

шляхах м. Харкова і області вдалось досягти зниження ДТП, а саме скоєно 6403 (-6,6%), дорожньо-транспортні пригоди, з них 1227 (-10,8%) ДТП з постраждалими, під час яких 131 (-25,6%) особа загинула 1584 (-11,5%) отримали тілесні ушкодження. Поширеними видами автопригод залишається зіткнення 3876 (60,5%), наїзд на транспортний засіб 1149 (17,9%), що загалом складає 79% від всіх дорожньо-транспортних пригод. Кількість учасників дорожньо-транспортних пригод з вини нетверезих водіїв автотранспорту зменшилася на 24,2%, (з 434 до 329), з них кількість загиблих збільшилася на 14,3%, (з 7 до 8), кількість травмованих учасників дорожнього руху зменшилася на 39,9%, (з 173 до 104). Порівнюючи поточний період з аналогічним періодом попереднього року слід зазначити, що кількість дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками зменшилася на 45,5%, що складає 15 випадків (з 33 до 18). Кількість учасників дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками зменшилася на 48,7% (з 238 до 122), з них кількість загиблих зменшилася на 53,8% (з 39 до 18), кількість травмованих учасників дорожнього руху зменшилася на 48,6%, що складає 87 осіб (з 179 до 92).

УДК 343.4; 343.7 (043.2)

**Пилипенко В. В.,**

студентка,

юридичний факультет,

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів

Науковий керівник: Берднік І. В., к.ю.н., доцент

### **КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ (СТ. 286 КК УКРАЇНИ)**

Порушення правил безпеки дорожнього руху є однією з глобальних проблем соціально-економічного характеру, що стоїть перед більшістю держав світу. Щорічно в дорожніх аваріях гине 1,2 млн. осіб і близько 50 млн. отримують травми. За прогнозами ці

цифри зростуть приблизно на 65% протягом наступних 25 років, якщо не будуть здійснюватися належні попереджувальні засоби. Ризик при пересуванні автомобільним транспортом у 12 разів небезпечніше морського і річкового, у 3 рази – залізничного і у 1,5 рази – повітряного. За інформацією МОЗ України в 2012 було зафіксовано понад 5 тис. смертей на дорогах, що на 18% більше, ніж в 2011 році. Вже в 2013 році кількість смертей зросла, рекордним за кількістю смертей та травм на дорогах став місяць квітень, за який загинуло кілька сотень осіб. За статистикою в Україні в 3 рази рідше гинуть на дорогах, ніж в Намібії, в 2 рази ніж в Тайланді, в 1,5 разів ніж в арабських Еміратах. Але частіше, ніж в Польщі, Білорусії, Молдові. За показниками найбезпечнішими країнами, щодо дотримання правил безпеки дорожнього руху є Германия, Великобританія, Ізраїль та Японія.

У порівнянні з зарубіжним досвідом у законодавстві України щодо порушення правил безпеки дорожнього руху є ряд недоліків. Наприклад, порівнюючи законодавства Литви, Латвії та Естонії, які на даний момент є членами ЄС, членом якого прагне стати і Україна, можна визначити, що в законодавствах цих країн включені рекомендації ЄС щодо безпеки дорожнього руху, такі резолюції як: про ремені безпеки; про заходи необхідні для поліпшення дорожнього руху в нічний час; про впровадження і використання ременів безпеки на задніх сидіннях автомобілів і безпечнішому перевезенні дітей і дорослих; про вантажівки і безпеку дорожнього руху; про зниження швидкості; про уразливих користувачів дорогами – пішоходів; про уразливих користувачів – водіїв мопедів і мотоциклістів. про вживання спиртних напоїв як чинник, що збільшує кількість дорожніх подій, до речі мінімальний рівень допустимого вмісту алкоголю в крові в Україні становить 0,2 проміле, такий показник вказаний і в законодавстві Естонії, тоді як в Латвії 0,2-0,5 в залежності від стажу керування та 0,4 проміле – в Литві. Також є доречним запозичення досвіду Латвії та Литви щодо встановлення кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних засобів, о спричинило вказані в законі наслідки. Адже помічена тенденція до зростання останнім часом та території України кількості правопорушень, пов'язаних з керуванням транспортним засобом в

стані сп'яніння. Тому можна вважати, що є доцільним відмежовувати покарання осіб, які порушили правила дорожнього руху від осіб, які порушили правила дорожнього руху в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння.

Об'єктивна сторона порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту за кримінальним правом України включає такі обов'язкові ознаки: 1) діяння, 2) обстановку, 3) наслідки та 4) причиновий зв'язок. Обстановка вчинення досліджуваного злочину характеризується тим, що діяння вчиняються та наслідки настають в обстановці дорожнього руху, тобто в процесі пересування транспортних засобів.

Аналіз тексту відповідних частин статей КК про порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту показує, що законодавець обрав для їх конструкції банкетну диспозицію. Тому при вирішенні питання про притягнення до кримінальної відповідальності за цією статтею потрібно звертатись до нормативних актів, які регламентують порядок дорожнього руху та експлуатації транспорту. Основним нормативним актом у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні є "Правила дорожнього руху", затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 13. Крім того, важливе значення має Закон України "Про дорожній рух", який було прийнято 30 червня 1993 р. (ВВР. – 1993. – №31). При визначенні характеру порушення правил безпеки руху необхідно встановлювати, яку статтю чи пункт Правил порушила особа, що керувала транспортним засобом. На це звертає увагу Пленум Верховного Суду України у відповідних постановках, присвячених справам про автотранспортні злочини. Текст статті лише у загальних рисах описує заборонене законом діяння, не пояснюючи, вчинення яких саме конкретних діянь може спричинити кримінальну відповідальність. При практичному застосуванні статті про порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту необхідно встановити, які конкретно правила безпеки руху або правила експлуатації транспортних засобів діяли, і які саме були порушені поведінкою особи, яка керувала транспортним засобом під час ДТП. Особливість банкетної диспозиції полягає у тому, що сама стаття КК може не змінюватися, але в деяких випадках правова оцінка діяння, її караність або правове становище особи, що вчинила злочинне діяння, можуть

змінюватися при зміні законів або нормативних актів, що не є кримінальними законами.

Отже, можна зробити висновок, що статистика свідчить про збільшення порушень правил безпеки дорожнього руху. Порівняно із законодавством інших країн, законодавство України має ряд неточностей та недоліків, які потрібно вирішити, наприклад такі як: покарання осіб, що порушили правила дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння, що вже зазначено в законодавстві інших країн, таких як Латвія, Литва та Естонія. А також аналіз тексту відповідних частин статей КК про порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту показує, що законодавець обрав для їх конструкції банкетну диспозицію, що має значення при зміні нормативних актів, пов'язаних з правилами безпеки дорожнього руху, адже правове становище особи, що вчинила злочинне діяння, може змінюватися при зміні нормативних актів, що не є кримінальними законами.

#### *Література*

1. Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст.131.
2. Про дорожній рух : Закон України від 30 липня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України – 1993. – № 31. – С. 338.
3. Правила дорожнього руху. Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, введені в дію з 1 січня 2002 р. // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41.
4. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / за заг.ред. П.П. Андрушка, В.Г. Гончаренка, Є.В. Фесенка.; 2-е вид., перероб. та доп.) – К. : Дакор, 2008. – 1428 с.
5. В Україні встановили мінімальний рівень алкоголю в крові [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://autoban.pp.ua/index.php?newsid=8589>