

УДК 343.275

**І. М. Горбачева,**

канд. юрид. наук, доц., доцент  
кафедри кримінального права  
Національного університету  
«Одеська юридична академія»

## **ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД БОРОТЬБИ З ПОРУШЕННЯМИ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

*У статті висвітлено досвід низки європейських держав установавання відповідальності за окремі злочини, що передбачають порушення особами, які керують транспортними засобами, правил безпеки дорожнього руху. Враховуючи сучасний стан аварійності на шляхах в Україні, пропонується запозичення позитивного зарубіжного досвіду у протидії цим видам злочинів.*

**Ключові слова:** позбавлення водійських прав, інший захід кримінально-правового характеру, стан сп'яніння, довічне позбавлення права.

Згідно з інформацією Всесвітньої організації охорони здоров'я, щороку у світі гинуть на дорогах близько 1,2 млн. людей, а кількість поранених складає близько 10 млн. За статистикою Управління безпеки дорожнього руху України в 2014 р. зареєстровано 190010 ДТП, у яких загинуло 4464 і травмовано 32352 осіб, у 2015 р. – 153217 ДТП, у яких загинуло 4483 і травмовано 32395 осіб, в 2016 р. – 138536 ДТП, у яких загинуло 4003 і травмовано 31600 осіб, і тільки за два місяці 2017 р. – 23614 ДТП, у яких загинуло 466 і травмовано 4366 осіб. Як свідчать дані статистичного обліку, з вини водіїв у 2016 р. вчинено 11 % від усіх ДТП за цей рік, зокрема у стані сп'яніння – 2 %, через порушення швидкісного режиму – 4 %, через виїзд на смугу зустрічного руху – 0,8 %.

Проведений Всесвітньою організацією охорони здоров'я глобальний огляд показав, що в Україні смертність від ДТП складає 13,5 % на 100 тис. населення, натомість відповідний показник у Швеції складає 5,2 %; у Німеччині – 4,3 %; у Франції – 5,1 %; в Іспанії – 6,1 %; у Польщі – 10,3 %; у Росії – 18,9 %.

Порушення правил дорожнього руху спричиняє тяжкі наслідки здоров'ю та життю, суттєві матеріальні збитки (приблизно 16 млрд. грн. на рік). Отже, проблема відпрацювання ефективних та дієвих заходів попередження порушення правил дорожнього руху в Україні потребує ретельного дослідження та розв'язання. В Україні в рамках щорічних заходів щодо адаптації законодавства до вимог ЄС був розроблений проект Державної концепції підвищення безпеки дорожнього руху, якою передбачалося до 2012 р. зменшити кількість загиблих на дорогах і вулицях населених пунктів України вдвічі порівняно з рівнем 2006 р. Статистика свідчить, що в цілому кількість ДТП було зменшено, але й ці показники є відносними. З огляду на досить високий рівень аварійності та смертності в ДТП в Україні розробка та впровадження заходів з поліпшення безпеки на дорогах загального користування є вкрай необхідною.

Третього березня 2010 р. Генеральна асамблея ООН оголосила 2011–2020 роки «Десятиріччя дій з забезпечення безпеки дорожнього руху». Засідання Асамблеї було присвячено питанню глобальної кризи у сфері безпеки дорожнього руху і саме на ньому була прийнята резолюція, що закликає зупинити або повернути назад тенденцію до зростання випадків смерті і травм у результаті дорожньо-транспортних подій.

За загальним правилом для визначення рівня ефективності заходів протидії певного виду злочинності необхідно виділити основні чинники вчинення правопорушень у певній сфері. Так, у сфері безпеки дорожнього руху ними є: надмірна й неадекватна умовам руху швидкість; вживання алкоголю та інших хімічних речовин, що знижують спроможність водія керувати; участь у дорожньому русі молодих і малодосвідчених водіїв та ін. Третя програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху у країнах ЄС під назвою «Партнерство заради безпеки» 2004 р. одним із основних напрямків реалізації визначає стимулювання учасників дорожнього руху дотримуватися дисципліни. Завдяки прийнятим Комісією ЄС стратегіям та заходам низки

програм у країнах ЄС зафіксовано суттєве зниження кількості смертельних і важких випадків внаслідок ДТП при тому, що парк і рухомість автомобілів збільшили.

У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 р. зазначалося, що однією з причин підвищеного рівня порушень правил безпеки дорожнього руху є недосконалість правового регулювання у сфері профілактики їх порушення. Постанова КМУ «Про затвердження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» від 25 березня 2013 р. № 294 передбачала як один зі шляхів розв'язання проблем підвищення рівня безпеки дорожнього руху розширення міжнародної співпраці та обміну досвідом у цій сфері. Тому актуальним в аспекті вироблення ефективних заходів стимулювання дисципліни учасників дорожнього руху уявляється вивчення досвіду зарубіжних країн в забезпеченні дорожнього руху кримінально-правовими заходами примусу.

У цій статті буде досліджено положення КК ФРН, Польщі, Франції, рівень смертності від ДТП в яких значно нижчий від України.

КК ФРН передбачає широке коло караних діянь, визначених як порушення правил безпеки дорожнього руху. Зокрема, за § 315с КК ФРН, такими порушеннями охоплюється вчинення одного з альтернативних діянь: управління транспортним засобом особою, яка внаслідок вживання алкогольних напоїв, або інших одурманюючих речовин, або через наявні у неї психічні або фізичні вади не в змозі його вести; грубе порушення дорожнього руху, поєднане з виявленням неповаги до інших, неврахуванням права переважного проїзду, допущенням порушення при обгоні або іншим порушенням правил водіння при обгоні, порушенням правил при перетині пішохідних переходів, перевищенням швидкості на ділянках дороги зі зниженою видимістю, або на перехрестях, до примикаючих вулиць або залізничних переїздів, або недотримання правил правостороннього руху на

ділянках дороги зі зниженою швидкістю, розвертання на автобанах або вулицях для автотранспорту, чи їзда в протилежному напрямі; недотримання безпечної відстані, неналежним чином зупинення, внаслідок чого створено загрозу здоров'ю і життю іншої людини або чужим речам, які мають значну вартість. Таким чином, кримінально караними у розглядуваному КК визнаються дії, які за українським законодавством є власне адміністративним проступком, утім саме ці діяння створюють передумови для серйозних дорожньо-транспортних пригод. У цьому аспекті позитивним для України вбачається перенесення низки діянь із адміністративних правопорушень (що відповідають вищевказаним злочинам за КК ФРН) до розряду кримінально караних.

У § 316 КК ФРН встановлено відповідальність за керування особою транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або під впливом інших одурманюючих речовин, внаслідок чого вона не в змозі безпечно вести транспортний засіб (карається позбавленням волі на строк до одного року або штрафом). Поряд із указаними видами покарань положення Загальної частини КК ФРН передбачає застосування позбавлення прав водія та заборони на їх видачу як захід виправлення та безпеки (на підставі § 69 та § 70) та одночасно як покарання (за § 44 КК ФРН – заборона управління транспортним засобом). Умовою призначення позбавлення прав водія та заборони на їх видачу як додаткового покарання є вчинення кримінально караного діяння внаслідок управління автотранспортним засобом, причому особа має бути засуджена до позбавлення волі або грошового штрафу.

Позбавлення прав водія як захід виправлення та безпеки застосовується у випадках, якщо:

1) особа вчинила протиправне діяння при управлінні, або у зв'язку з управлінням автотранспортного засобу при порушенні обов'язків водія;

2) за це діяння особа може бути засуджена або не засуджена тільки тому, що не виключається її неосудність;

3) із характеру самого протиправного діяння витікає, що особа не придатна керувати автотранспортним засобом.

Тобто цей захід безпеки може застосовуватися і за відсутності вини особи, а непридатність керувати автотранспортним засобом, на думку німецького законодавця, має місце при вчиненні таких злочинних діянь, як порушення правил безпеки дорожнього руху (§ 315с); керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (§ 316); незаконне залишення місця дорожньо-транспортної події (§ 142); при заподіянні значного збитку чужим речам чи вчиненні злочину в стані повного сп'яніння (§ 323а). Права водія втрачають силу з моменту набрання вироком законної сили, а видане німецькою владою посвідчення на право керування відбирається, водночас судом встановлюється тимчасова заборона (строком від шести місяців до п'яти років) на видачу такій особі нових прав водія. Заборона може бути призначена назавжди, якщо суд вважає, що закріплений законом максимальний її строк є недостатнім для усунення небезпеки, яка виходить від особи.

Якщо права водія видані органом держави-члену Європейського співтовариства або держави-члену іншого Договору про європейський економічний простір і їх власник має постійне місце проживання у ФРН, то при позбавленні особи за вироком суду прав водія вони направляються до органу, який їх видав. У деяких випадках у зарубіжних водійських посвідченнях робиться відмітка про вилучення дозволу на керування автотранспортним засобом і про заборону на їх видачу.

У КК Республіки Польща з квітня 2000 р. також передбачено відповідальність за управління транспортним засобом у стані сп'яніння. Відповідно до ст. 178а цього КК хто, перебуваючи у стані сп'яніння або під впливом одурманюючих речовин, управляє механічним сухопутним, водним або повітряним засобом пересування, підлягає штрафу, покаранню обмеженням волі або позбавленням волі на строк до двох років; якщо ж

управління здійснюється на громадській дорозі або на заселеній території іншим транспортним засобом, особа підлягає штрафу, покаранню обмеженням волі або позбавленням волі на строк до одного року.

За КК Республіки Польща суд має право постановити рішення про заборону управляти засобом пересування певного виду у випадку засудження особи за злочин проти безпеки руху або якщо винний у момент вчинення злочину перебував у стані сп'яніння, під впливом одурманюючого засобу або зник із місця події, особливо якщо з обставин суспільно небезпечного діяння випливає, що подальше керування засобом пересування цією особою загрожує безпеці руху та суспільній безпеці. Із квітня 2000 р. відповідно до ст. 42 КК Польщі суд може ухвалити рішення про заборону управляти будь-якими механічними засобами пересування назавжди, якщо в момент вчинення злочину винний перебував у стані сп'яніння, під впливом одурманюючого засобу; або зник із місця події; або внаслідок порушення правил руху була спричинена смерть або тяжка шкода здоров'ю іншої особи; або у випадку повторного осуду особи, яка управляла механічним транспортним засобом. При вчиненні особою злочинного діяння за наявності вищеперелічених обставин суд одночасно з ухваленням рішення може зобов'язати її сплатити грошову компенсацію на користь установи або громадської організації, якій доручено або яка відповідно до статуту зобов'язана надавати допомогу постраждалим у транспортних подіях особам.

Подібні положення містяться і в КК Болгарії (ст. 343 б). Зокрема, у випадку, якщо особа керує механічним транспортним засобом у стані сп'яніння при концентрації алкоголю в крові понад 1,2 на тисячу одиниць, встановленої в належному порядку, карається позбавленням волі до одного року.

Позбавлення права на керування транспортними засобами у ст. 96 КК Іспанії закріплено як захід безпеки, що не передбачає позбавлення волі; у свою чергу, КК Франції в ст. 131-5 та ст. 131-14 відносить його до

додаткових покарань, які застосовуються за вчинення проступку або правопорушення: позбавлення прав водія, заборона управляти деякими транспортними засобами, анулювання прав водія із заборonoю клопотати про видачу нових прав на строк не більше п'яти років. Такі заходи мають спільні риси з аналогічними заходами безпеки, передбаченими КК ФРН, і французькі юристи розглядають ці додаткові покарання саме як заходи безпеки, якщо останні мають переважно превентивну мету: позбавлення прав водія, або заборона керувати деякими транспортними засобами, або приведення в нерухомий стан транспортного засобу, що належить засудженій особі.

Чинний КК України передбачає можливість позбавлення особи водійських прав на строк до трьох років лише у випадку вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК України. Причому, законодавець не відносить вирішення цього питання до обов'язків суду в кожному конкретному випадку, а передбачає можливість застосування такого заходу на його розсуд. Тобто особа, керуючи транспортним засобом та умисно порушивши правила дорожнього руху, після розгляду справи в суді має можливість знову сісти за кермо. Утім особа може заподіяти умисне тяжке тілесне ушкодження або позбавити людину життя шляхом здійснення наїзду транспортним засобом, використавши останній як знаряддя вчинення злочину. У таких випадках суд може кваліфікувати зазначені дії лише як злочин проти життя, здоров'я особи, санкції за вчинення яких не передбачають позбавлення водійських прав. На наш погляд, це не є правильним, адже особа навмисно використовує джерело підвищеної небезпеки та порушує правила дорожнього руху для спричинення тяжких наслідків.

Ураховуючи вищенаведене та досвід зарубіжних держав, пропонується в Загальній частині КК України передбачити порядок та умови застосування позбавлення права на керування транспортними засобами як інший кримінально-правовий захід. Причому варто враховувати такі положення:

- 1) передбачити можливість позбавлення особи права керування

транспортними засобами на строк до трьох років у випадку вчинення нею будь-якого суспільно небезпечного діяння у зв'язку з керуванням транспортним засобом або при порушенні обов'язків водія автотранспортного засобу, з одночасною заборонаю видачі такій особі нових водійських прав; 2) передбачити можливість установити заборону на управління транспортним засобом безстроково, якщо особа внаслідок керування транспортним засобом спричинила тяжкі тілесні ушкодження або смерть іншій особі і на момент керування транспортним засобом перебувала у стані алкогольного або іншого сп'яніння.

Чинне законодавство про адміністративні правопорушення передбачає відповідальність за низку таких діянь, які у ФРН, Польщі, Болгарії, Франції вважаються злочином. Наприклад, за ст. 122 КУпАП України адміністративну відповідальність несуть особи у випадку перевищення ними встановлених обмежень швидкості руху, проїзду на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та правил проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, порушення правил руху автомагістралями; перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять /або п'ятдесят кілометрів на годину, та такі, що спричинили створення аварійної обстановки. У майбутньому, враховуючи прагнення України вступити до Євросоюзу, доцільно було б за низку з указаних вище діянь передбачити кримінальну відповідальність, але українське населення до таких змін слід підготувати.

Що стосується діяння, яке передбачене ст. 130 КУпАП, – керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, вважаємо більш ніж доцільно врахувати зарубіжний досвід та встановити за такі дії, навіть якщо



вони не призвели до заподіяння шкоди здоров'ю чи майну, кримінальну відповідальність. При цьому слід передбачити таке діяння на рівні злочину невеликої тяжкості, адже сам факт загрози застосування покарання за управління транспортним засобом у стані сп'яніння, вважаємо, матиме більш ефективний вплив, аніж значні розміри штрафних санкцій за чинного редакцією ст. 130 КУпАП.

Таким чином, адекватне правове регулювання та правозастосовна діяльність органів внутрішніх справ у сфері забезпечення дорожнього руху мають бути спрямовані на зміцнення дисципліни на транспорті, протидію порушенням відповідних правил, норм і стандартів, запобігання дорожньо-транспортним пригодам, захист особистих прав громадян.

#### ***Список використаних джерел***

1. Бухгольц Э. Уголовное право в объединенной Германии / Э. Бухгольц // Вестник МГУ. Сер. 11. Право. – 1993. – № 1. – С. 50–54.
2. Интерактивная карта со статистикой ДТП в мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http:// roadskillmap.com/#37.89219554724437,27.861328125,5](http://roadskillmap.com/#37.89219554724437,27.861328125,5). – Загл. с экрана.
3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження КМ України від 25 травня 2011 р. № 480-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.liga.zakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KR110480.html](http://search.liga.zakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR110480.html). – Заголовок з екрану.
4. Статистика аварійності в Україні: Управління безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>. – Заголовок з екрану.
5. Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия / науч. ред. и пер. Д. А. Шестакова, Г. Г. Йешек. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2003. – 524 с.
6. Уголовный кодекс Республики Польша / науч. ред. А. И. Лукашов, Н. Ф. Кузнецова. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2001. – 234 с.
7. Уголовный кодекс Франции / науч. ред. Л. В. Головкин, Н. Е. Крылова / пер. с фр. Н. Е. Крыловой. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2002. – 650 с.

***Горбачева И. М. Зарубежный опыт борьбы с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации транспорта***

*В статье освещен опыт ряда европейских государств установления ответственности за отдельные преступления, предусматривающие*

*нарушение лицами, управляющими транспортными средствами, правил безопасности дорожного движения. Учитывая современное состояние аварийности на дорогах в Украине, предлагается заимствование зарубежного опыта в противодействии отдельным видам преступлений.*

*Ключевые слова* лишение водительских прав, иные меры уголовно-правового характера, состояние опьянения, пожизненное лишение права.

***Gorbachova I. M. Foreign experience in dealing with violations of the rules of traffic safety and safety of transport operations***

*The article takes up experience of European countries of establishing responsibility for certain crimes envisaged violations of traffic safety rules by persons driving vehicles. Considering the current state of accidents on the roads in Ukraine, it is proposed to borrow the positive foreign experience in counteraction to certain types of crimes.*

***Key words:*** deprivation of driver's license, other criminal and legal measures, state of intoxication, life deprivation of a right.