маршрутний мікроавтобус		3
Маршрутний мікроавтобус (не вказана марка)		2
Renault Master мікроавтобус з причепом		1
Вантажівки – 7,0 %		
DAF (68-річний громадянин Республіки Сербія)		1
МАЗ		1
ГАЗ		1
ГАЗ-66 вантажівка		1
MAN		1
Renault		1
Renault MAGNUM GXI 460		1
Постраждали пішоходи – 25,0 %		
Пішоходи		25
Постраждали тільки пасажирів авто, що скоїло ДТП – 11,0 %		
Врізався в будинок, будівлю		2
Наїзд на стовп, в огорожу		3
Врізався в дерево		6
Поїзд – 7,0 %		
Поїзд		6
Пасажирський потяг		1
Мотоцикл, велосипед – 3,0 %		
Мотоцикл		2
Велосипед		1
Трактор – 1,0 %		
Трактор		1
Не вказано – 1,0 %		
Не вказано		1
Всього		100

Збір статистичних даних про ДТП необхідний з цілого ряду важливих причин. Насамперед, тільки узагальнені дані дають найбільш повне й вірне уявлення про масштаби соціально-економічних наслідків аварійності. Статистика дозволяє встановити тенденції в динаміці ДТП, їхній розподіл за часом і простором, виявити причини та інші показники, необхідні для здійснення запобіжної діяльності. Вірогідність статистичних даних та їхня правильна інтерпретація мають першорядне значення, тому що у противному випадку, якщо мати справу з недостовірними показниками, можна припустити досить серйозні помилки, дати невірне тлумачення подіям, що відбуваються, зробити неправильні висновки про необхідні заходи.

Так, наприклад, чим нижче категорія дороги, тим більш тяжкі наслідки ДТП. Найбільша питома вага загиблих відзначається на дорогах місцевого значення й у сільській місцевості. Відносна кількість загиблих знижується залежно від класу дороги й має мінімальне значення у великих містах.

Тяжкість наслідків закономірно розподіляється й залежно від виду ДТП. Найбільша кількість загиблих фіксується при перекиданні транспортних засобів. При цьому за поширеністю цей вид ДТП посідає третє місце після наїздів на пішоходів й зіткнень транспортних засобів один з одним. Велика тяжкість наслідків при перекиданнях пояснюється, зокрема, тим, що вони найчастіше відбуваються на великій швидкості й нерідко супроводжуються падінням з великої висоти або у водойми. За перекиданнями за тяжкістю наслідків стоять наїзди на пішоходів й велосипедистів, а далі – зіткнення й наїзди на інші нерухомі предмети.

Має свої особливості й розподіл тяжкості наслідків залежно від того, у якій якості виступила постраждала особа – була вона водієм, пішоходом, пасажиром або іншим учасником дорожнього руху.

Найбільш питома вага загиблих відзначається серед велосипедистів. Далі йдуть водії й пішоходи й, нарешті, пасажирів транспортних засобів. Може здатися малоімовірним, однак статистика свідчить, що серед постраждалих водіїв транспортних засобів і пішоходів питома вага загиблих приблизно однакова. Пояснюється це тим, що, хоча пішохід найменше захищений від травм у разі наїзду на нього транспортного засобу, водії стають жертвами при більш тяжких обставинах. За останні 10 років як серед загиблих, так і серед поранених збільшилася питома вага саме водіїв транспортних засобів. Значну частину серед них становлять мотоциклісти, які особливо піддані травмам при зіткненнях, перекиданнях і інших ДТП.

Існує думка, що дорожній рух становить небезпеку у першу чергу не для тих, хто перебуває у транспортному засобі, а для пішоходів. Проте це не підтверджується статистичними даними. При збільшенні у транспортному парку країни автомобілів приватних власників все частіше жертвами ДТП стають їхні пасажирів, зокрема діти.

Аварійність на приватному транспорті в останні роки робить все більший вплив практично на всі загальні показники. Так, розподіл аварійності

за часом року й місяцями свідчить про те, що найбільше число подій і, відповідно, жертв від них випадає на літній період. Літній сплеск аварійності відбувається винятково під впливом ДТП, вчинених з вини водіїв приватного транспорту. Найменша кількість ДТП з вини власників приватних транспортних засобів відбувається у січні. До квітня включно спостерігається деяке зростання показників, а потім вони стрімко збільшуються, досягаючи піку у серпні, після чого йдуть на спад. У серпні порівняно із січнем кількість ДТП (як і кількість загиблих та поранених) за участю водіїв приватного транспорту зростає у кілька разів.

Певні закономірності відзначаються й при розподілі ДТП, кількості загиблих та поранених за днями тижня й часом доби. Так, із всіх днів тижня найбільша кількість ДТП припадає на п'ятницю та суботу.

Відповідь на питання про причини ДТП представляє для водіїв, інших учасників дорожнього руху особливий інтерес. Він дозволяє встановити, чому порушується взаємодія у системі «людина – автомобіль – дорога», чим викликані нещасні випадки на дорогах і що потрібно зробити для того, щоб не виявитися винуватцем або жертвою ДТП. Зробити це досить складно. По-перше, тому що причин, які призводять до трагедій на дорогах, безліч. По-друге, у дорожньому русі беруть участь водії, пішоходи та інші суб'єкти, дії яких впливають на його безпеку. Нарешті, крім безпосередніх причин кожній ДТП сприяє цілий ряд факторів (умов), які нерідко виступають як свого роду каталізатор, що прискорює несприятливий розвиток подій.

І хоча складність причинно-наслідкових зв'язків у механізмі ДТП не слід перебільшувати, потрібно підкреслити, що ДТП звичайно виникають під впливом комплексу факторів та умов, які нерідко й сприймаються як причини. Розмежування факторів та умов (з однієї сторони) і причин ДТП (з іншої сторони) дійсно досить відносно. Це, однак, не значить, що між причинами й умовами немає ніяких відмінностей.

У механізмі ДТП необхідне виділення головних, визначальних факторів та умов. В іншому випадку буде неможливим виявлення їхньої дійсної природи, визначення ролі й місця кожного із взаємодіючих компонентів.

Тривалий час при дослідженні причин та умов ДТП вивчалися в основному їх технічні причини й фактори, пов'язані з устроєм, устаткуванням та станом транспортних засобів і доріг. Це призвело до свого роду технократичного підходу до дослідження причин та факторів ДТП, до їхньої механічної деталізації без обліку якісної сторони й соціально-психологічних факторів.

У зв'язку з цим з'явилися такі причини аварійності, як невірні обрані геометричні параметри вулиць і доріг, ухил, закруглення тощо. Очевидно, що віднесення всіх цих несприятливих умов і технічних недоліків до числа причин ДТП більш ніж умовне. По-перше, вони самі виникають внаслідок певних обставин і, по-друге, «спрацьовують» і призводять до ДТП лише за відповідних умов.

У цілому умови й причини ДТП прийнято пов'язувати з діями водіїв та

інших учасників руху, а також зі станом транспортних засобів й дорожніх умов.

Серед причин ДТП виділяють, зокрема, показники, що характеризують стан транспортного засобу, стан дороги, наявність засобів регулювання дорожнього руху та інші умови, за яких відбувався дорожній рух, а також перелік порушень ПДР.

Найпоширенішими причинами ДТП визнаються певні дії водіїв транспортних засобів. Це, зокрема, перевищення швидкості, виїзд на смугу зустрічного руху, недотримання черговості проїзду, порушення правил обгону, недотримання дистанції, керування транспортом у стані сп'яніння тощо. Поширеними причинами, пов'язаними з поведінкою водіїв, є сон за кермом, перевтома, недостатня досвідченість водія й деякі інші.

Серед причин, що стосуються стану транспортних засобів, відносять, зокрема, несправні гальма, несправна система кермування, несправні або не відрегульовані фари й інші світлові прилади, зношений протектор шин тощо. Ці причини проявляють себе у 3 % ДТП.

Що стосується причин і факторів, пов'язаних з дорогою (дорожні умови й устаткування доріг), то вони, відповідно до статистики (хоча фактично значно частіше), впливають на 8 % подій і досить різні як за ступенем конкретизації, так і за своїм можливим походженням. Так, слизьке покриття може виникати внаслідок особливостей асфальту або у результаті атмосферних явищ (дощ, ожеледиця тощо). Поряд з такими абсолютно конкретними причинами як погана видимість, відсутність розмітки проїзної частини, покриття з вибоями, вказуються й відносно неконкретні причини – «неправильне розташування зупинок», «невідповідність переїзду пропонованим вимогам» тощо.

Різноманітність причин та факторів, пов'язаних з дорожніми умовами й зі станом транспортних засобів, призводить до того, що у ДТП вони можуть проявлятися як окремо, так і в різних сполученнях. Так, наприклад, занесення транспортного засобу може бути викликане тим, що дорога одночасно була нерівною й слизькою, а гальма в автомобіля були не відрегульовані й водій допустив перевищення швидкості.

У зв'язку з цим нерідко виникає питання: яка з цих причин вплинула й чи можна взагалі говорити про головну, визначальну причину?

Потрібно виходити з того, що будь-яка подія завжди відбувається у певних дорожніх, метеорологічних, кліматичних та інших умовах. Вони є певним середовищем руху транспортного засобу, і завжди при встановленні механізму будь-якої події доводиться констатувати ті або інші умови, у яких вона протікала. Обставини ДТП, як правило, піддаються класифікації, тому що перелік умов і супутніх факторів далеко не нескінченний, а ситуації здебільшого є типовими.

За офіційними статистичними даними, найбільш питома вага ДТП приходить на відносно гарні дороги й сприятливі дорожні умови. За порою року самим «ураженим» ДТП є літо, тобто період, коли найбільш тривалий

світловий день, відсутній сніговий та крижаний покрив, немає істотних температурних перепадів тощо.

Наведені факти пояснюються тим, що саме на гарних дорогах, у сприятливу пору року й кращих умовах відбувається найбільш інтенсивний рух, а тому частіше виникають конфліктні й екстремальні ситуації. Значно впливає на виникнення таких ситуацій та обставина, що водії й інші учасники дорожнього руху переоцінюють сприятливі умови, допускають необачні дії, вважаючи, що шкоди можна буде запобігти. Про це ж свідчить і та, здавалося б, теж парадоксальна ситуація, коли за несприятливих дорожніх умов (ожеледиця, снігопад) кількість ДТП з тяжкими наслідками різко скорочується, хоча збільшується кількість дрібних подій. Але така закономірність підтверджується багаторічними статистичними даними.

Говорячи про необхідність розмежування причин та умов ДТП, варто пам'ятати про те, що дорожній рух здебільшого є процесом контрольованим і керованим. І водій виступає у цьому процесі провідною ланкою. Він знає стан керованого ним транспортного засобу, постійно контролює дорожні умови й інші обставини, що утворюють конкретну дорожню ситуацію, нарешті, він має (повинен мати) можливість у разі потреби зупинити транспортний засіб і запобігти ДТП.

Можливість зупинки транспортного засобу істотно залежить від швидкості руху. Чим вона вище, тим складніше стає керування автомобілем, зростають інерційні фактори на поворотах та заокругленнях доріг, небезпечніше стають різні дефекти покриття, збільшується гальмовий шлях автомобіля. Вчасно знижуючи швидкість до необхідної межі, водій створює додатковий резерв для забезпечення безпеки, нейтралізуючи негативний вплив зовнішніх умов. Такий контроль потрібний постійно за будь-яких умов руху. Перевищення швидкості й за сприятливих дорожніх умов може призвести до екстремальної ситуації. Як правило величина швидкості впливає й на тяжкість ДТП. У цьому й полягає пояснення того факту, чому за сприятливих умов частіше виникають події з тяжкими наслідками.

Екстремальних ситуацій, як правило, більше за несприятливих умов, і на водія у цих випадках лягає величезне психофізичне навантаження, яке може призвести до фатального збою у керуванні транспортним засобом. Але саме в цих умовах водій мобілізує всі свої можливості, вживає заходів обережності, зменшує швидкість руху, тобто забезпечує саморегулювання системи «людина – автомобіль – дорога». У результаті, незважаючи на те, що значно зростає кількість аварійних ситуацій, які частіше призводять до зіткнень транспортних засобів, наїздам на перешкоди та інших подій, вони відносно рідше спричиняють тяжкі наслідки й закінчуються, як правило, незначними ушкодженнями.

Разом з тим наведене не дає приводу для висновку про те, що чим гірше

дорожні умови, тим це краще для безпеки дорожнього руху. Наведене свідчить як про центральне місце людини у системі «водій – автомобіль – дорога», так і про те, що недостатнє регулювання цієї системи в остаточному результаті носить криміногенний характер і визначається недосвідченістю, неухважністю водія, його зневагою необхідними запобіжними заходами або самовпевненістю.

В останні роки все частіше при розробці нових видів транспортних засобів використовують різного роду технічні пристрої, які, наприклад, дозволяють автоматично, без втручання людини, у випадку появи перешкод знизити швидкість або зупинити автомобіль; в умовах поганої видимості включити освітлення; не допустити початку руху, якщо водій сів за кермо у стані сп'яніння тощо. Проте не слід переоцінювати можливості технічного вирішення проблеми шляхом заміни водія технікою. Всі ці пристрої носять допоміжний характер, забезпечуючи точну й своєчасну інформацію про необхідність тих чи інших дій. Оцінка ж ситуації й ухвалення рішення залишаються, як правило, прерогативою людини, необхідним елементом водійської діяльності. Специфіка дорожнього руху, пов'язаного з маневрами, з одночасним використанням міських вулиць і доріг численними водіями й пішоходами, із щохвилинною зміною ситуації, із зоровою, слуховою інформацією й багатьма іншими особливостями, не дозволяє автоматизувати режим руху, включаючи швидкість і гальмування.

У реальній ситуації не автомобіль, а водій обирає дорогу, визначає швидкість і напрямок, реагує на виникнення небезпеки. Воля, бажання водія, його мозок програмують здійснення дорожнього руху, від нього виходять і оперативні команди у процесі цього руху. У кожній ДТП є кінцеві причини, що у спрощеній формі можуть пояснити, чому відбувся наїзд, вчинене зіткнення, сталось перекидання тощо. Однак на питання, чому був вчинений фатальний маневр, перевищена швидкість, не застосоване своєчасне гальмування – відповісти, як правило, може тільки водій.

Таким чином, проаналізувавши матеріали інтернет-ресурсів, в яких висвітлювалися причини та наслідки кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, прийшли до наступних висновків:

1. Найбільше матеріалів за період з 2018-2022 роки було проаналізовано за останні роки: за 2021 рік – 38,0 % та 2022 (за три місяці) рік – 30,0 %.

2. Маємо інформацію про події, що пов'язані з кримінальними правопорушеннями в сфері безпеки руху майже з усіх областей України. Найбільше матеріалів виявилось в інтернет-ресурсах, де йшлося про події у таких областях як Харківська – 10,0 %, Закарпатська, Львівська – по 8,0 %, Київська, Одеська, Рівненська та Волинська області – по 7,0 %, Івано-Франківська – 6,0 %, Тернопільська та Житомирська – по 5,0 %.

3. Джерелами походження матеріалів, які були проаналізовані, виявилися здебільшого інтернет-ресурси безособові, тобто не було вказано автора статті

чи повідомлення – 61,0 %, у 37,0 % матеріалів авторами є журналісти або ж аналітики, правозахисники та юристи авторами зазначені лише у 2,0 % випадків.

4. Проаналізовані матеріали в більшості випадків це *інформаційне повідомлення*, де стисло, коротко викладено суть події, проблеми – їх маємо 68,0 %, у 27,0 % – це інформаційно-публіцистична стаття.

5. Кваліфікують дій водіїв, що порушили правила безпеки дорожнього руху, за статтею 286 КК України: ч. 2 ст. 286 КК України – у 20,0 % матеріалів, ч. 3 ст. 286 КК України – 17,0 %, у 5,0 % – за ч. 1 ст. 286 КК України та стільки ж без вказування на частину ст. 286 КК України. У 6,0 % випадків йдеться про вирішення питання правової кваліфікації пригоди. В доволі значній частині матеріалів – 23,0 % не вказано за якою статтею КК України кваліфіковано дії винуватців дорожньо-транспортної пригоди.

6. Місцем скоєння дорожньо-транспортних пригод переважно є села, між селами – у 43,0 %. У місті – 37,0 %, на автодорозі, трасі – у 13,0 % випадків, на залізничному переїзді – 7,0 % пригод.

7. Дорожньо-транспортні пригоди припадають найчастіше на ранок – 27,0 %, на вечірній час – 21,0 %, вдень трапляється 18,0 %, а найменше в нічний час – 12,0 %. У 22,0 % не зазначений час скоєння дорожньо-транспортної пригоди.

8. Основними причинами скоєння дорожньо-транспортних пригод виявилися водіння в нетверезому стані та недотримання правил дорожнього руху при обгоні – по 19,0 %, перевищення швидкості (92 км/год, 100 км/год, 150 км/год, 180 км/год, 80-90 км/год) та проїзд на заборонений сигнал світлофора по – 12,0 % випадків, виїзд на зустрічну смугу руху та несприятливі погодні умови – по 8,0 %. Не надання переваги руху іншому авто є причиною дорожньо-транспортних пригод у 5,0 % випадків. Тож, переважно природа дорожньо-транспортних пригод – людський фактор.

9. Наслідками в половині випадків є зіткнення з іншим автомобілем – 51,0 %, вдвічі менше – наїзд на пішоходів – 25,0 %, зіткнення з потягом та наїзд на дерево, опору, будівлю – по 11,0 % випадків.

10. У 100 дорожньо-транспортних приходах постраждало 212 осіб. Майже половина 45,8 % (97 осіб) померли, з яких: 38,7 % (82 особи) загинули на місці пригоди, 1,9 % (4 особи) померли в «швидкій», а 5,2 % (11 осіб) померли в лікарні. Травмовано 54,2 % (115 осіб), з них 26,4 % (56 осіб) були доставлені до лікарні. Тож, виявляється, що постраждало в дорожньо-транспортних пригодах найбільше осіб чоловічої статі – 81 особа (38,2%), дітей та підлітків – 37 осіб (17,5 %) та майже стільки жінок – 36 осіб (16,9 %). 58 осіб (27,4 %) вік та стать яких не вказано.

11. Винуватцями дорожньо-транспортних пригод в переважній більшості є чоловіки – 78,0 % випадків, особливо у віці з 21 до 30 років та у віці 41-50 років – по 14,0 %, у віці 51-60 років – 9,0 % випадків та така ж кількість правопорушників у віці 31-40 років. Хлопців до 20 років, які скоїли дорожньо-

транспортну пригоду виявилось 8,0 % (серед них два хлопці, що не досягли 18-річного віку). У 23,0 % вік чоловіків не зазначений в матеріалах. Жінок-правопорушниць виявилось 7,0 % з яких 3,0 % молоді жінки у віці до 30 років, а 4,0 % – їх вік не був вказаний.

12. У стані алкогольного та наркотичного сп'яніння скоїли дорожньо-транспортні пригоди 19,0 % водіїв: в стані алкогольного сп'яніння – 16,0 % та 3,0 % в стані наркотичного сп'яніння. У 10,0 % випадків водій був тверезий, а 7,0 % ще перевіряють на вміст алкоголю в крові. Також стан втоми під час керування авто може призвести до дорожньо-транспортної пригоди. У 63,0 % матеріалах не було згадано про стан, в якому перебував винуватець дорожньо-транспортні пригоди.

13. В 10,0 % матеріалів було вказано дії водіїв, що скоїли дорожньо-транспортні пригоди. З них 8,0 % водіїв втекли з місця пригоди, по 1,0 % водіїв: був шокований стан та не признавав своєї провини.

14. В матеріалах найбільше інформації виявилось про дії поліцейських та слідчих – 23,0 % та 22,0 % відповідно. Поліцейські переважно займаються встановлення всіх обставин події, розшукують водіїв, що втекли з місця пригоди, переміщують транспортні засоби при необхідності на штрафмайданчики. Слідчі здійснюють оперативне супроводження, внесення відомостей до єдиного реєстру досудових розслідувань. У 16,0 % матеріалів зазначені дії рятувальних служб, менше – рішень суду – 8,0 % та дій прокуратури – 5,0 %. Рятувальні служби деблокують людей з авто за допомогою спецінструментів.

15. На легкових автомобілях європейського, американського, азіатського виробництва 52,0 % водіїв скоїли дорожньо-транспортні пригоди. На вантажівках – 16,0 %, на легкових автомобілях радянського та російського виробництва – 8,0 %, на автобусах – 7,0 % та на легкових автомобілях вітчизняного виробництва – 6,0 %.

16. Транспорт потерпілих (транспорт тих, хто не винен в дорожньо-транспортній пригоді) – це переважно легкові автомобілі європейського, американського, азіатського виробництва – 32,0 %, вантажівки, поїзди по 7,0 %, мікроавтобуси – 6,0 %, легкові автомобілі радянського та російського виробництва – 5,0 %. У 25,0 % випадків потерпілими були пішоходи.

3. КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Встановлення кримінальної відповідальності за суспільно небезпечні діяння є одним з найбільш суворих та ефективних заходів запобігання таким діянням. За порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, відповідальність передбачена у ст. 286 КК України.

Об'єкт порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Основним безпосереднім об'єктом цього кримінального правопорушення є безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Під «безпекою руху транспорту» слід розуміти таку діяльність учасників руху під час руху транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу до нього або іншу участь у русі транспорту, яка унеможливує спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил.

Стаття 286 КК охороняє безпеку руху або експлуатації дорожнього транспорту (автомобільного, міського електротранспорту). Тому основним безпосереднім об'єктом цього кримінального правопорушення можуть виступати: 1) суспільні відносини, що забезпечують рух дорожнього транспорту (автомобільного, міського електротранспорту); 2) суспільні відносини, що забезпечують експлуатацію дорожнього транспорту (автомобільного, міського електротранспорту).

Спрямованість суспільних відносин щодо забезпечення безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту на захист життя та здоров'я людини дозволяє виділити в аналізованому складі кримінального правопорушення додаткові безпосередні об'єкти. Стаття 286 КК встановлює кримінальну відповідальність лише в разі спричинення середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень або смерті людини.

Таким чином, розглядувана норма має, окрім основних безпосередніх об'єктів – безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, два додаткові безпосередні об'єкти: життя особи та здоров'я особи. Тобто при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, можливі комбінації одного основного та додаткових обов'язкових безпосередніх об'єктів.

Предмет порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Крім об'єкта кримінального правопорушення обов'язковою ознакою порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, виступає і предмет цього кримінального правопорушення, оскільки диспозиція норми містить пряму вказівку на таку річ матеріального світу як транспортний засіб. Предметом кримінального правопорушення є річ матеріального світу, зазначена у диспозиції норми КК України як обов'язкова ознака складу конкретного кримінального правопорушення.

Згідно примітки до ст. 286 КК України, транспортними засобами визнаються всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

У п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні порушення на транспорті» від 23 грудня 2005 р. № 14 визначено, що при розгляді кримінальних та адміністративних справ зазначених категорій суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітки до ст. 286 КК, ч. 7 ст. 121 КпАП, п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306.

Загальне поняття механічного транспортного засобу визначено у п. 1.10 Правил дорожнього руху: транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Таким чином, однією з важливих ознак механічного транспортного засобу є наявність двигуна внутрішнього згорання, або ж електродвигуна потужністю понад 3 кВт.

В Україні поширення набувають випадки ДТП за участю таких транспортних засобів як скутери та електросамокати.

В Єдиному реєстрі судових рішень вже зафіксовано три кримінальні справи, пов'язані з ДТП на електросамокатах. У двох випадках суд визнав винним саме водіїв самокатів.

Найбільшої шкоди було завдано потерпілій у справі № 336/7734/20. Жінка поверталася додому, коли раптово її зачепив самокат, на якому їхали мати з дитиною. Через зіткнення постраждала отримала тілесні ушкодження середньої тяжкості, тривалий час провела у лікарні та була змушена встановити ендопротез, аби знову мати змогу ходити.

У другому випадку, у справі № 303/1650/21, водій самоката не впорався з керуванням, через що збив дівчину на велосипеді. Потерпіла отримала численні забої обличчя, струс мозку та переломи, що було кваліфіковано як

тілесні ушкодження середньої тяжкості⁹.

Технічні характеристики скутерів та електросамокатів залежать від їхньої моделі. Найбільш поширеними є скутери, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см. До найпопулярних серед них слід віднести скутери японських виробників (Yamaha, Suzuki, Honda). Проте зустрічаються і моделі з робочим об'ємом двигуна понад 50 куб. см (наприклад, такий показник скутера Honda Lead становить 89 куб. см). Існують також скутери та самокати з електродвигунами, потужність яких коливається в середньому 250-1000 Вт, мотоцикли та мінімотоцикли з робочим об'ємом двигуна менш як 50 куб. см (наприклад, мотоцикл IRBIS DINGO 50 з об'ємом двигуна 49,5 куб. см), квадроцикли з робочим об'ємом двигуна як менше, так і більше 50 куб. см, електрквадроцикли, потужність двигунів яких коливається в середньому від 300-1000 Вт.

Як зазначалось п. 1.10 ПДР у чинній редакції не містить вказівки на мінімальний об'єм двигуна механічного транспортного засобу. До цих змін механічним транспортним засобом визнавався транспортний засіб, що приводився в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширювався на трактори, самохідні машини і механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищував 50 куб. см), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Таким чином на сьогоднішній день всі скутери, велосипеди, обладнані двигуном внутрішнього згорання, незалежно від робочого об'єму останнього визнаються механічними транспортними засобами. Натомість скутери, велосипеди, самокати з електродвигунами потужністю до 3 кВт не є такими.

Приналежність транспортного засобу до механічних впливає на кримінально-правову оцінку ДТП, внаслідок якої настають суспільно небезпечні наслідки.

При вирішенні питання кваліфікації порушення водієм скутера, електросамоката або іншого з вищенаведених транспортних засобів правил безпеки руху або експлуатації транспорту, що спричинило суспільно небезпечні наслідки, слід у першу чергу з'ясувати, чи є цей транспортний засіб механічним. На сьогоднішній день такі дії водія будь-якого скутера, велосипеда чи самоката з двигуном внутрішнього згорання, або ж з електродвигуном потужністю понад 3 кВт повинні кваліфікуватись за ст. 286 або 287 КК України; якщо ж ці засоби обладнані електродвигуном потужністю до 3 кВт – за ст. 291 КК України.

Зазначимо, що не будь-яка ДТП є кримінальним правопорушенням, передбаченим ст. 286 КК, оскільки у ній можуть не брати участь механічні транспортні засоби або не спричинятись тяжкі наслідки, або може бути відсутня вина особи, яка керує транспортним засобом.

ПДР встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України (п. 1.1). Ця вимога означає, що дія ПДР поширюється на територію всієї України й вони обов'язкові до виконання у всіх її регіонах у межах

⁹ В Україні засуджують водіїв самокатів: які рішення виносять суди. URL: https://zaxid.net/v_ukrayini_zasudzhuyut_vodiyiv_samokativ_yaki_rishennya_vinosyat_sudi_n1526715.

державного кордону. Це також означає, що ПДР є чинними у будь-яких місцях, де можливий рух транспортних засобів. Мова йде про дороги будь-яких категорій та видів зокрема тимчасові або випадкові шляхи сполучення, а також про стоянки, виробничі території тощо.

Незалежно від місця події питання про кваліфікацію дій винної особи за ст. 286 КК визначається залежно від того, чи брав участь транспортний засіб у перевезенні людей або вантажів, буксируванні або іншій транспортній операції, чи не брав.

За певних обставин ПДР не діють під час руху механічних транспортних правил. Наприклад, при проведенні автомобільних і мотоциклетних спортивних заходів, що супроводжуються нещасними випадками з учасниками, персоналом, що обслуговує, і глядачами на цих заходах. Спеціальне обладнання трас, відсутність руху іншого транспорту, скасування обмежень швидкості та дії інших вимог ПДР створюють умови, що виключають такі заходи зі сфери дорожнього руху. Однак якщо такі умови не створюються й спортивні транспортні засоби пересуваються у загальному порядку, на їхніх водіїв поширюються вимоги з дотримання ПДР.

Під дію ст. 286 КК підпадають і випадки, коли наслідки настають через порушення правил експлуатації транспорту, зокрема під час виконання транспортними засобами технологічних виробничих операцій. Наприклад, при вантажно-розвантажувальних роботах, при оранці землі, здійснюваній тракторами, різного роду збиральних роботах тощо.

Об'єктивна сторона порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Найбільш складним елементом складу розглянутого кримінального правопорушення є його об'єктивна сторона, що включає порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, суспільно небезпечні наслідки й причинний зв'язок між порушенням і наслідками.

Бланкетний характер диспозиції ст. 286 КК прямо впливає з її тексту. При цьому вона відсилає не до загальновідомих і неписаних норм, а до конкретних нормативних актів, що регулюють порядок дорожнього або експлуатації руху. Таких актів безліч, починаючи з Закону України «Про дорожній рух» і завершуючи відомчими інструкціями. Безумовно, всі відомчі й інші нормативні акти місцевого значення повинні враховуватися, і їхні вимоги, порушені винним, повинні йому інкримінуватися. Проте безумовно й те, що є основний нормативний акт в Україні у сфері безпеки дорожнього руху яким є ПДР.

Тільки вони встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил (п. 1.1 Правил). Інструкції, положення й

інші акти місцевого або відомчого значення не повинні ПДР або корегувати їх. Вони можуть лише конкретизувати їх положення, залишаючи дозволене дозволим, а заборонене забороненим. Та обставина, що у диспозиції ст. 286 КК мова йде не тільки про правила дорожнього руху, але й про правила експлуатації транспортних засобів, не впливає на сутність справи. Всі вимоги з експлуатації входять складовою частиною до ПДР, і особа, яка керує автомобілем, трамваем і іншим механічним транспортним засобом, зобов'язана їх знати й дотримуватись.

Так, підпункт а) п. 2.3 ПДР зобов'язує водія перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу.

Порушення може бути вчинене як шляхом активної дії, так і пасивної бездіяльності. Прикладом активного порушення правил можуть виступати перевищення швидкості, рух на заборонний сигнал світлофора, обгін у неналежному місці тощо. Найпоширеніші випадки порушень, вчинених шляхом бездіяльності – невжиття заходів, що виключають самовільний рух транспортного засобу, незастосування гальмування при появі перешкоди на шляху тощо.

Зазначимо, що випадки, коли водій залишає транспортний засіб, зупинений на схилі, забуваючи забезпечити його гальмування, досить поширені й часом призводять до тяжких наслідків.

Провести чітке розмежування між дією й бездіяльністю буває неможливо. Так, зіткнення може відбутися внаслідок перевищення швидкості (активна дія) і несвоєчасного гальмування (бездіяльність). Принципового значення для констатації факту порушення ПДР це не має.

Шкідливі наслідки як обов'язкова ознака об'єктивної сторони кримінального правопорушення визначені у диспозиції ст. 286 КК. З практичної точки зору тяжкість шкоди здоров'ю або життю, внаслідок спричинення яких настає кримінальна відповідальність, визначається судово-медичною експертизою. Залежно від тяжкості наслідків дії винного кваліфікуються за однією з трьох частин ст. 286 КК. При цьому суворість покарання перебуває у прямій залежності від тяжкості цих наслідків, що є характерним для необережних кримінальних правопорушень загалом.

Причинний зв'язок між порушеннями й наслідками, що настали, також є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення. Він не настільки очевидний, як тяжкі наслідки, і не такий конкретний, як порушення правил, але повинний бути настільки ж об'єктивним і предметним, як і вони.

Причин ДТП і суміжних факторів (умов) може бути достатньо багато, а тому необхідним є встановлення тих, які безпосередньо вплинули на несприятливий розвиток екстремальної ситуації на дорозі, тих умов (факторів), які виявилися у комплексі причинно-наслідкових зв'язків, без яких ДТП взагалі стала б неможливою.

Навіть таке найзухваліше порушення, як керування транспортним

засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння, не завжди може перебувати у причинному зв'язку з наслідками ДТП.

Наприклад, водій Б., який керував автопоїздом і перебував у стані легкого сп'яніння, робив поворот. Він рушив на дозвільний сигнал світлофору з невеликою швидкістю за траєкторією, що відповідає вимогам правил. Коли тягач вже повернув, з тротуару раптом зійшов гр-н К. і, пройшовши два кроки, зачепився за бік причепу й потрапив під його заднє колесо. Було встановлено, що К. не помітив причепу, вирішив, що автомобіль його вже минув і, не переконавшись у безпеці, став переходити через дорогу. Незважаючи на тяжкі наслідки кримінальне провадження щодо Б. була закрита, а за керування автомобілем у стані сп'яніння він був притягнутий до адміністративної відповідальності.

Причинний зв'язок повинний означати безпосередню залежність наслідків від допущеного порушення. Її поширювальне тлумачення неприпустиме. Так, у наведеному прикладі можна припустити, що стан сп'яніння повинний був виключити перебування Б. за кермом, а тому якби він виконав цю вимогу, то нічого б не сталося. За такого розуміння причинному зв'язку надається надто широке тлумачення, і, фактично, він виводиться за межі причинно-наслідкової залежності й тлумачиться вже не як причина ДТП, а як умова, що виключає керування транспортним засобом. Однак за таке порушення кримінальна відповідальність не передбачена.

Про складний розвиток причинно-наслідкових зв'язків, про втручання в їх розвиток випадкових факторів і обставин може свідчити наступна кримінальна справа.

У центрі Харкова 18 жовтня 2017 р. зіткнулися Lexus під керуванням З. і Volkswagen Д. при цьому З. рухалася на великій швидкості на червоне світло, а Д. у ту саму мить виїхав з бокової вулиці. У результаті зіткнення Lexus відкинуло на пішоходів, які переходили дорогу на зелене світло. На місці загинули п'ятеро людей, шоста померла у лікарні, постраждали 6 людей.

Суд визнав Д. та З. винними однаковою мірою у вчиненні ДТП. Зокрема, суддя заявив, що якби Д. перетнув умовну лінію перехрестя не на жовтий, а на зелений сигнал світлофора, то З. встигла б проїхати перехрестя¹⁰.

Як ми вже відзначали, навіть нетверезий стан водія – учасника ДТП не завжди свідчить про те, що цей водій винний у тому, що сталося. Такий стан повинний трансформуватися у певні дії (бездіяльність), пов'язані, наприклад, з перевищенням швидкості руху, виїздом на зустрічну смугу, проїздом на заборонний сигнал світлофору тощо, тобто з тими порушеннями, які і є причиною ДТП.

У ДТП поширені випадки, коли водій припускається порушень в

¹⁰ Моторошна ДТП у Харкові: суд дав Зайцевій та Дронову по 10 років в'язниці. URL: <https://pogliad.ua/news/ukraine/motoroshna-dtp-u-harkovi-sud-dav-zayceviy-ta-dronovu-po-10-rokiv-vyaznici-368165>.

умовах крайньої необхідності, намагаючись уникнути настання наслідків в екстремальній ситуації, викликаній діями іншого водія, іншого учасника руху або збігом випадкових обставин. Буває й таке, що дійсний винуватець ДТП, що створив аварійну обстановку, як сам залишається неушкодженим, так і його транспортний засіб не зазнає пошкоджень. Більш того, спровокований його діями інший водій (інший учасник руху) змушений порушити ПДР і спричинити тяжкі наслідки.

У таких ситуаціях достатньо важко встановити реальну першопричину ДТП і дійсного винуватця кримінально караного діяння.

У багатьох випадках суди не досліджують всіх обставин справи при дослідженні причинно-наслідкових зв'язків у конкретному ДТП спираючись на одні докази і не враховуючи інші.

Так, Л. було притягнуто до кримінальної відповідальності за ч. 1 ст. 286 КК за наступних обставин. О 14 год. 20 хв. 27 жовтня 2021 р. у м. Дніпрі Л., керуючи автомобілем ВАЗ-2107, здійснюючи виїзд на вул. Шмідта з вул. Старокозацька, у порушення вимоги п. 10.1 Правил дорожнього руху України не переконався, що це буде безпечним, внаслідок чого скоїв зіткнення з автомобілем BMW і3, під керуванням водія Н., який рухався головною дорогою, внаслідок чого останньому були спричинені середньої тяжкості тілесні ушкодження.

Проте судом не були враховані наявні у матеріалах докази того, на момент зіткнення з автомобілем BMW і3, автомобіль під керуванням Л. стояв не рухаючись на трамвайних коліях на перехресті вул. Шмідта з вул. Старокозацька. При цьому праве переднє колесо знаходилося на трамвайній колії у напрямку проспекту Пушкіна. Стоячи на трамвайних коліях Л. виконував вимоги пп. 10.1 та 16.11 Правил дорожнього руху України, згідно яких перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, а також на перехресті нерівнозначних доріг водій транспортного засобу, що рухається по другорядній дорозі, повинен дати дорогу транспортним засобам, які наближаються до даного перехрещення проїзних частин по головній дорозі, незалежно від напрямку їх подальшого руху.

Після того, як Л. зупинив автомобіль на трамвайних коліях, відбулось зіткнення його автомобіля з автомобілем BMW і3, під керуванням водія Н., який рухався по трамвайній колії зустрічного для нього напрямку (колія у напрямку проспекту Пушкіна).

Таким чином, судом не був врахований той факт, що автомобіль BMW і3, під керуванням Н., перед зіткненням з автомобілем ВАЗ-2107, під керуванням Л., рухався по трамвайній колії зустрічного для нього напрямку (колія у напрямку проспекту Пушкіна), що прямо заборонено пунктом 11.9 Правил дорожнього руху України.

В іншому випадку водій самоскида «ЗИЛ» М., перебуваючи у стані

сп'яніння, виїхав на перехрестя на заборонний червоний сигнал світлофора. Він перетнув дорогу «Запорожцеві», водій якого У. їхав з дозволеною швидкістю на зелений сигнал. Щоб уникнути зіткнення У. повернув вліво й загальмував. Однак, виявившись на смузі зустрічного руху, «Запорожець» зіштовхнувся із зустрічним мотоциклістом Т. Від отриманих ушкоджень Т. помер.

У в цьому випадку органи досудового розслідування й суд хоча й встановили, що У. порушив ПДР, тому що виїхав на смугу зустрічного руху, але дійшли висновку, що це порушення було вимушеним, вчиненим в умовах крайньої необхідності. Воно було спровоковане грубими порушеннями М., дії якого й виявилися причиною ДТП.

Постанова Пленуму Верховного суду України № 14 від 23.12.2005 р. «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» у п. 3 зазначає, що при розгляді справ про злочини, відповідальність за які встановлено статтями 286-288, 415 КК, слід мати на увазі, що диспозиції сформульованих у них норм – бланкетні.

У кримінальних провадженнях про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, необхідно ретельно з'ясовувати і зазначати у відповідних процесуальних документах, у чому саме полягали порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; норми яких правил, інструкцій, інших нормативних актів не додержано; чи є причинний зв'язок між цими порушеннями та передбаченими законом суспільно небезпечними наслідками.

Обов'язкова ознака об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК – діяння визначене як порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Воно може бути здійснено двома способами.

Перший спосіб – це повне невиконання правила чи правил. Тобто особа, на яку покладено правилами обов'язок виконати якусь дію або утриматись від виконання якоїсь дії, робить все навпаки: не виконує обов'язкову дію чи виконує заборонену дію.

Другий спосіб – неналежне виконання правила чи правил. У цьому випадку особа, на яку покладено обов'язок виконати якусь дію, здійснює її не в повному обсязі чи недбало. Перша з описаних ситуацій можлива, коли обов'язкова для виконання дія є складною, тобто складається з декількох простих дій. Особа у цій ситуації виконує одну чи декілька простих дій, хоча зобов'язана була виконати всю сукупність встановлених дій. Наприклад, відповідно до ПДР, водій перед початком обгону повинен впевнитися у чотирьох обставинах, які зазначені у п. 14.2. та подати сигнал світловими покажчиками чи рукою (п.9.2., 9.3.), а він робить лише одну з зазначених дій та робить обгін.

Друга з описаних вище ситуацій можлива при недбалому виконанні

однієї простої обов'язкової дії. Наприклад, зазначений вище п. 14.2. Правил дорожнього руху встановлює необхідність перед початком обгону впевнитися у чотирьох обставинах. Водій робить все необхідне у фізичному розумінні для цього – дивиться вперед, у дзеркало заднього виду і т.д., але впевнюється при цьому лише у трьох з чотирьох необхідних обставин за реальної можливості впевнитися у всіх необхідних обставинах.

Кримінально протиправне порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту може вчинятись не лише однією особою, а й декількома, кожна з яких своїм діянням створює сукупність умов для настання тяжких наслідків. Так, декілька осіб можуть одночасно створювати аварійні обставини, діючи незалежно одна від одної. Можливе також кримінально протиправне порушення правил на транспорті декількома особами, які діють узгоджено, але до настання суспільно небезпечних наслідків ставляться необережно. У наведених випадках мова йде про так зване необережне співспричинення, тобто спричинення шкоди суб'єктами, діючими необережно, які свої дії (бездіяльність) в плані порушення встановлених правил обережності не узгоджують, діють поодиночі, або узгоджують, але до настання суспільно небезпечних наслідків ставляться самовпевнено чи недбало, проте ці наслідки настають у результаті саме сукупних порушень правил такими особами.

Чинне кримінальне законодавство України не визначає поняття необережного співспричинення, а тому відповідальність за вчинення такого кримінального правопорушення настає на загальних підставах, тобто як за кримінальне правопорушення, вчинене з необережності. Ступінь та характер участі кожної необережно діючої особи у спричиненні наслідків на кваліфікацію кримінального правопорушення не впливають, а враховуються судом при призначенні покарання.

Таким чином, діяння як ознака об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК, може вчинятись як шляхом дії – виконання заборони, встановленої чинними на транспорті правилами, так і шляхом бездіяльності – невиконання обов'язкової дії, встановленої цими правилами.

Стаття 286 КК не містить чіткого визначення за порушення яких самих правил настає відповідальність за цією нормою. Це будь-які правила, прийняті та введені в дію у встановленому порядку, що забезпечують дорожній рух або експлуатацію транспорту. Містяться вони у нормативних актах, чинних на території України: законах, підзаконних нормативних актах, міжнародних нормативних актах, до яких доєдналася Україна.

Наведемо перелік нормативних актів, чинних на території України, які містять правила, що забезпечують дорожній рух або експлуатацію транспорту. По-перше, це нормативні акти, які поширюють свою дію на всі види транспорту: Закон України «Про транспорт» від 10.11.94 р.; Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р.; Правила ядерної та радіаційної безпеки при перевезенні радіоактивних матеріалів, затверджені

наказом Державного комітету ядерного регулювання України № 18 від 23.05.01 р.

На автомобільному транспорті, а також міському електротранспорті, правила, що забезпечують дорожній рух або експлуатацію транспорту, містять наступні нормативні акти: Протокол про дорожні знаки та сигнали, прийнятий у Женеві 19.09.49 р.; Конвенція про дорожні знаки та сигнали, прийнята у Вені 08.11.68 р.; Конвенція про дорожній рух, прийнята у Відні 08.11.68 р.; Закон України «Про дорожній рух» від 30.06.93 р.; Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р.; Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 р.; Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України № 1306 від 10.10.2001 р.; Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони, затверджені постановою Кабінету міністрів України № 198 від 30.03.94 р.; Правила користування трамваєм і тролейбусом у містах України, затверджені наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України № 22 від 18.11.97 р.; Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству № 103 від 10.12.96 р.

З числа наведених нормативно-правових актів слід окремо зазначити ті, що повинні першочергово розглядатись при вирішенні питання про притягнення особи, яка порушила правила безпеки на транспорті, до кримінальної відповідальності за ст. 286 КК: на автомобільному транспорті – Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України № 1306 від 10.10.2001 р.; на міському електротранспорті – Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету міністрів України № 1306 від 10.10.2001 р.; Правила експлуатації трамвая та тролейбуса, затверджені наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству № 103 від 10.12.96 р.

При розгляді ознак об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК, постає питання чи може настати кримінальна відповідальність за цією нормою, якщо суспільно небезпечні наслідки спричинені під час нерухомого стану транспортного засобу.

Пункт 5 постанови Пленуму Верховного суду України № 14 від 23.12.2005 р. «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» зазначає, що відповідальність за статтями 286, 415 КК настає незалежно від місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі, тощо). Це стосується й випадків, коли зазначені правила було порушено під час виконання з допомогою транспортних засобів різних робіт (дорожніх, сільськогосподарських, будівельних та ін.). Якщо ж особа під час

виконання таких робіт, хоча б і під час руху чи експлуатації машини, порушила не ці, а інші правила (наприклад, правила охорони праці, зокрема правила техніки безпеки), її дії, за наявності до того підстав, підлягають кваліфікації за статтями КК, які передбачають відповідальність за недодержання саме цих (інших) правил, а у відповідних випадках – за кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи або за знищення чи пошкодження майна.

Наступною обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК, є суспільно небезпечні наслідки, тобто за конструкцією він матеріальний і момент його закінчення пов'язується з настанням саме цих конкретних суспільно небезпечних наслідків.

Стаття 286 КК до суспільно небезпечних наслідків відносить: 1) спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження (ч. 1); 2) смерть потерпілого або заподіяння тяжкого тілесного ушкодження (ч. 2); 3) загибель кількох осіб (ч. 3). Під загибеллю кількох осіб слід вважати смерть двох або більше людей.

Оскільки ст. 286 КК передбачає обов'язкове настання суспільно небезпечних наслідків, то причинний зв'язок також є обов'язковою ознакою цього складу кримінального правопорушення.

На обов'язковості ретельного встановлення причинного зв'язку у випадку порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту акцентує увагу і п. 7 постанови Пленуму Верховного суду України № 14 від 23.12.2005 р. «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті». У цьому пункті постанови зазначено, що у випадках, коли передбачені ст. 286 КК суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з'ясовувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання 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.

Яскравим є наступний приклад: «М. був визнаний винним у порушенні Правил дорожнього руху: їхав на машині ГАЗ-51 через перехрестя вулиць з перевищенням швидкості та збив Б., який перебігав вулицю, спричинивши йому смертельні ушкодження. М. був засуджений до 6 років позбавлення волі. Прокуратура опротестувала вирок за наступними підставами. М. проїжджав перехрестя вулиці зі швидкістю 37 км/год, тобто не перевищив дозволеної швидкості – 50 км/годину. Назустріч йому рухалась машина ЗІЛ-555. Раптом

позаду зустрічної автомашины на відстані 1,4 м вибіг Б. М. різко загальмував та повернув машину праворуч, однак запобігти наїздові не зміг і потерпілий вдарився об ліву передню частину автомобіля. Згідно висновку автотехнічного експерта за будь-якої швидкості руху у дорожніх умовах, які склались, у М. не було технічної можливості запобігти пригоді. Протест було задоволено»¹¹.

Для повного розуміння розвитку причинного зв'язку між порушенням чинного на транспорті правила та тяжким наслідком необхідно, як правило, призначати судову автотехнічну експертизу.

Суб'єкт порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК – спеціальний – особа, яка керує транспортним засобом, тобто яка безпосередньо виконує функції водія під час руху.

Суб'єктом цього кримінального правопорушення можуть бути водій, а також інструктор, який керує навчальним водінням в автомобілях з подвійним управлінням. На це вказує і п. 4 постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті», згідно якого суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК, визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право, а кримінального правопорушення, передбаченого ст. 415 КК, – військовослужбовця (військовозобов'язаного під час проходження навчальних або спеціальних зборів), котрий безпосередньо керує бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, незалежно від того, чи є він штатним водієм такої машини і чи вміє він нею керувати. За певних умов до відповідальності за цими статтями може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо). Службова ж особа, яка дає водію обов'язкові для виконання вказівки, може бути, за наявності інших ознак, визнана суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 287 КК.

Суб'єктивна сторона порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Для вирішення питання про суб'єктивну сторону кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК, проаналізуємо чинне кримінальне законодавство. Статті 24 та 25 КК визначають залежно від співвідношення інтелектуальної та вольової ознак форми вини: умисел та необережність, а також їх види: прямий і непрямий умисел, кримінальну протиправну самовпевненість та кримінальну протиправну недбалість. Таким чином законодавець цілком справедливо виділяє лише дві можливі форми

¹¹ Малинин В. Б. Причинная связь в уголовном праве: научно-практическое издание. С.Пб., 2000. 216 с. С. 298.

вини при вчиненні кримінального правопорушення.

Диспозиція ст. 286 КК не визначає форми вини, а також не визначає в якості обов'язкових ознак мотив та мету цього кримінального правопорушення. Коржанський М.Й. зазначає, що «встановлюючи вид і форму вини, завжди потрібно брати за головне психічне ставлення особи саме до наслідків – заподіяння шкоди тим суспільним відносинам, що є безпосереднім об'єктом вчиненого кримінального правопорушення ... Адже якщо встановлювати вину при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 276 КК, без урахування психічного ставлення особи до настання можливих наслідків, то саме діяння (порушення правил безпеки руху чи експлуатації транспорту) може бути усвідомленим і бажаним, тобто умисним. Стає очевидним неможливість правильного встановлення вини без урахування психічного ставлення особи до настання наслідків її діяння»¹².

Як зазначалось, ст. 286 КК передбачає настання декількох суспільно небезпечних наслідків: 1) заподіяння потерпілому середньої тяжкості тілесних ушкоджень; 2) заподіяння смерті або тяжких тілесних ушкоджень; 3) заподіяння загибелі кількох осіб. Саме психічне ставлення особи до спричинення цих наслідків і визначає форму вини при порушенні правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Розглянемо, чи можливе настання кримінальної відповідальності за ст. 286 КК при умисному ставленні особи до спричинення зазначених у диспозиції статті суспільно небезпечних наслідків.

Як вже зазначалось, кримінальний закон виділяє два види умислу. Інтелектуальна ознака прямого умислу характеризується усвідомленням суспільно небезпечного характеру діяння і передбаченням його суспільно небезпечних наслідків.

Усвідомлення суспільно небезпечного характеру діяння при прямому умислі містить у собі не тільки розуміння фактичної сторони того, що вчиняється, всіх обставин, що характеризують об'єктивні ознаки складу кримінального правопорушення, в тому числі значущість об'єкта і предмета посягання, характеру діяння, місця, часу, способу його вчинення та інших обставин, а й розуміння соціального значення діяння, його соціальної шкідливості. Передбачення при прямому умислі носить конкретний характер і означає, що у свідомості особи склалося певне уявлення про можливі або неминучі наслідки свого діяння, тобто вона має чітке уявлення про розвиток причинного зв'язку, а саме, що від її конкретного діяння настануть або можуть настати конкретні суспільно небезпечні наслідки. Вольова ознака прямого умислу – це бажання настання передбачуваних наслідків своєї дії чи бездіяльності¹³.

¹² Коржанський М. Й. Проблеми кримінального права: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад.. МВС, 2003. 200 с. С. 107, 114-115.

¹³ Кримінальне право України. Загальна частина: підручник / М. І.Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 480 с. С. 164.

Якщо особа має чітке уявлення про розвиток причинного зв'язку, тобто що саме від порушення нею чинного на транспорті правила чи правил буде спричинено або може бути спричинено шкоду життю, здоров'ю людей і бажає настання цих наслідків (чи якогось окремого з них), це виключає можливість притягнення особи до кримінальної відповідальності за ст. 286 КК, оскільки за цих умов безпосереднім об'єктом посягання виступають саме життя і здоров'я людини. Механічний транспортний засіб виступає як знаряддя кримінального правопорушення, а порушення правил на транспорті – як спосіб його вчинення. У цьому випадку кримінальна відповідальність повинна наставати за статтями, які передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи.

Аналогічно, на наш погляд, повинно вирішуватись питання кваліфікації кримінально протиправного порушення чинних на транспорті правил і при вині у формі непрямого умислу щодо настання суспільно небезпечних наслідків. Непрямий умисел відрізняється від прямого за двома ознаками: перша, найбільш істотна, це вольова ознака – за прямого умислу особа бажає настання суспільно небезпечного наслідку як основного або проміжного результату (мети), а за непрямого – воля особи не спрямована на досягнення такого наслідку, вона його не бажає, але все ж свідомо допускає його настання. Друга розпізнавальна ознака полягає в характері передбачення наслідків. Якщо за прямого умислу особа передбачає наслідки як можливий або як неминучий результат свого суспільно небезпечного діяння, то за непрямого умислу вона передбачає тільки можливість (ймовірність) настання таких наслідків¹⁴.

Таким чином, при непрямому умислі особа, яка порушує правила на транспорті, чітко усвідомлює, що саме її конкретна дія чи бездіяльність може спричинити конкретний суспільно небезпечний наслідок – спричинення шкоди життю, здоров'ю людей. І, хоча у особи при непрямому умислі відсутнє бажання настання суспільно небезпечного наслідку, особа не спрямовує свою волю на його досягнення, вона все ж таки свідомо припускає настання цього наслідку. Інакше кажучи, особа припускає можливість спричинення шкоди життю, здоров'ю людини. При цьому особа або байдуже ставиться до можливого результату, або безпідставно розраховує на його ненастання, тобто усвідомлює, що обставини, на які вона розраховує, у цій ситуації майже дорівнюють нулю, мають дуже невеликі шанси, щоб протидіяти настанню суспільно небезпечних наслідків. В описаній ситуації безпосереднім об'єктом також виступають життя, здоров'я особи, а тому діяння особи за цих обставин необхідно кваліфікувати як кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи залежно від визначеності умислу (при невизначеному умислі кримінальне правопорушення слід кваліфікувати за фактично спричиненими наслідками).

¹⁴ Там само. С. 167.

Отже, кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК, не може бути вчинене умисно. Про це свідчать і п. 8 Постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті», який у цілому характеризує питання встановлення вини у злочинах, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил. Відповідно до цього пункту відповідальність за статтями 286-288, 415 КК настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил спричинила з необережності потерпілому середньої тяжкості чи тяжке тілесне ушкодження або його загибель. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК, в яких встановлено відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи.

Таким чином, психічне ставлення особи до злочинного порушення чинних на транспорті правил можливе лише у формі необережності у наступних варіантах: 1) особа усвідомлює, що порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, передбачає можливість настання шкідливих наслідків, але легковажно розраховує, що вони за даних конкретних обставин не настануть; 2) особа усвідомлює, що порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, але не передбачає можливості настання шкідливих наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити; 3) особа не усвідомлює, що порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, відповідно, не передбачає можливості настання шкідливих наслідків, хоча повинна була і могла усвідомлювати, що порушує їх і що в результаті можуть настати шкідливі наслідки. При цьому перший варіант відповідає необережності у виді кримінальної протиправної самовпевненості, а другий та третій – у виді кримінальної протиправної недбалості.

ДОДАТКИ

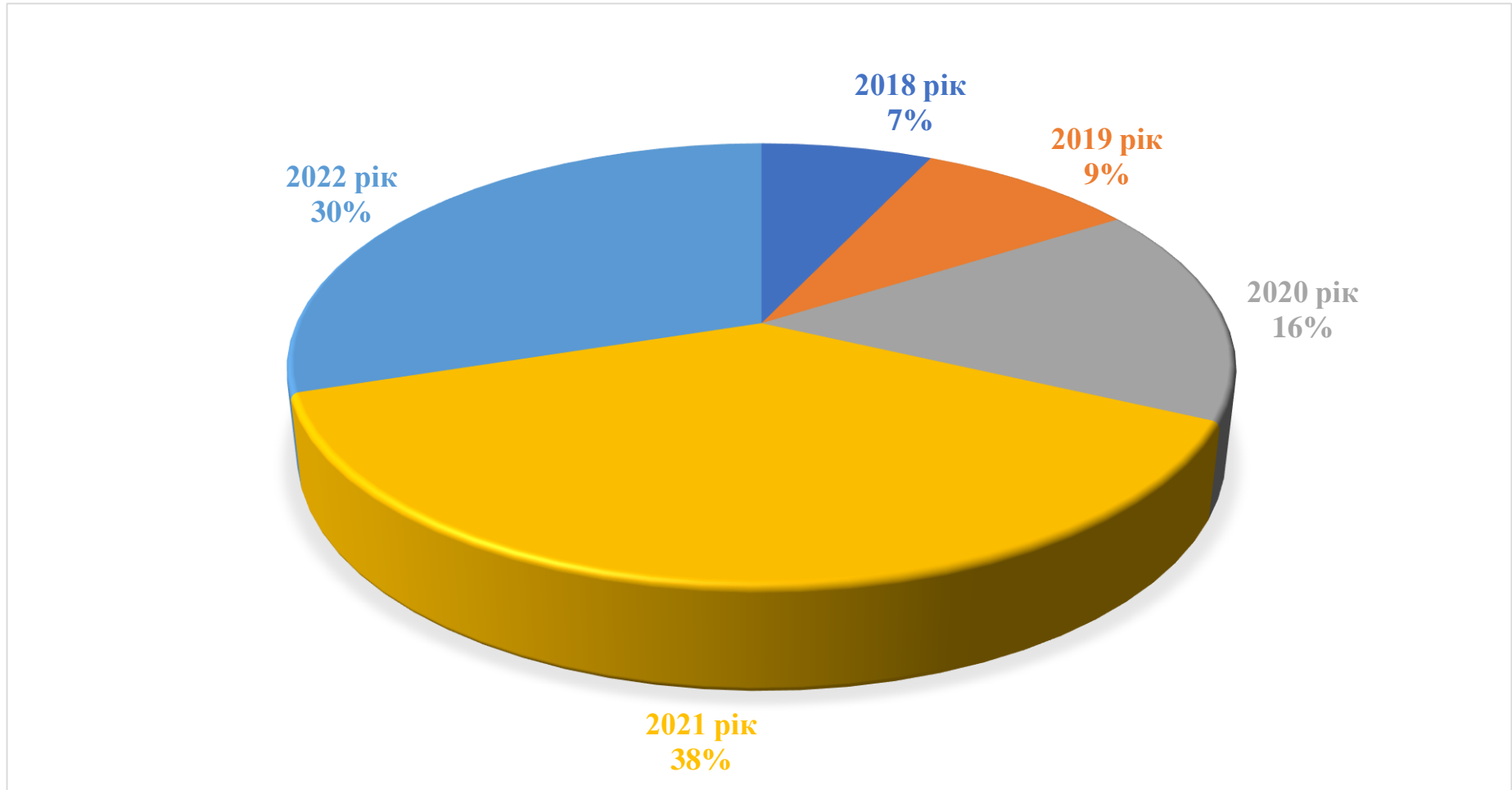


Рис. 1. Рік публікації матеріалів, %

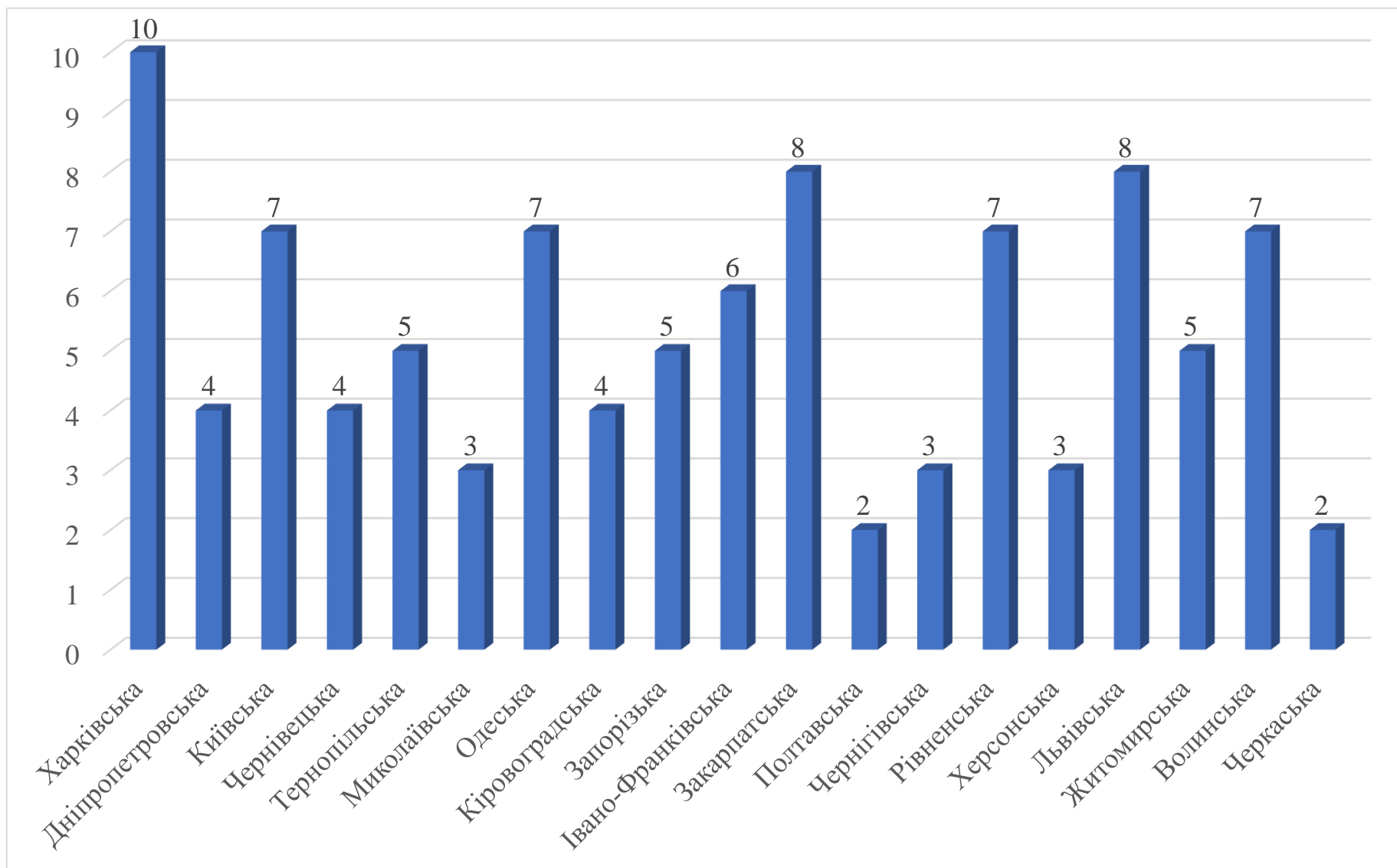


Рис. 2. Географічні характеристики контенту, %

■ Журналіст, аналітик

■ Інтернет-ресурс (безособовий)

■ Правозахисник, юрист

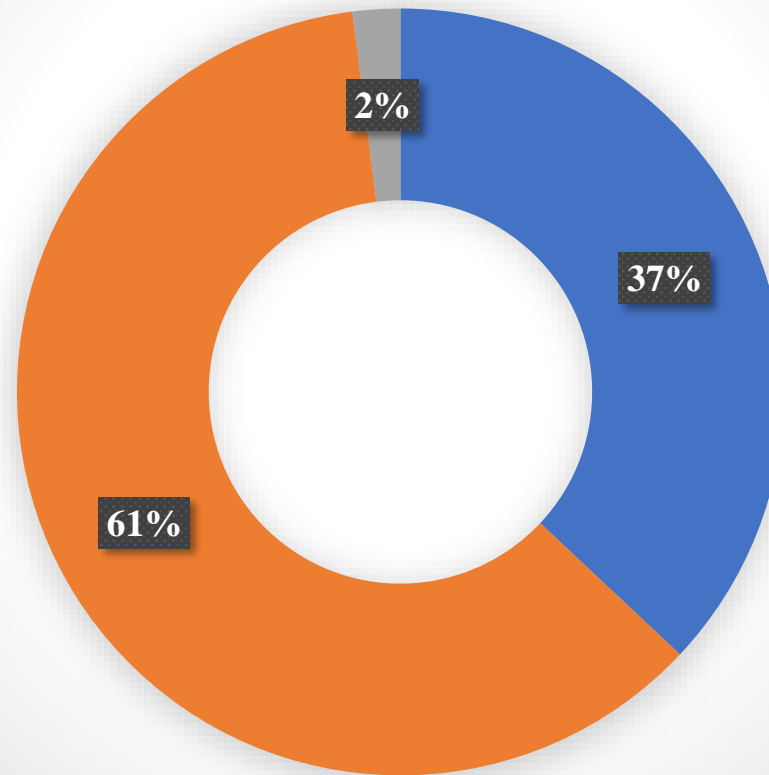


Рис. 3. Авторство, %

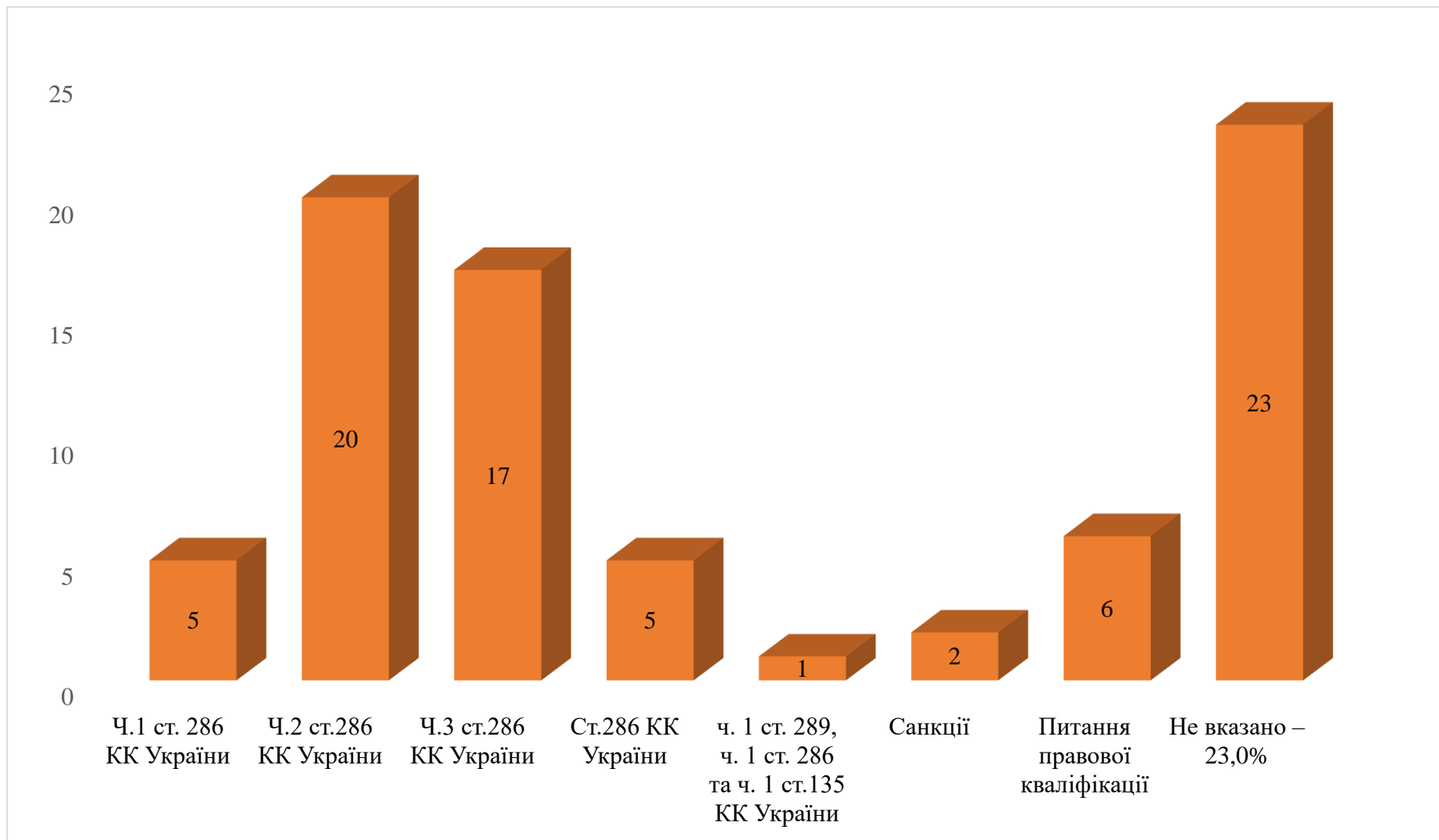


Рис. 4. Статті КК України, за які передбачена кримінальна відповідальність, %

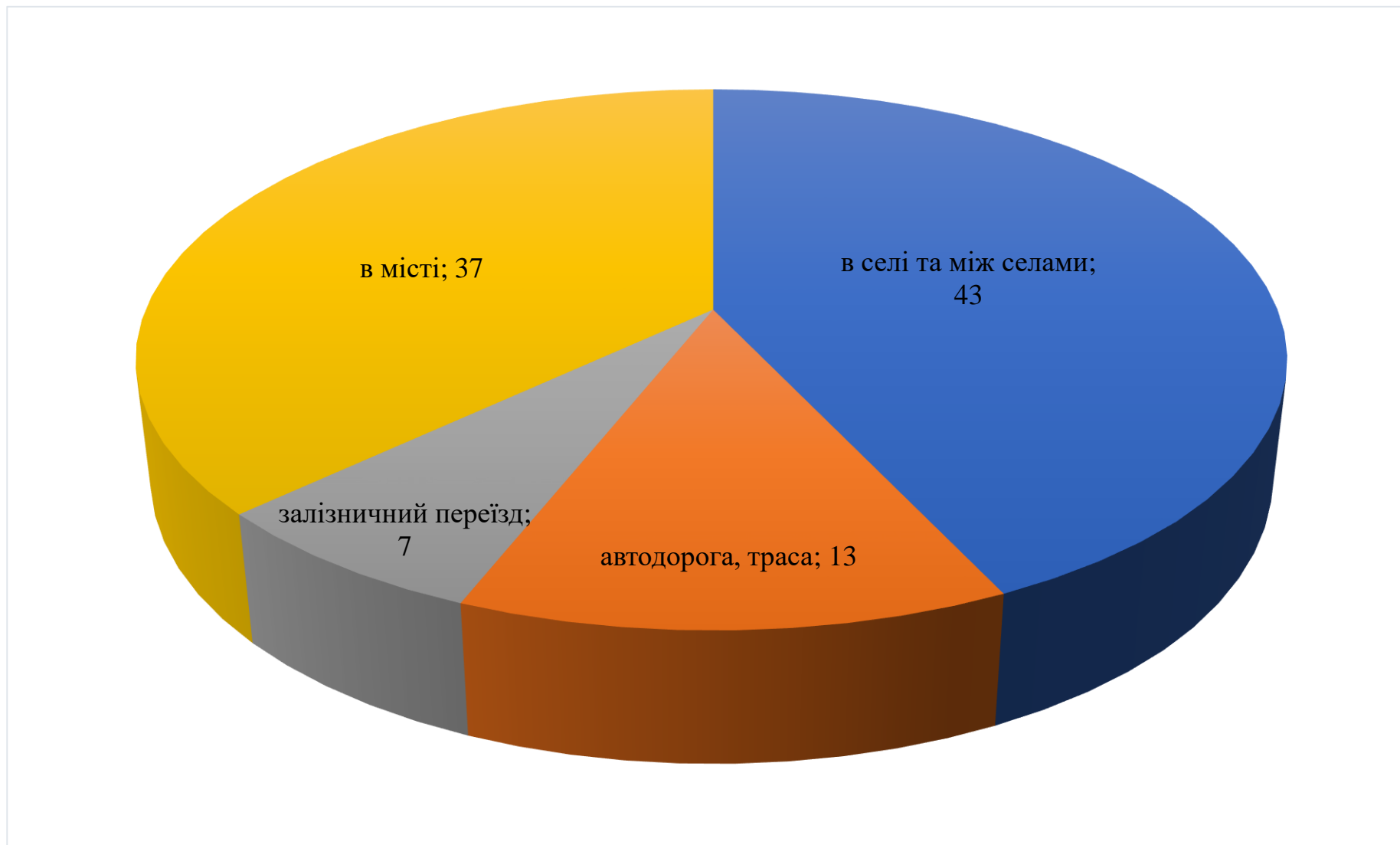
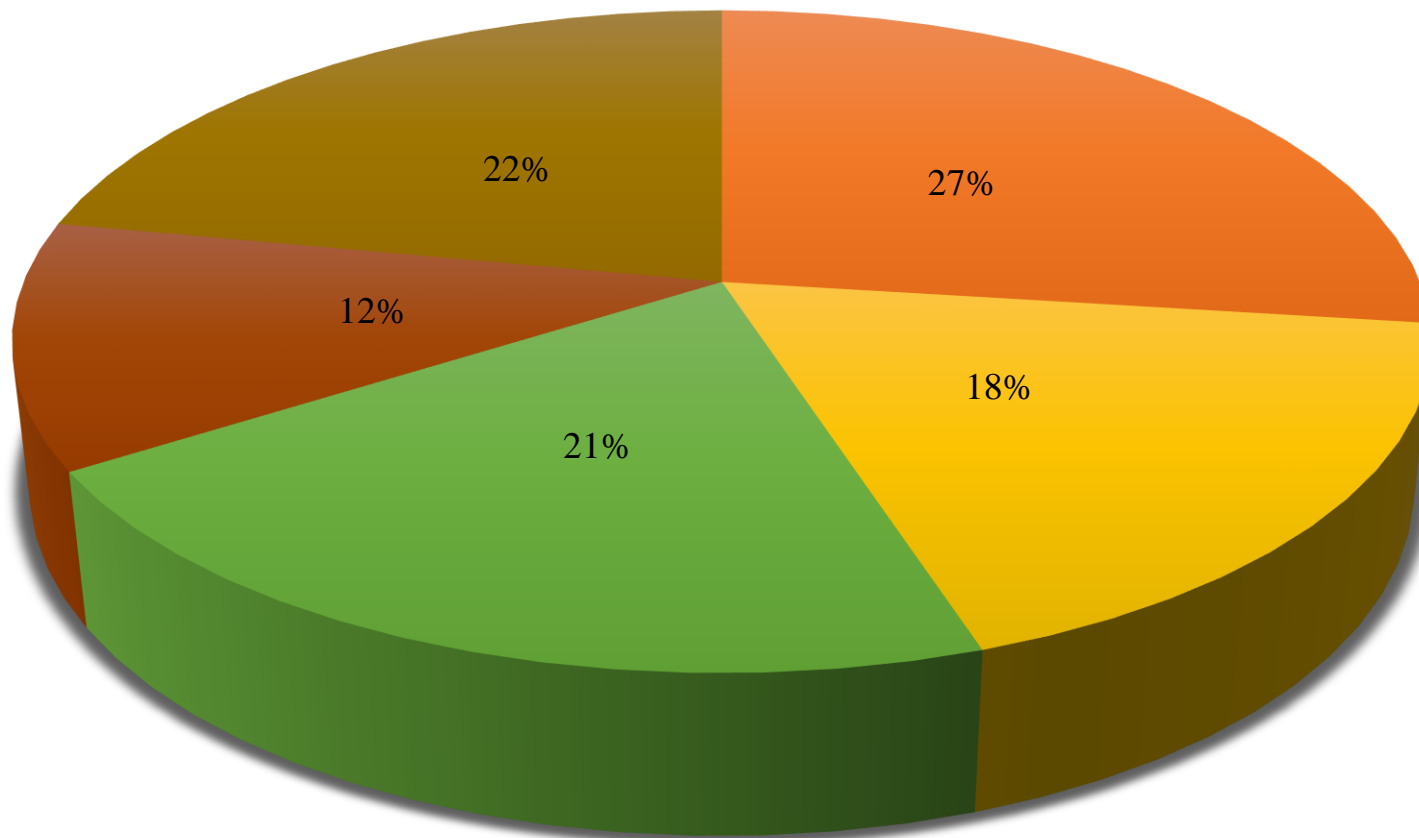


Рис. 5. Місце скоєння дорожньо-транспортної пригоди, %



■ вранці ■ вдень ■ ввечері ■ вночі ■ не вказано

Рис. 6. Час скоєння дорожньо-транспортної пригоди, %

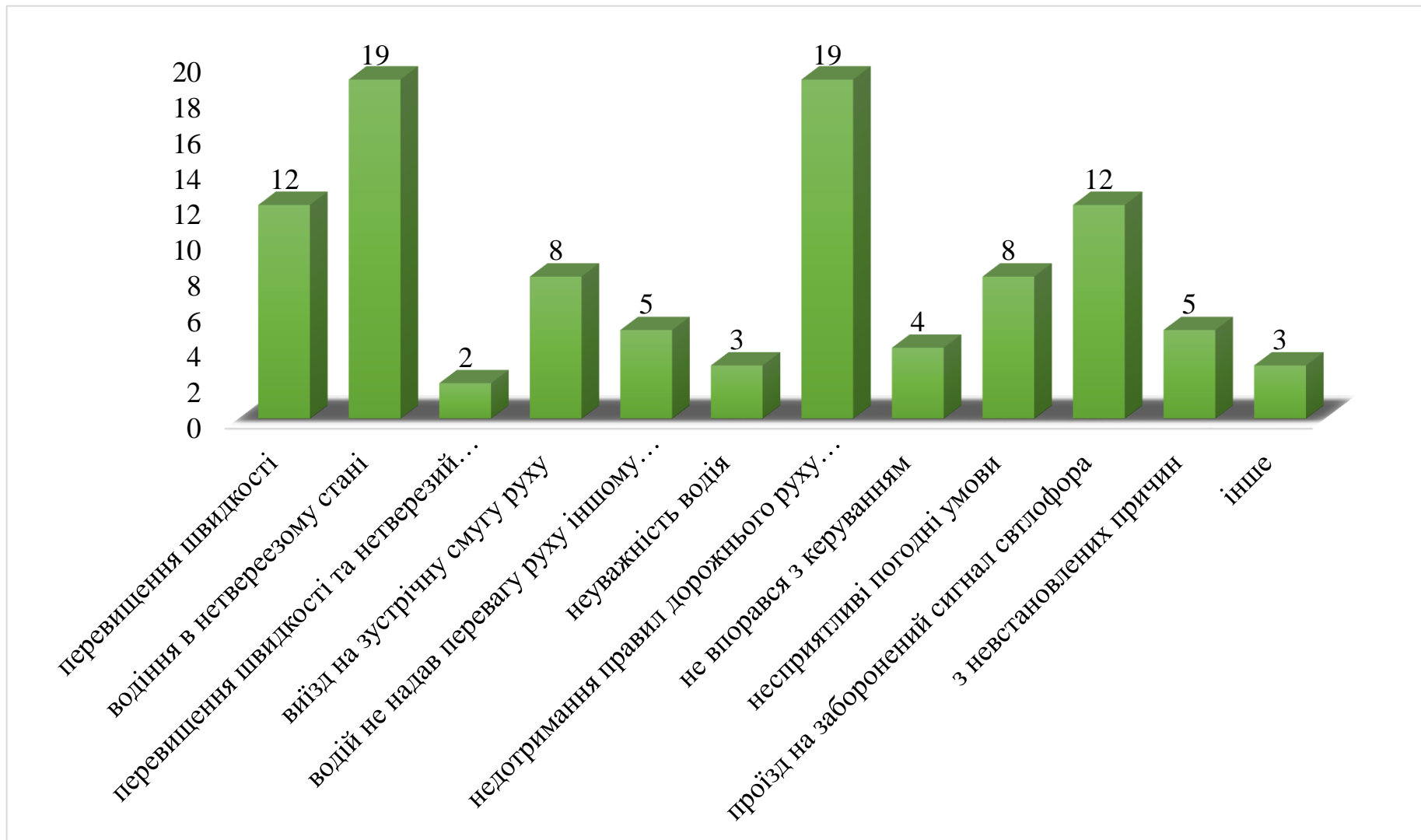


Рис. 7. Причини скоєння дорожньо-транспортних пригод, %

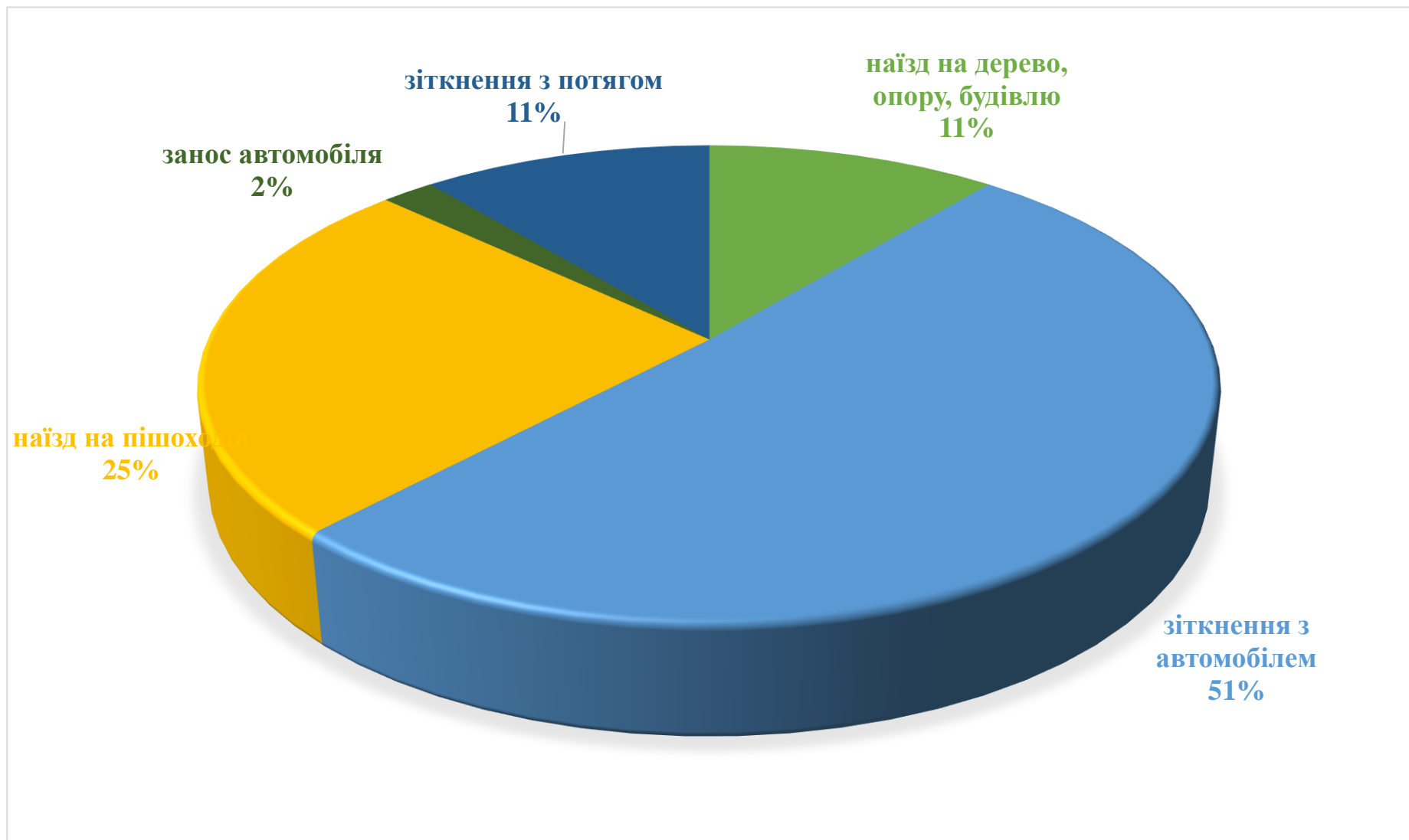


Рис. 8. Наслідки дорожньо-транспортних пригод, %

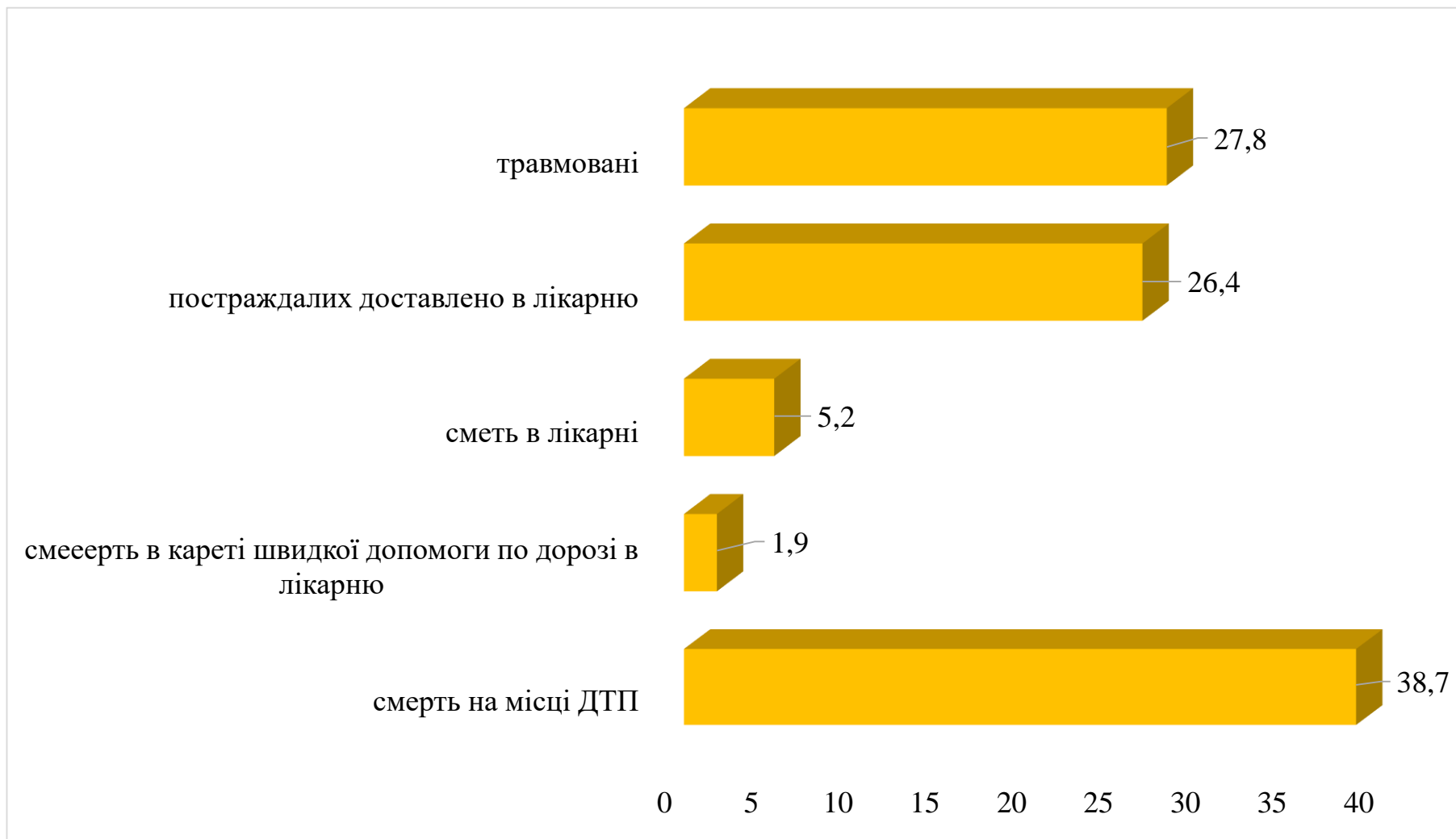


Рис. 9. Наслідки для учасників дорожньо-транспортної пригоди, %

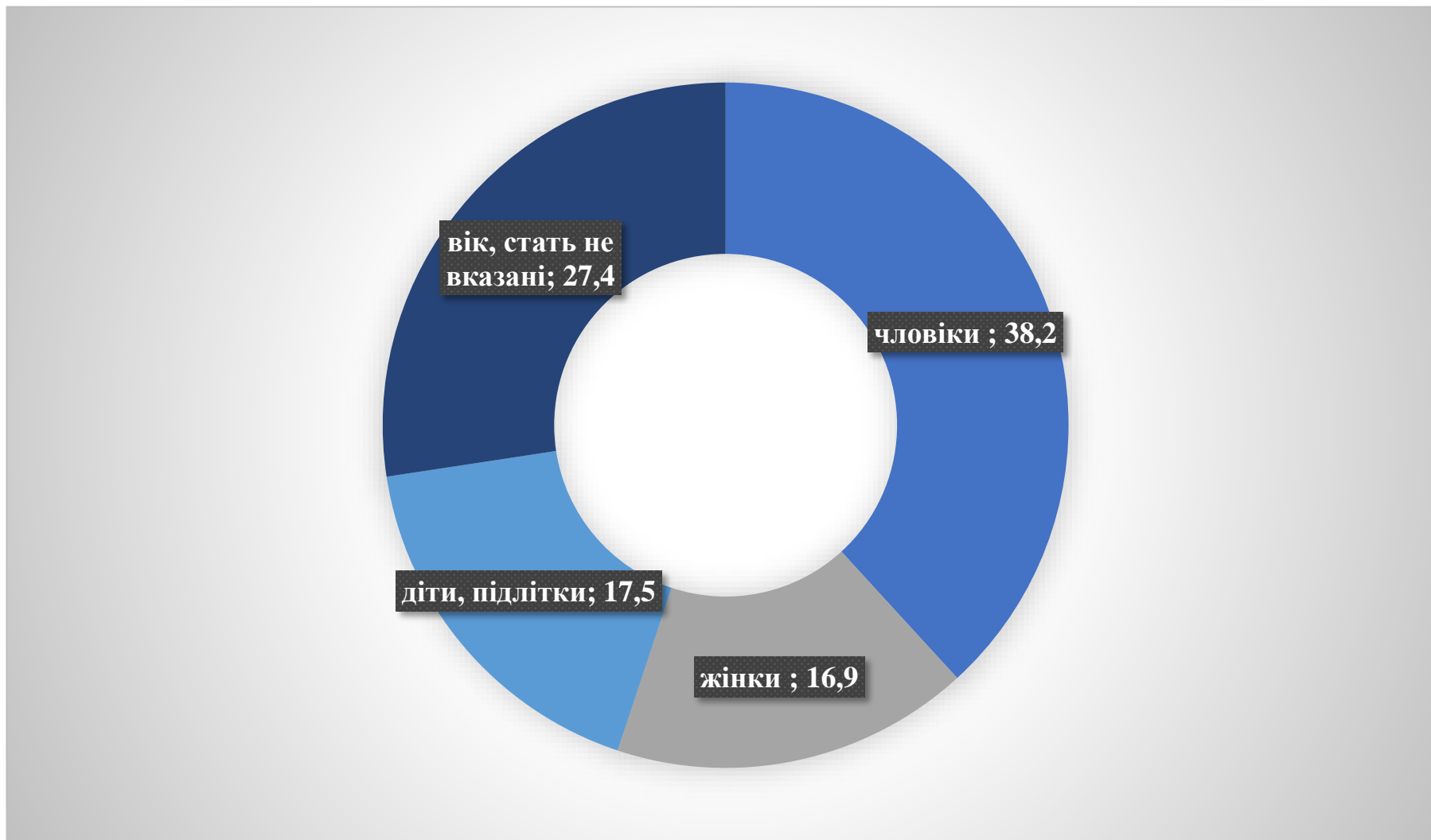


Рис. 10. Постраждалі в дорожньо-транспортній пригоді (гендерний аспект), %

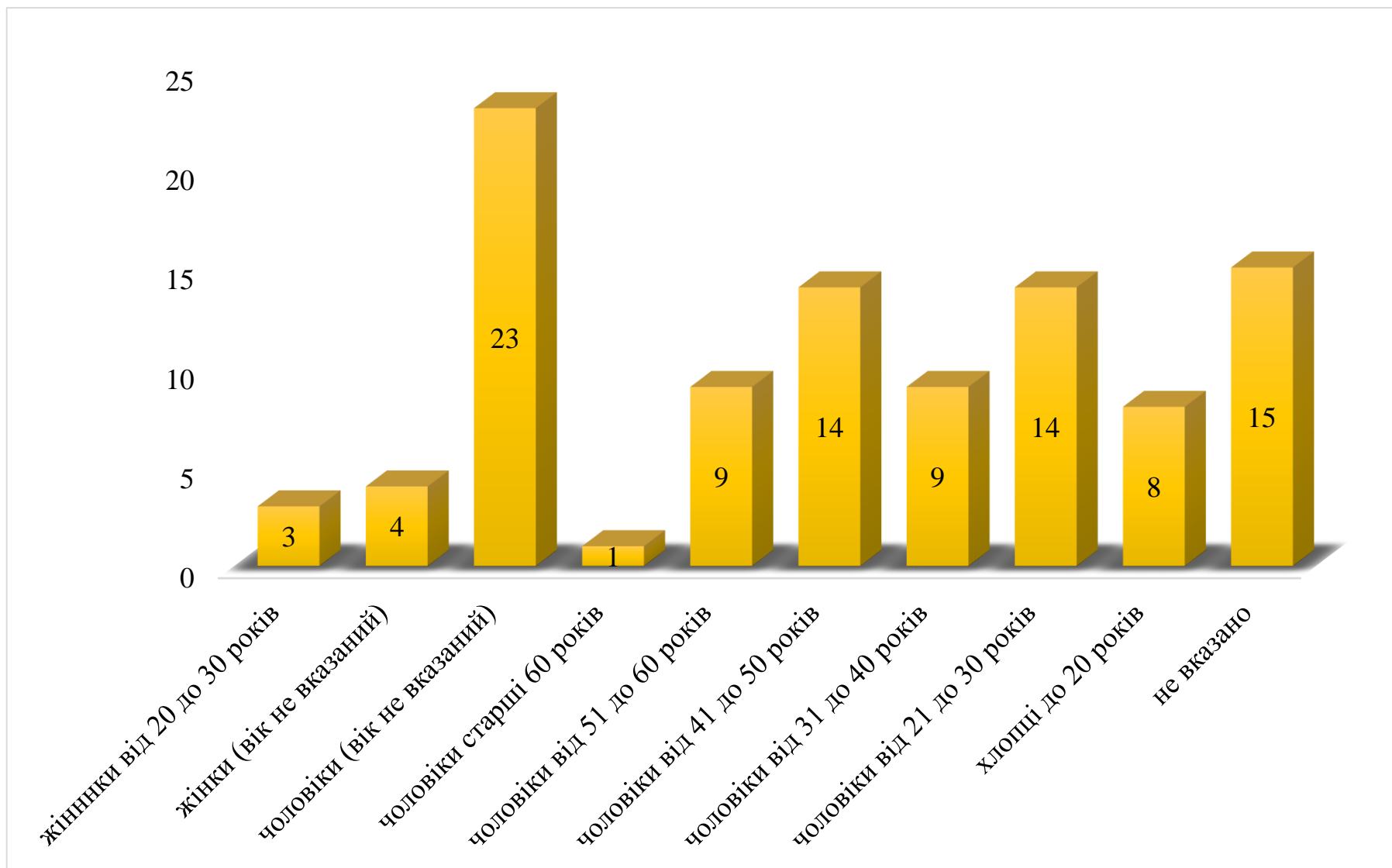


Рис. 11. Правопорушники, %

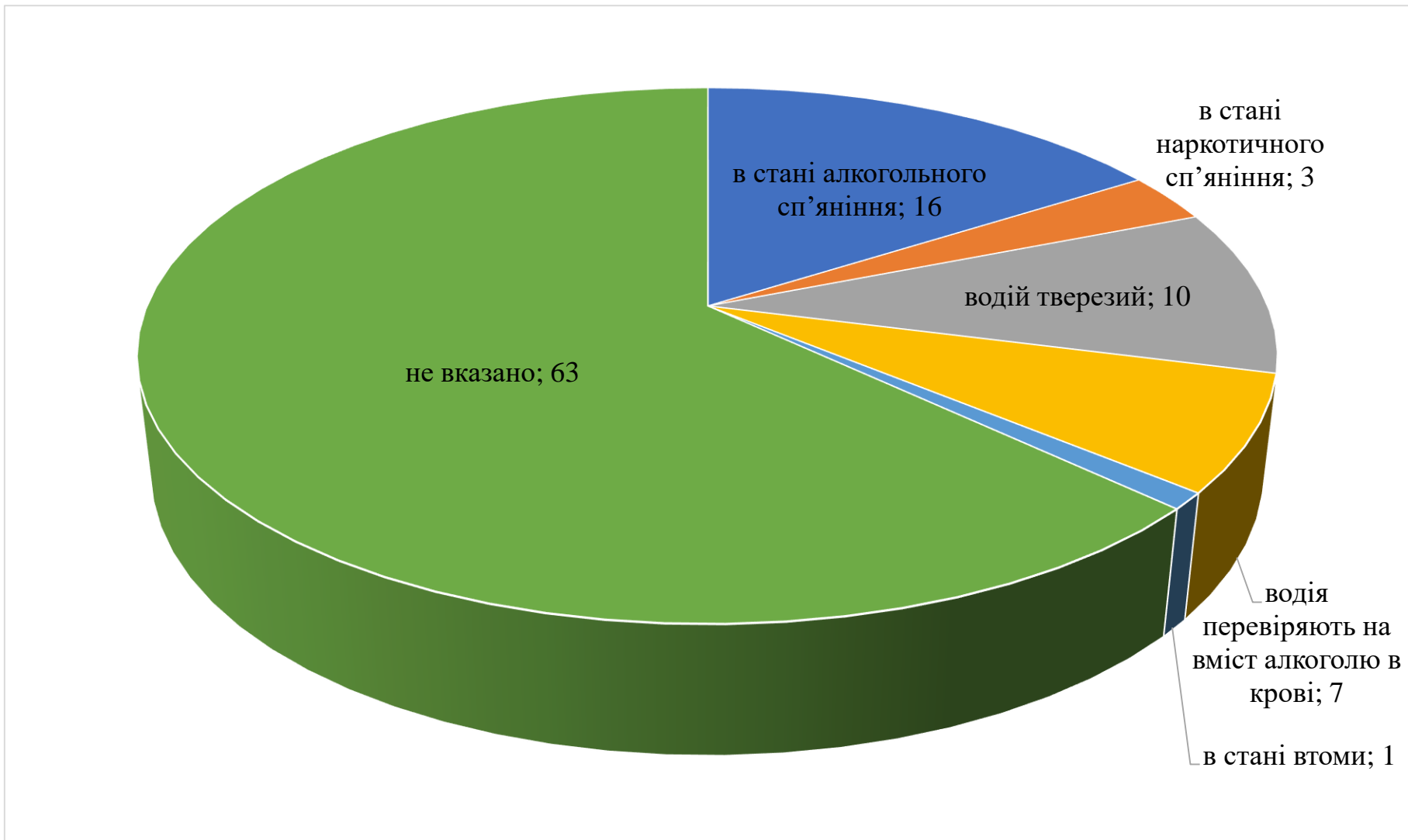
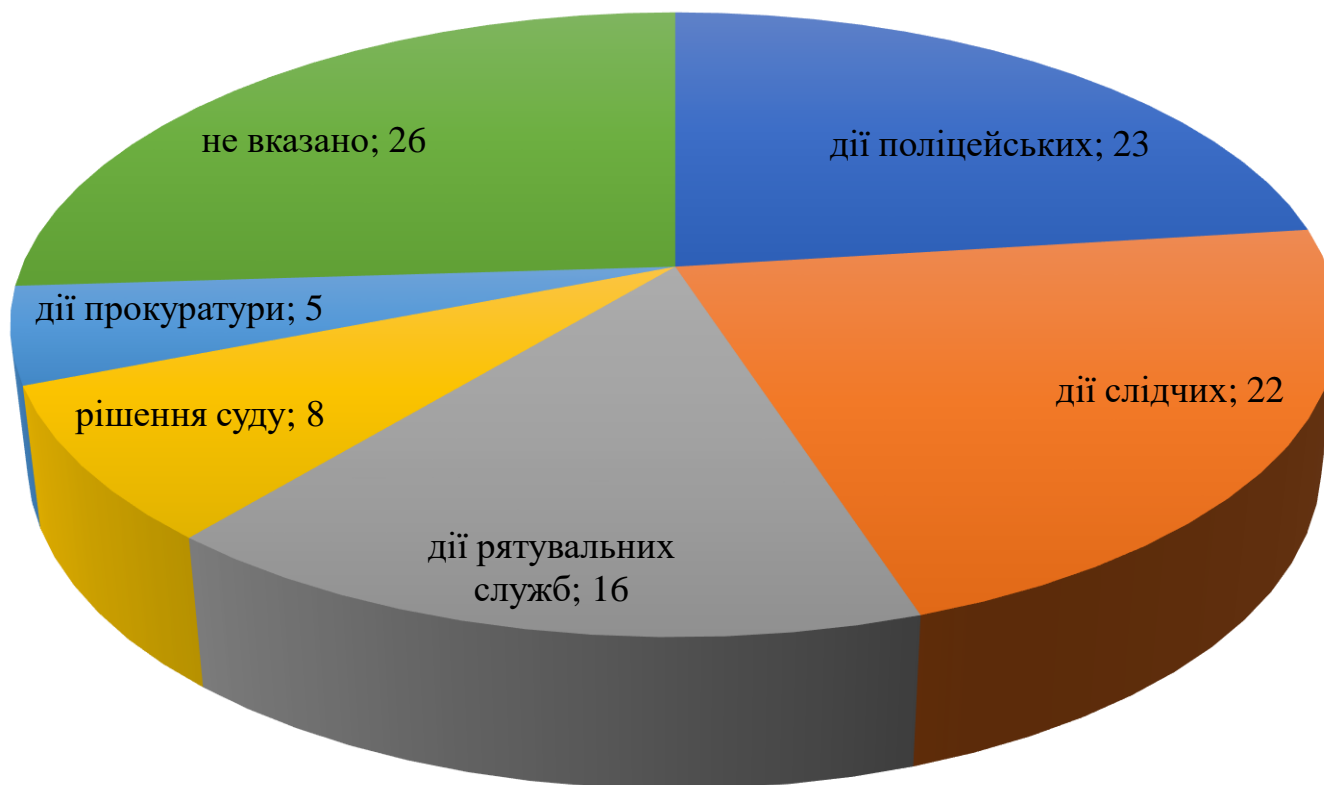


Рис. 12. Стан водія, в якому він скоїв дорожньо-транспортну пригоду, %



■ дії поліцейських ■ дії слідчих ■ дії рятувальних служб ■ рішення суду ■ дії прокуратури ■ не вказано

Рис. 13. Дії судових, правоохоронних органів та рятувальних служб, %

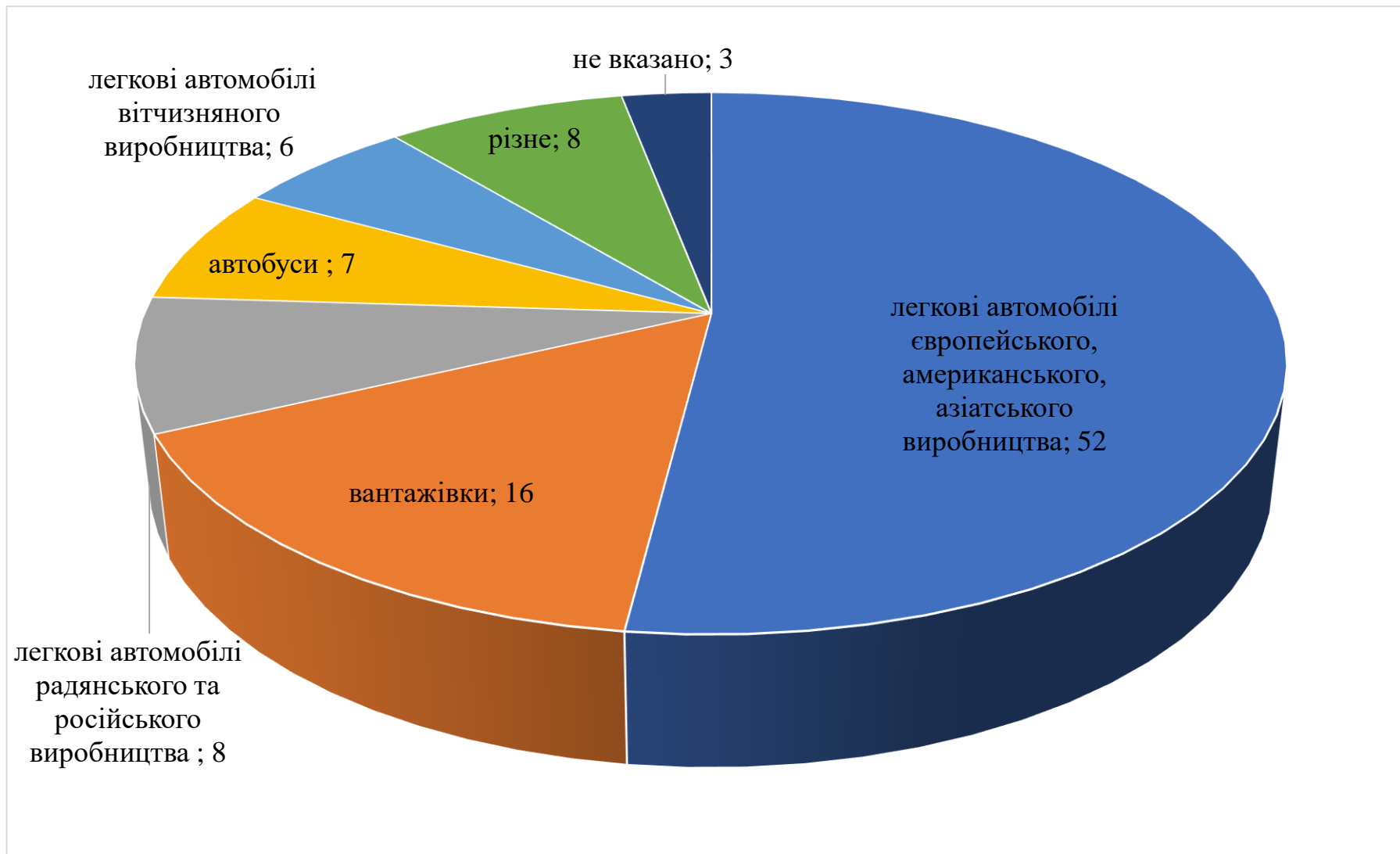


Рис. 14. Транспорт винуватців дорожньо-транспортної пригоди, %

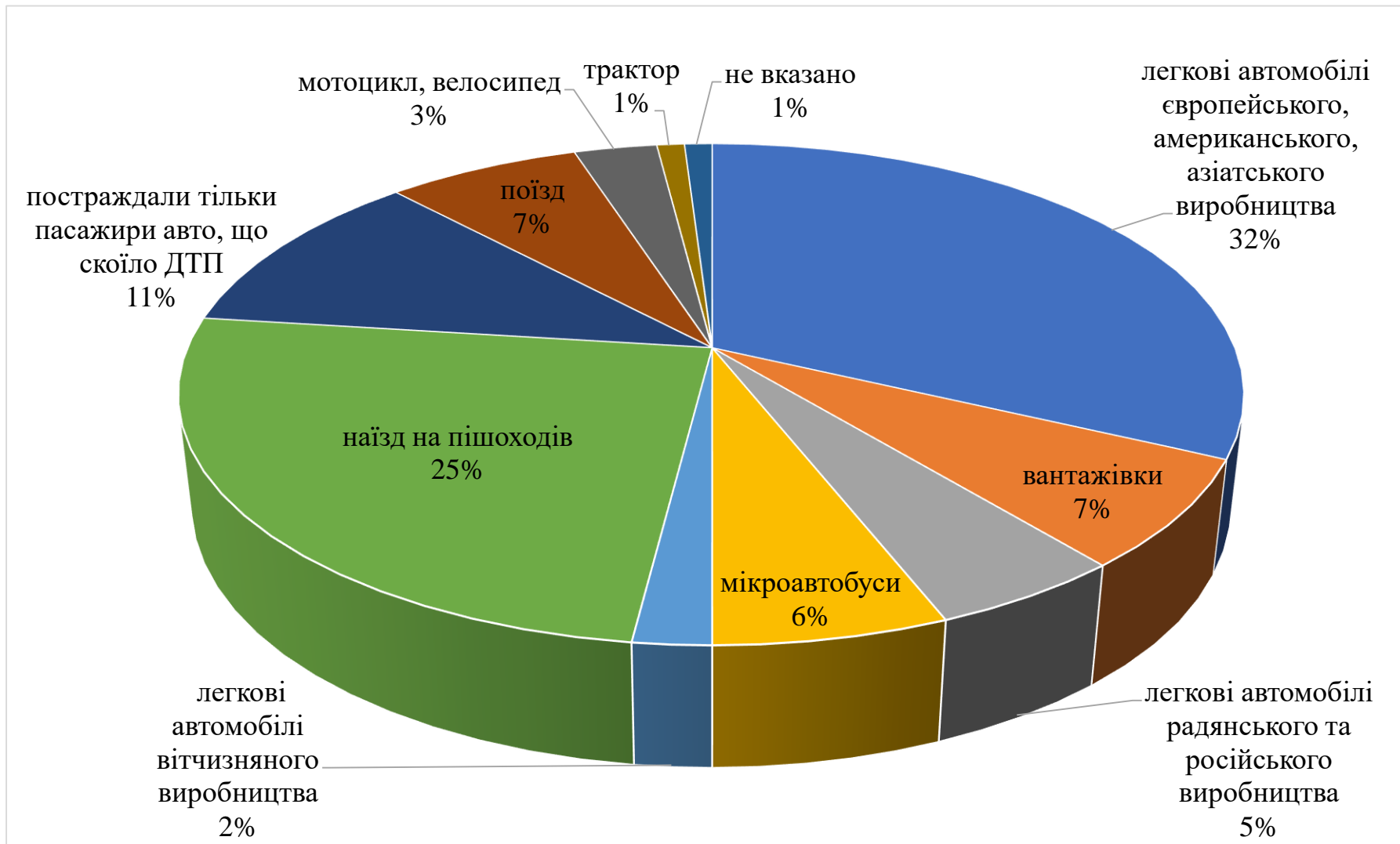


Рис. 15. Транспортні засоби, тих хто не винен в скоєнні дорожньо-транспортної пригоди, %

Для нотаток

Для нотаток

Навчальне видання

**Юнін Олександр Сергійович
Шевченко Сергій Іванович
Бабанін Сергій Володимирович
Толошна Наталія Василівна**

**ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ (ДЕТЕРМІНАНТИ ТА
КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ)**

Методичні рекомендації

Редактори, оригінал-макет –
Є. В. Коваленко-Марченкова, А. В. Самотуга
Редактор – *О. І. Галушко*

Підп. до друку 23.08.2022. Формат 60x84/16. Друк – цифровий.
Гарнітура – Times. Ум.-друк. арк. 4,67. Обл.-вид. арк. 5,00. Наклад – 10 прим.

Надруковано у Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ
49005, м. Дніпро, просп. Гагаріна, 26, rrv_vonr@dduvs.in.ua
Свідоцтво про внесення до державного реєстру ДК № 6054 від 28.02.2018