

УДК 343.9 (477)

DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.316185>

А. В. Калініна,

к.ю.н., старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР У КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕННЯХ ЗА СТАТТЕЮ 286 КК УКРАЇНИ¹

У статті здійснюється аналіз «людського фактору», що має місце у кримінальних правопорушеннях за статтею 286 КК України. Водії є головними учасниками дорожнього руху, суб'єктами, на які покладається відповідальність за його забезпечення.

Відповідно до статистичних звітів Офісу Генерального прокурора протягом у 2023 році кримінально-караних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, зафіксовано 10 % більше, ніж у 2022 році.

Одним із способів виявлення проблем у сфері безпеки дорожнього руху та пошуку їх вирішення є вдавання до дослідження думки населення. Цей підхід широко застосовується як в Україні, так і за кордоном.

За результатами проведеного опитування біля 3 тис. респондентів – водіїв транспортних засобів, 50,8 % з них оцінюють стан безпеки дорожнього руху у своєму регіоні як незадовільний.

Серед причин надання незадовільної оцінки стану безпеки дорожнього руху водії-респонденти виокремлюють: недотримання ПДР водіями автотransпортних засобів (63,8 % респондентів), недисциплінованість пішоходів (55,9 %), незадовільна дорожня інфраструктура (44,1 %), уникнення порушниками ПДР покарання (28,8 %), недостатній рівень підготовки водіїв (23,3 %), недостатньо суворі санкції для порушників ПДР (20,7 %), незадовільна організація дорожнього руху (18,4 %), незадовільна робота патрульної поліції (10,4 %) та ін.

За результатами узагальнення матеріалів судової практики ігнорування водіями обережності (тобто порушення ПДР у тому місці і в той час, коли вони вважають це за потрібне) – головна причина вчинення кримінальних правопорушень за статтею 286 КК України.

Визначено, що «людський фактор» пов'язаний із водієм транспортного засобу, є найбільш уразливим серед факторів, котрі впливають на виникнення ДТП. Одним із термінів, яким може описуватися

¹ Наукову статтю підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U105615).

потенційно криміногенна поведінка водія у науковій та публіцистичній літературі, є «агресивне водіння».

Констатовано, що «агресивне водіння» водіями розуміється скоріше як активні дії з боку особи, яка керує транспортним засобом, аніж суб'єктивні якості водія (його темперамент чи виховання), головною причиною якого є потреба у самоствердженні. «Агресивне водіння» як одну із найбільших загроз для безпеки з боку інших осіб визначають 7 % водіїв.

«Людський фактор» проявляється не лише в манері керування транспортним засобом. До нього відноситься й вплив на поведінку водія навколишніх факторів, що проявляється у особливостях його психологічної та фізіологічної реакції на них. Дисбаланс у психологічний стан водія можуть вносити не лише складні психологічні процеси (збудження, нестабільний емоційний стан чи навіть депресія), а й ситуативні випадки на дорозі. Найпоширенішим джерелом вказаних ситуацій як для водіїв-початківців, так і для досвідчених може бути страх і паніка, через що «провокується» їх неправильна поведінка на дорозі.

Із початком воєнного стану, окрім «звичних» стресових факторів на дорозі – страху, роздратування, паніки, неправильної поведінки на дорозі – з'явилося кілька додаткових (не типових) причин стресового характеру для водіїв, які здатні впливати на людину, підвищуючи у неї стресовий стан, у тому числі й види реакції – перевищення допустимої швидкості руху. Такими стресовими ситуаціями є: 1) повідомлення про повітряні тривоги; 2) загроза потрапити під обстріл, зокрема на прифронтових територіях; 3) не прогнозовані екстремальні ситуації, пов'язані із обстрілом цивільної інфраструктури ворогом; 4) загроза постраждати після закінчення обстрілу; 5) гнітюче візуальне сприйняття розбитих внаслідок обстрілів доріг, населених пунктів, військової техніки тощо; 6) відсутність освітлення проїжджої частини в темну пору доби; 7) складнощі адаптації в умовах міста для водіїв, які повернулися із бойових дій і тривалий час, виконуючи свої обов'язки, бойові завдання тощо, використовували інший, більш агресивний спосіб їзди; 8) стресові ситуації, пов'язані із вимушеним через різні обставини рухом у комендантську годину без належного дозволу місцевої влади та ін.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, кримінальне правопорушення, «людський фактор», «агресивне водіння», психологічний стан водія, стресові фактори.

Постановка проблеми. Відповідно до Правил дорожнього руху в Україні (далі – ПДР) вирізняють шість видів учасників дорожнього руху: пішоходи, водії, погоничі тварин, велосипедисти та особи, які рухаються в кріслі колісному (п. 1.10 ПДР). Взаємодія між ними формує унікальний

симбіоз – процес дорожнього руху, головною характеристикою якого у цивілізованих країнах є стан безпеки.

Найчисленнішими групами учасників дорожнього руху є пішоходи та водії. Однак беззаперечним є те, що саме водії є головними учасниками дорожнього руху, а звідси – й суб'єктами, на які покладається відповідальність за його убезпечення. Зазначимо, що згідно зі статистикою Патрульної поліції, у 2023 році в Україні було зареєстровано 23 642 дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП)². Підкреслимо, що лише 698 з них було вчинено з вини пішоходів, а 3 – з вини погоничів тварин³. Порухення ПДР пішоходами у стані сп'яніння стало причиною у 31 ДТП, порушення техніки безпеки пасажиром – у 84 ДТП, порушення правил утримання автодоріг та вулиць у 5 ДТП⁴. Щодо ДТП, що сталися з вини велосипедистів, статистика відсутня. Отже, центральним учасником дорожнього руху, від якого найбільше залежить його безпека, є водій. Відповідно і вивчення людського фактору у кримінальних правопорушеннях за статтею 286 КК України набуває додаткової актуальності. Особливо важливим є розкриття такого фактору в умовах воєнного стану, коли на поведінку водія, окрім ординарних, впливає й низка специфічних умов. Ще однією особливістю, на яку необхідно звернути увагу при аналізі людського фактору, є поява у значній кількості на дорогах України військової техніки і транспортних засобів, на яких переміщуються військовослужбовці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблем дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності є предметом наукових пошуків багатьох вчених, що представляють різні галузі науки: інженерію, психологію, соціологію, медицину, експертологію тощо. Всебічному висвітленню цієї проблематики, а головне – пошукам способів

² Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.12.2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

³ Там само.

⁴ Там само.

нейтралізації перелічених загроз для безпеки дорожнього руху та шляхам зменшення їх негативних наслідків, присвячені у юридичній науці роботи фахівців з адміністративного та кримінального права, кримінології.

Людський фактор у контексті культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням детально аналізується авторами монографії «Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія і практика запобігання автотранспортним правопорушенням» В. В. Голіною та С. С. Шрамко⁵ (Харків, 2023).

Увагу «людському фактору» приділяє у своїх роботах і В. А. Мисливий, зокрема, розглядаючи штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортної злочинності⁶ (В. А. Мисливий, 2020). На людський фактор як одну із детермінант дорожньо-транспортної аварійності вказують М. Ю. Веселов, Ю. І. Марценишин та А. О. Приходько під час здійснення аналізу стану дорожньо-транспортної аварійності за участю військовослужбовців України⁷.

Протягом останніх років на дисертаційному рівні у межах своїх наукових досліджень людський фактор досліджували С. В. Маслянко у дисертаційній роботі «Адміністративно-правовий статус особи, яка керує транспортним засобом» (2024)⁸, Є. Ю. Жученко у дисертації «Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху»⁹ та ін.

⁵ Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>.

⁶ Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортної злочинності. Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 55-60. URL: <http://surl.li/dtdyma> (дата звернення: 06.11.2024).

⁷ Веселов М. Ю., Марценишин Ю. І., Приходько А. О. Аналіз стану дорожньо-транспортної аварійності за участю військовослужбовців України. *Правовий часопис Донбасу*. 2024. № 2 (87). С. 14–20. DOI 10.32782/2523-4269-2024-87-14-20.

⁸ Маслянко С. В. Адміністративно-правовий статус особи, яка керує транспортним засобом: дис. ... д-ра філос.: 081 / Дон. держ. ун-т внутр. справ. Кропивницький, 2024. 269 с. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2024/08/dysertacziya-maslyanko.pdf> (дата звернення: 10.11.2024).

⁹ Жученко Є. Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... д-ра філос.: 081 / Дон. держ. ун-т внутр. справ. Кропивницький,

Статистичні дані Офісу Генерального прокурора, Державної судової адміністрації та Департаменту патрульної поліції щодо безпеки дорожнього руху в Україні у 2018–2022 рр., у тому числі й щодо особи правопорушника, було узагальнено фахівцями Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України у збірнику статистичних даних щодо стану безпеки дорожнього руху в Україні за вказаний період¹⁰.

Мета і завдання. Метою статті є розкриття людського фактору, що має місце у кримінальних правопорушеннях за статтею 286 КК України. Для досягнення мети необхідно вирішити такі завдання: 1) визначити зміст поняття «людський фактор» у кримінальних правопорушеннях за статтею 286 КК України та розкрити його можливі компоненти; 2) сформулювати поняття «агресивне водіння» та ідентифікувати таке явище на дорогах України; 3) визначити головні фактори впливу на психологічний стан водія під час керування ним транспортним засобом, які можуть призводити до вчинення ДТП, особливо в умовах воєнного стану.

Виклад основного матеріалу. Об'єктивна сторона кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачено статтею 286 КК України, визначається як порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (частина 1 вказаної статті), смерть або заподіяло тяжке тілесне ушкодження (частина 2) чи спричинило загибель кількох осіб (частина 3). Отже, вузловим моментом кримінально караного діяння є перш за все факт порушення ПДР, що, по суті,

2023. 281 с. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/05/zhuchenko-dysertacziya.pdf> (дата звернення: 10.11.2024).

¹⁰ Збірник статистичних даних щодо стану безпеки дорожнього руху в Україні у 2018–2022 роках: електрон. вид. / уклад. І. О. Христич ; за ред. М. Г. Колодяжного ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В.Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 144 с. URL: <https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2023/12/%D0%97%D0%B1%D1%96%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA-%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85-%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%85-2018-2022.pdf>.

належить до адміністративно-караних діянь. До речі, адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху створюють специфічне «підґрунття» для діянь, передбачених статтею 286 КК України, і є для них фоновим явищем. Про це неодноразово наголошували у своїх роботах дослідники кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні (Батиргарєєва В. С., 2022¹¹, Новіков О. В., 2022¹² та ін.).

Згідно зі статистикою Офісу Генерального прокурора в Україні у 2022 році за статтею 286 КК України було обліковано 6 366 кримінальних правопорушень, з яких 1 270 діянь – за частинами 2, 3 статті 286 КК України, а в 2023 році – 7 017 кримінальних правопорушень, 1 243 з яких – за частинами 2 і 3 статті 286 КК України¹³. Таким чином, протягом періоду воєнного стану можна констатувати не лише сам факт статистичної фіксації кримінально-караних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а й зростання їх кількості: у 2023 році таких кримінальних правопорушень зафіксовано 10 % більше, ніж у 2022 році.

Але статистичні дані – не єдине джерело інформації щодо стану дорожнього руху. Одним із способів виявлення проблем у цій сфері та пошуку їх вирішення є вдавання до дослідження думки населення. Цей підхід широко застосовується як в Україні, так і за кордоном¹⁴. У межах

¹¹ Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. Вип. 44. С. 22. DOI: <https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-44-18>.

¹² Новіков О. В. Статистичне співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Journal «ScienceRise: Juridical Science»*, 2022. № 1(19). С. 58. DOI: <https://doi.org/10.15587/2523-4153.2022.254297>.

¹³ Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 11.11.2024).

¹⁴ Див., наприклад: Калініна А., Колодяжний М., Шрамко С. Український барометр безпеки дорожнього руху: звіт про результати анкетування щодо стану безпеки дорожнього руху: електрон. наук. вид. / Харків: Право, 2023. 55 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178411558>; Arumugam S., Bhargavi R. A survey on driving behavior analysis in usage based insurance using big data. *Journal of Big Data*. 2019. № 6:86.

розроблення теми фундаментального наукового дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» колектив науковців НДІ ВПЗ провів всеукраїнське опитування чотирьох груп респондентів щодо проблеми дорожньо-транспортної безпеки на автошляхах України: громадськості, водіїв, офіцерів поліції та членів громадських організацій, які опікуються питаннями безпеки дорожнього руху у загальній кількості 8 305 осіб. Опитування проводилося із грудня 2022 року по листопад 2023 р. за допомогою програмного забезпечення «Google Forms». Так, серед майже 3 тис. респондентів – водіїв транспортних засобів, 50,8 % з них оцінюють стан безпеки дорожнього руху у своєму регіоні як незадовільний. Водночас 49,2 % вважають його задовільним.

Причинність вказаних кримінальних правопорушень глибока, різноманітна за своїм характером та не є предметом нашого дослідження. Тому розглянемо лише загальний вектор цієї проблеми. Так, серед причин надання незадовільної оцінки стану безпеки дорожнього руху водії-респонденти виокремлюють: недотримання ПДР водіями автотранспортних засобів (63,8 % респондентів), недисциплінованість пішоходів (55,9 %), незадовільна дорожня інфраструктура (44,1 %), уникнення порушниками ПДР покарання (28,8 %), недостатній рівень підготовки водіїв (23,3 %), недостатньо суворі санкції для порушників ПДР (20,7 %), незадовільна організація дорожнього руху (18,4 %), незадовільна робота патрульної поліції (10,4 %) тощо¹⁵. Також вважаємо за доречне підкреслити, що найбільш актуальними питаннями у сфері безпеки дорожнього руху водії вважають:

- 1) рівень обізнаності про ПДР (72,3 % респондентів);
- 2) якість автошляхів (68,5 %);
- 3) організація транспортних розв'язок (23,1 %);

<https://doi.org/10.1186/s40537-019-0249-5> ; E-Survey of Road Users' Attitudes. URL: <https://www.esranet.eu/en/> (дата звернення: 01.11.2024).

¹⁵ Сума показника перевищує 100 % через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

- 4) дотримання законності працівниками патрульної поліції (22,2 %);
 5) достатність кількості працівників патрульної поліції на автошляхах (13,0 %) тощо¹⁶.

Отже, проведене нами опитування підтвердило тезу про те, що апріорі порушення ПДР – це явище, що спричиняється, в першу чергу, через особистісні якості людини. Подібні результати маємо і у судовій практиці. За результатами проведеного колективом науковців НДІ ВПЗ у межах виконання вказаної теми фундаментального наукового дослідження узагальнення матеріалів судової практики, що полягало в опрацюванні 810 обвинувальних вироків за статтею 286 КК України, винесених судами України у період з 2018 по 2020 роки мотивами (наразі в значенні причин) вчинення кримінального правопорушення були (таблиця 1):

Таблиця 1

Мотиви вчинення кримінального правопорушення за статтею 286 КК України за результатами узагальнення матеріалів судової практики¹⁷

№	Вид мотиву	Частина 1 статті 286 КК України (%)	Частина 2 статті 286 КК України (%)	Частина 3 статті 286 КК України (%)
	Побутовий	–	0,5	–
	Бравада	4,2	5,3	16,7
	Схильність до ризику	2,6	3,4	8,3
	Ігнорування обережності	90,6	87,0	83,3
	Навмання	2,6	2,4	16,7
	Інше	3,9	5,3	–

Таким чином, ігнорування водіями обережності (тобто порушення ПДР у тому місці і в той час, коли вони вважають це за потрібне) – головна причина вчинення кримінальних правопорушень за статтею 286 КК України. У цьому контексті цілком влучною є теза Є. Ю. Жученка про те, що людський фактор більше, ніж технічний впливає на вчинення ДТП, а

¹⁶ Сума показника перевищує 100 % через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

¹⁷ Сума показника перевищує 100 % через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

важливість його підкреслюється тим, що від правомірної поведінки на дорозі водія залежить не тільки його життя, а й життя інших учасників дорожнього руху¹⁸. Отже, дослідження так званого «людського фактору» є вкрай актуальним під час вивчення кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачена статтею 286 КК України.

«Людський фактор» на індивідуальному рівні дослідження може розглядатися як конкретна кримінологічна характеристика безпосереднього учасника дорожнього руху (в основному водія транспортного засобу і пішохода), риса або їх певна сукупність – не обов'язково криміногенного характеру – яка стала рушійною силою порушення ПДР, що й обумовило виникнення в конкретній ситуації ДТП. До кримінологічної характеристики «людського фактору» входять індикатори стану людини, її соціально-демографічні, кримінально-правові й морально-психологічні властивості. В. В. Голіна підкреслює, що часто певний набір таких властивостей набирає криміногенної якості, що проявляється у зухвалому свавіллі, агресивності, недисциплінованості, усталеній протиправній поведінці у сфері дорожнього руху. Прояв цих властивостей відбувається, як правило, свідомо і свідчить, перш за все, про слабкість або взагалі відсутність належного внутрішнього і зовнішнього контролю¹⁹.

В. А. Мисливий також підкреслює, що саме «людський фактор», пов'язаний із водієм транспортного засобу, є найбільш уразливим серед причинних факторів, котрі впливають на виникнення ДТП, адже протиправна поведінка людини стає вирішальною причиною кримінального правопорушення²⁰. Одним із термінів, яким може описуватися потенційно криміногенна поведінка водія у науковій та публіцистичній літературі, є «агресивне водіння». Агресивне водіння передбачає керування транспортним засобом без поваги до інших, що проявляється у небезпечній поведінці на

¹⁸ Жученко Є. Ю. Там само. С. 116.

¹⁹ Голіна В. В., Шрамко С. С. Там само. С. 129. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>.

²⁰ Мисливий В. А. Там само. С. 55. URL: <http://surl.li/dtdyml>.

дорозі, частій або небезпечній зміні смуги руху, проїзді на червоне світло та знаки зупинки, русі у попутному напрямку, виконанні поворотів та інших маневрів з порушенням ПДР, недотриманні дистанції, неповазі до регулювальників тощо²¹.

У контексті опису поведінки водія за кермом окрім терміну «агресивне водіння» у зарубіжній літературі, наприклад, виокремлюють ще такий термін як «дорожня лють» («road rage»). Дорожня лють – це агресивна поведінка водія за кермом, яка включає грубі жести, фізичні та словесні погрози, а також небезпечні методи водіння, спрямовані на іншого водія з метою залякати або виплеснути роздратування²².

За результатами вже вказаного проведеного нами опитування водіїв було визначено, що водії у переважній більшості розуміють агресивне водіння як²³: різкі та часті перестроювання, у т. ч. без дотримання безпечної дистанції (80,5 % респондентів), перевищення максимально дозволеної швидкості (57,2 %), проїзд на червоний сигнал світлофора, небажання враховувати дорожні знаки (55,8 %), їзда по смузі зустрічного руху (40,1 %). Цікаво, що запропонований нами опис агресивного водіння, схожий на термін «дорожня лють» (здійснення непристойних жестів, вигуки, словесні образи, подача звукових сигналів іншим учасникам дорожнього руху) відгукнувся у відповідях лише 29,5 % опитаних.

Таким чином, «агресивне водіння» водіями розуміється скоріше як активні дії з боку особи, яка керує транспортним засобом, аніж суб'єктивні якості водія (його темперамент чи виховання).

Намагаючись з'ясувати причини такого негативного явища, як «агресивне водіння», ми ставили перед респондентами відповідне запитання²⁴. Так, головною причиною вказаного явища вони визначили

²¹ Arumugam S., Bhargavi R. Там само. Р. 3. DOI: <https://doi.org/10.1186/s40537-019-0249-5>.

²² Arumugam S., Bhargavi R. Там само. Р. 3. DOI: <https://doi.org/10.1186/s40537-019-0249-5>.

²³ Сума показника перевищує 100 % через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

²⁴ Сума показника перевищує 100 % через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

потребу у самоствердженні (54,0 % опитаних). Також серед причин «агресивного водіння» було зазначено: бажання ризикувати, отримувати гострі відчуття за кермом (21,7 %) бажання ризикувати, отримувати гострі відчуття за кермом (20,3 %), вимушена поведінка через необхідність (15,6 %), агресивна поведінка інших водіїв (14,6 %), низький рівень правової культури (12,3 %).

Отже, ключовою причиною обрання водіями агресивної манери водіння респонденти однозначно визначили потребу у самоствердженні.

«Агресивне водіння» як одну із найбільших загроз для безпеки з боку інших осіб визначають 7 % водіїв.

Однак «людський фактор» проявляється не лише в манері керування транспортним засобом. До нього відноситься й вплив на поведінку водія навколишніх факторів, що проявляється у особливостях його психологічної та фізіологічної реакції на них. Як слушно зазначив О. В. Степанов, на психологічному стані водія й ступені його емоційної напруженості негайно відбиваються як зміни умов проїзду на різних ділянках дороги або їхнє ускладнення, в тому числі у зв'язку зі збільшенням інтенсивності руху, так і неправильні дії учасників дорожнього руху. Це викликається необхідністю подолання «психологічної інерції» при зміні стереотипу ритму руху, що виробився на попередніх ділянках, впливом несподіваних маневрів інших автомобілів, зменшенням відстані видимості. Особливо небезпечним можна визначити перехідний період, коли водій змінює швидкість свого автомобіля, пристосовуючись до умов руху на новій ділянці²⁵. Адже саме в цей момент виникає ризик дорожньо-транспортної пригоди, що полягає у виході за допустимі межі – порушенні ПДР, що може тягнути за собою адміністративно-правові або кримінально-правові наслідки.

²⁵ Степанов О. В. Вплив психологічного чинника людини на безпеку системи «Водій – автомобіль – дорога – середовище». *Теорія і практика управління соціальними системами: філософія, психологія, педагогіка, соціологія*. 2015. № 4. С. 85–93.

Важливість аналізу психологічного стану водія під час керування ним транспортним засобом полягає в першу чергу в його стресостійкості та швидкості прийняття рішень у стресових (аварійних) ситуаціях. Адже особа, яка керує транспортним засобом, повинна перебувати в оптимальному психічному стані, саме від цього залежить її безпека та безпека оточуючих. Дисбаланс у такий стан можуть вносити не лише складні психологічні процеси (збудження, нестабільний емоційний стан чи навіть депресія), а й ситуативні випадки на дорозі. Найпоширенішим джерелом вказаних ситуацій як для водіїв-початківців, так і для досвідчених може бути страх і паніка, через що «провокується» їх неправильна поведінка на дорозі.

Із початком воєнного стану, окрім «звичних» стресових факторів на дорозі – страху, роздратування, паніки, неправильної поведінки на дорозі – з'явилося кілька додаткових (не типових) причин стресового характеру для водіїв, які здатні впливати на людину, підвищуючи у неї стресовий стан, у тому числі й види реакції – перевищення допустимої швидкості руху.

Такими стресовими ситуаціями є:

1) повідомлення про повітряні тривоги (адже звук сигналу повітряної тривоги є специфічним та досить гучним і може бути для водія несподіваним, фізіологічною реакцією на що можуть стати випадкові рухи, ситуативне прийняття рішення перевищити допустимий поріг швидкості та ін.);

2) загроза потрапити під обстріл, зокрема на прифронтових територіях (цей ризик є постійним для всієї держави, в першу чергу до нього мають бути готові водії, що перебувають на цих територіях через професійну зайнятість – військові, працівники поліції, цивільного захисту, а також волонтери);

3) не прогнозовані екстремальні ситуації, пов'язані із обстрілом цивільної інфраструктури ворогом (навіть сам звук вибуху на рівні інфразвуку, незалежно від відстані від водія, формує страх постраждати від

кожного можливого наступного – інстинкт самозбереження в цьому випадку може бути неконтрольованим особою, внаслідок чого підвищується можливість виникнення аварійних ситуацій через перевищення швидкості, порушення правил маневрування тощо);

4) загроза постраждати після закінчення обстрілу (наприклад, від уламків зруйнованих будівель, пошкоджених електромереж, дерев тощо);

5) гнітюче візуальне сприйняття розбитих внаслідок обстрілів доріг, населених пунктів, військової техніки тощо;

6) відсутність освітлення проїжджої частини в темну пору доби (через безпекову обстановку та дефіцит енергопостачання або у випадку blackout проїжджа частина населених пунктів не освітлюється, що створює дискомфорт для водія, бажання швидше подолати необхідну відстань та ін.);

7) складнощі адаптації в умовах міста для водіїв, які повернулися із бойових дій і тривалий час, виконуючи свої обов'язки, бойові завдання тощо, використовували інший, більш агресивний спосіб їзди;

8) стресові ситуації, пов'язані із вимушеним через різні обставини рухом у комендантську годину без належного дозволу місцевої влади та ін.

Сукупність дії указаних факторів (які у своїй більшості є не традиційним набором стресогенних причин) здатна призводити до не передбачуваних наслідків (рухи, поведінка тощо) як для конкретної людини – водій, пішохід, так і для невизначеної кількості людей, виступати продукуючим кримінально карану поведінку джерелом. Акцентним моментом є те, що ці фактори мають темпоральну дію – більшість із них повинна нівелюватися із закінченням воєнного стану.

Висновки. Таким чином, «людський фактор» у спричиненні кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачена статтею 286 КК України, характеризується не лише таким вкрай негативним явищем, як низький рівень правової культури та правової свідомості, що проявляється, в першу чергу в агресивному водінні. Іншим проявом цього

фактору є реакція водія на стресогенні обставини, кількість яких із початком повномасштабної російської агресії значно збільшилася не лише кількісно, а й якісно, ставши додатковим продукуючим кримінально карану поведінку джерелом.

Список використаних джерел

1. Arumugam S., Bhargavi R. A survey on driving behavior analysis in usage based insurance using big data. *Journal of Big Data*. 2019. № 6:86. <https://doi.org/10.1186/s40537-019-0249-5>.
2. E-Survey of Road Users' Attitudes. URL: <https://www.esranet.eu/en/>.
3. Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. Вип. 44. С. 22. DOI: <https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-44-18>.
4. Веселов М. Ю., Марценишин Ю. І., Приходько А. О. Аналіз стану дорожньо-транспортної аварійності за участю військовослужбовців України. *Правовий часопис Донбасу*. 2024. № 2 (87). С. 14–20. DOI 10.32782/2523-4269-2024-87-14-20.
5. Голіна В. В, Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>.
6. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 11.11.2024).
7. Жученко Є. Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... д-ра філос.: 081 / Дон. держ. ун-т внутр. справ. Кропивницький, 2023. 281 с. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/05/zhuchenko-dysertacziya.pdf> (дата звернення: 10.11.2024).
8. Збірник статистичних даних щодо стану безпеки дорожнього руху в Україні у 2018–2022 роках: електрон. вид. / уклад. І. О. Христич; за ред. М. Г. Колодяжного; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 144 с. URL: <https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2023/12/%D0%97%D0%B1%D1%96%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA-%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85-%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%85-2018-2022.pdf>.

9. Калініна А., Колодяжний М., Шрамко С. Український барометр безпеки дорожнього руху: звіт про результати анкетування щодо стану безпеки дорожнього руху: електрон. наук. вид. / Харків: Право, 2023. 55 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178411558>.

10. Маслянюк С. В. Адміністративно-правовий статус особи, яка керує транспортним засобом: дис. ... д-ра філос.: 081 / Дон. держ. ун-т внутр. справ. Кропивницький, 2024. 269 с. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2024/08/dysertacziya-maslyanko.pdf> (дата звернення: 10.11.2024).

11. Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортної злочинності. Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 55–60. URL: <http://surl.li/dtdyma> (дата звернення: 06.11.2024).

12. Новіков О. В. Статистичне співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Journal «ScienceRise: Juridical Science»*, 2022. № 1(19). С. 58. DOI: <https://doi.org/10.15587/2523-4153.2022.254297>.

13. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.12.2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 06.11.2024).

14. Степанов О. В. Вплив психологічного чинника людини на безпеку системи «Водій – автомобіль – дорога – середовище». *Теорія і практика управління соціальними системами: філософія, психологія, педагогіка, соціологія*. 2015. № 4. С. 85–93.

REFERENCES

1. Arumugam, S., Bhargavi, R. (2019). A survey on driving behavior analysis in usage based insurance using big data. *Journal of Big Data*, 6:86. <https://doi.org/10.1186/s40537-019-0249-5>.

2. E-Survey of Road Users' Attitudes. URL: <https://www.esranet.eu/en/>.

3. Batyrhareieva, V. S. (2022). Metodolohiia kryminolohichnoho vyvchennia pravoporushen u sferi dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu v Ukraini [Methodology of Criminological Study of Offences in the Field of Road Traffic in Ukraine] 44 *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 18–29. DOI: <https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-44-18> [in Ukrainian].

4. Veselov, M. Yu., Martsenyshyn, Yu. I., Prykhodko, A. O. (2024). Analiz stanu dorozhno-transportnoi avariinosti za uchastiu viiskovosluzhbovtsiv Ukrainy [Analysis of the state of road traffic accidents involving Ukrainian military personnel]. *Pravovyi chasopys Donbasu*, 2 (87), 14–20. DOI 10.32782/2523-4269-2024-87-14-20 [in Ukrainian].

5. Golina, V. V., Shramko, S. S. (2023). Kulturolohiia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: teoriia ta praktyka zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam [Culturology of road safety in Ukraine: theory and practice of preventing road traffic offences]. Kharkiv: Pravo, 184. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870> [in Ukrainian].
6. Yedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen-hruden 2022 roku. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kryminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> [in Ukrainian].
7. Zhuchenko, Ye. Yu. (2023). Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia kryminalnym pravoporushenniam u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu [Criminological Characteristics and Prevention of Criminal Offences in the Field of Road Safety]. PhD Thesis. Don. derzh. un-t vnutr. sprav. Kropyvnytskyi, 281. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/05/zhuchenko-dysertacziya.pdf> [in Ukrainian].
8. Zbirnyk statystychnykh danykh shchodo stanu bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini u 2018–2022 rokakh (2023) [Collection of statistical data on the state of road safety in Ukraine in 2018–2022] / uklad. I. O. Khrystych; NDI vyvch. problem zlochynnosti im. akad. V.V.Stashysa NAPrN Ukrainy. Kharkiv, Pravo, 144. URL: <https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2023/12/%D0%97%D0%B1%D1%96%D1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA-%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D1%85-%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%85-2018-2022.pdf> [in Ukrainian].
9. Kalinina, A., Kolodiaznyi, M., Shramko, S. (2023). Ukrainyskyi barometr bezpeky dorozhnoho rukhu: zvit pro rezultaty anketuvannia shchodo stanu bezpeky dorozhnoho rukhu [Ukrainian road safety barometer: report on the results of the road safety survey]. Kharkiv, Pravo, 55. DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178411558> [in Ukrainian].
10. Maslianko, S. V. (2024). Administratyvno-pravovyi status osoby, yaka keruie transportnym zasobom [Administrative and legal status of the person driving the vehicle]. PhD Thesis. Don. derzh. un-t vnutr. sprav. Kropyvnytskyi, 269. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2024/08/dysertacziya-maslyanko.pdf> [in Ukrainian].
11. Myslyvyi, V. A. (2020). Shtuchnyi intelekt yak faktor zapobihannia dorozhno-transportnoi zlochynnosti [AI as a factor in preventing road traffic crime]. *Vykorystannia tekhnologii shtuchnoho intelektu u protydii zlochynnosti: materialy nauk.-prakt. onlain-seminaru (m. Kharkiv, 5 lystop. 2020 r.)*. Kharkiv, Pravo, 55–60. URL: <http://surl.li/dtdyma> [in Ukrainian].
12. Novikov, O. V. (2022). Statystyчне spivvidnoshennia mizh oblikovanyimi dorozhno-transportnymi pryhodamy, administratyvnymi pravoporushenniamy u sferi dorozhnoho rukhu ta kryminalnymi pravoporushenniamy proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu

[Statistical correlation between recorded road traffic accidents, administrative offences in the field of road traffic and criminal offences against road safety and transport operation]. *Journal «ScienceRise: Juridical Science»*, 1(19), 58. DOI: <https://doi.org/10.15587/2523-4153.2022.254297> [in Ukrainian].

13. Statystyka DTP v Ukraini (2023). URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian].

14. Stepanov, O. V. (2015). Vplyv psykholohichnoho chynnyka liudyny na bezpeku systemy «Vodii – avtomobil – doroha – seredovyshe» [The impact of the human mental factor on the safety of the system ‘Driver - car - road - environment’]. *Teoriia i praktyka upravlinnia sotsialnyimi systemamy: filozofia, psykholohiia, pedahohika, sotsiologiia*, 4, 85–93 [in Ukrainian].

Kalinina A. V. Human factor in criminal offences under article 286 of the Criminal Code of Ukraine

The article analyses the ‘human factor’ which takes place in criminal offences under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine. Drivers are the main participants in road traffic and the entities responsible for its safety.

According to the statistical reports of the Prosecutor General's Office, in 2023, criminal violations of road safety or transport operation rules by persons driving vehicles were recorded by 10% more than in 2022.

One of the ways to identify road safety problems and find solutions is to conduct public opinion surveys. This approach is widely used both in Ukraine and abroad.

According to the results of a survey of about 3,000 respondents - vehicle drivers - 50.8% of them assessed the state of road safety in their region as unsatisfactory. Among the reasons for giving an unsatisfactory assessment of the state of road safety, respondents highlighted non-compliance with traffic rules by vehicle drivers (63.8 per cent of respondents), indiscipline of pedestrians (55.9 per cent), poor road infrastructure (44.1 per cent), and avoidance of punishment by traffic offenders (28.8 per cent), insufficient level of driver training (23.3%), insufficiently severe sanctions for traffic offenders (20.7%), poor traffic management (18.4%), poor performance of patrol police (10.4%), etc.

Based on the results of generalisation of case law materials, the disregard of caution by drivers (i.e., violation of traffic rules in the place and at the time when they consider it necessary) is the main factor causing criminal offences under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine.

It is determined that the ‘human factor’ associated with the driver of a vehicle is the most vulnerable among the factors that influence the occurrence of road accidents. One of the terms which can be used to describe potentially criminogenic driver behaviour in scientific and journalistic literature is ‘aggressive driving’.

It is stated that ‘aggressive driving’ is understood by drivers as active actions on the part of the person driving the vehicle rather than the subjective

qualities of the driver (his or her temperament or upbringing), the main reason for which is the need for self-assertion. 'Aggressive driving' is identified by 7% of drivers as one of the biggest threats to safety from other people.

'The human factor is not only manifested in the way a vehicle is driven. It also includes the influence of environmental factors on driver behaviour, which is manifested in the peculiarities of their psychological and physiological reactions to them. The driver's psychological state can be imbalanced not only by complex psychological processes (excitement, unstable emotional state or even depression), but also by situational incidents on the road. The most common source of these situations for both novice and experienced drivers may be fear and panic, which 'provokes' their misbehaviour on the road.

Since the beginning of martial law, in addition to the 'usual' stress factors on the road - fear, irritation, panic, improper behaviour on the road - several additional (non-typical) causes of stress for drivers have emerged that can affect a person, increasing their stress state, including the type of reaction - exceeding the permissible speed limit. Such stressful situations are: 1) air raid alerts; 2) the threat of coming under fire, particularly in frontline areas; 3) unpredictable extreme situations related to enemy shelling of civilian infrastructure; 4) the threat of being injured after the shelling ends; 5) depressing visual perception of roads, settlements, military equipment, etc. damaged by shelling 6) lack of roadway lighting in the dark; 7) difficulties in adapting to urban conditions for drivers who have returned from combat and have been using a different, more aggressive way of driving for a long time while performing their duties, combat missions, etc.; 8) stressful situations related to driving during curfews without proper permission from local authorities, etc.

Key words: *road safety, criminal offence, human factor, aggressive driving, driver's psychological state, stress factors.*