

Хейлик В.В.

*здобувач кафедри адміністративного та кримінального права
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара*

ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБИ, ЯКА ПОРУШУЄ ПРАВИЛА БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. Проведений нами аналіз статистики аварійності в Україні за останні п'ять років показав, що переважна більшість порушень правил безпеки дорожнього руху (далі – ПБДР) або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, відбувається з вини недбалих, безвідповідальних, недисциплінованих водіїв. Мабуть, це пов'язано з тим, що саме вони є головними учасниками дорожнього руху, а тому, як не прикро, а саме з їх вини порушуються правила дорожнього руху (далі – ПДР).

Більше того, безпека руху транспорту на шляхах і дорогах України залежить, насамперед, від того, хто знаходиться за кермом транспортного засобу. Важливо також наголосити про стан водія під час вчинення правопорушення, його стаж, вік, стать тощо. Дані досліджень порушень ПБДР або експлуатації транспорту як в Україні, так і за її межами показують, що кожен водій-порушник має свій стиль і риси вчинення дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП). Аналіз схожості цих рис особи, яка керує транспортним засобом і вчиняє ПБДР або експлуатації транспорту можна визначити за кримінологічною типологією особи.

Вивчення таких порушників, надання їм кримінологічної характеристики дозволить встановити тенденції розповсюдження, закономірності вчинення правопорушення, що дозволить у подальшому запропонувати заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Метою статті є надання кримінологічної характеристики особи, яка вчиняє порушення

правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту в Україні.

Теоретична основою написання статті стали праці. Проблемам кримінологічної характеристики та запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у різні часи приділялася увага в працях таких науковців: П. П. Андрушка, І. Г. Богатирьова, Б. Ю. Бурбело, С. В. Гізімчука, А. П. Головіна, Т. О. Гуржія, Н. О. Гуторової, О. М. Джужи, О. В. Дудника, О. О. Дудоров, А. П. Закалюка, Я. В. Матвійчук, В. А. Мисливого, В. І. Осадчого, А. В. Піддубної, К. О. Полтави, В. І. Осадчого, А. В. Савченко, С. І. Саєнко, А. О. Собакарь, В. Я. Тація, М. І. Хавронюк, М. Л. Шелухіна та ін.

Основний зміст статті. Вітчизняний кримінолог І. Г. Богатирьов зазначає, що особа злочинця завжди була однією з центральних проблем усіх наук кримінально-правового циклу і здебільшого кримінології. А тому під особою злочинця вчений розуміє індивідуума, який схильний до вчинення злочину за певних обставин, проте має низький рівень контролю за власною поведінкою [1, с. 76].

Під особою злочинця академік А. П. Закалюк пропонує розуміти сукупність соціально-типових ознак, які сформувалися у процесі її неблагополучного соціального розвитку і відрізняються своєю суспільною неприйнятністю та крайньою формою останньої – суспільною небезпечністю, зумовлюють кримінологічну мотивацію та кримінологічну активність особи, безпосередньо спричиняють вчиненню злочину [2, с. 239].

Інший вітчизняний академік О. М. Костенко взагалі вважає, що людина є «тримірною» істотою і складається з прошарку: фізична річ; «біологічна істота»; «соціальна особистість». Саме на останньому прошарку визначається злочинна поведінка особи, її соціальна патологія, оскільки саме вона є виявом комплексу свавілля та ілюзій [3, с. 89].

Поділяючи позиції всіх вітчизняних криміналістів щодо особи злочинця, ми у власному дослідженні розглядаємо її як учасника дорожнього руху або суб'єкта експлуатації транспорту. Це пов'язано, насамперед, з тим, що шкода від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (тяжкість спричинених тілесних ушкоджень, кількість загиблих і матеріальні збитки) – значна і, незважаючи на їх необережність, може перевищувати шкоду умисних злочинів проти життя та здоров'я. Крім того, порушення водієм транспортного засобу правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, попри те, що вчинені з необережності, суперечать інтересам суспільства.

Стосовно соціально-психологічних причин порушення ПБДР або експлуатації транспорту вчені відносять неухважність під час руху проїзною частиною та безвідповідальне ставлення до чинних у суспільстві правил поведінки. Тому загалом особа, яка вчиняє кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України, має значно менший ступінь суспільної шкоди, аніж суб'єкт умисних злочинів. Таким чином, особі, яка вчиняє порушення ПБДР або експлуатації транспорту, притаманна система ознак і властивостей, що визначають її як людину, яка вчинила кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України.

Вітчизняні кримінологи виділяють такі основні ознаки особи злочинця: 1) соціально-демографічні; 2) кримінально-правові; 3) соціальні ролі й статуси; 4) риси правової та моральної свідомості; 5) соціально-психологічні характеристики [4, с. 86–87]. Ми поділяємо такі підходи вітчизняних вчених і вважаємо, що цілком

можливо віднести і до суб'єктів кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, але при певних умовах та зі своїми особливостями.

У процесі нашого дослідження за основу характерних ознак таких осіб ми взяли підходи вітчизняної вченої К. О. Полтави, серед яких є:

– соціально-демографічні: стать, вік, сімейний стан, місце проживання, наявність чи відсутність освіти та роботи, наявність стажу та категорій керування транспортними засобами тощо;

– фізичні та психологічні умови: перебування у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, наявність чи відсутність фізичних або психічних вад, перебування на обліку у спеціалізованих лікувальних закладах, диспансерах тощо;

– кримінально-правові умови: наявність чи відсутність судимостей, адміністративних стягнень тощо [5, с. 59].

Завдяки дослідженням вітчизняних кримінологів соціально-демографічна характеристика водіїв, які вчинили порушення ПБДР або експлуатації транспорту, встановлено, що більш ніж 90 % таких кримінальних правопорушень учиняють чоловіки. Це пояснюються більшою пристрастю чоловіків до техніки, ризику, до надзвичайних і небезпечних ситуацій та відповідним розподілом праці між чоловіками й жінками. Однак, якщо раніше переважала питома вага чоловіків при вчиненні цих злочинів, то нині зростає чисельність жінок-водіїв за рахунок збільшення кількості автомобілів, що знаходяться у приватній власності [6, с. 184].

При цьому, все одно частка жінок-водіїв не перевищує 5,3 %, й з їх вини трапляється у 20 разів менше ДТП, ніж з вини чоловіків. Так, за 11 місяців 2019 р. серед 3419 осіб, які вчинили кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України, жінок було лише 217 [7].

Варто відзначити, що, як правило, тяжкі наслідки від вчинення таких злочинів жінками значно менші. Переважна більшість досліджень за останні десять років свідчать, що

смертність від дорожньо-транспортних пригод з вини жінок у 10 разів менша, ніж з вини чоловіків. Вбачається, що жінки більш дисципліновані, обережніше керують транспортними засобами, рідко керують в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння, а також різницею у реакції жінок та чоловіків у схожих надзвичайних ситуаціях.

Аналіз вікових характеристик осіб, що найчастіше вчиняють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту показав, що найчастіше вчиняється водіями у віці 29–39 років (29 %), 18–28 та 40–54 років (24 %). Як зауважують більшість фахівців, далі з віком спостерігається різке зменшення вчинення водіями автотранспорту таких злочинів, що пов'язане з придбанням достатньої кваліфікації для керування транспортним засобом і більш відповідальним ставленням до виконання своїх обов'язків.

Розглядаючи громадянство водіїв на час вчинення кримінального правопорушення, встановлено, що за 11 місяців 2019 р. вчинено громадянами України 3129 кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, іноземними громадянами – 46 (з країн СНД – 23), та одним біженцем. Тобто, переважна більшість порушників правил безпеки руху або експлуатації транспорту (91,5 %) є громадянами України.

Так, за 11 місяців 2019 р. порушення ПБДР або експлуатації транспорту вчинили 3419 осіб, які за віком на час вчинення вказаного кримінального правопорушення розподілилися наступним чином: від 14–15 років – 5; від 16–17 років – 26; від 18–28 років – 820; від 29–39 років – 985; від 40–54 років – 821; від 55–59 років – 203; 60 років і більше – 315 [7].

Важливе значення для соціально-демографічної характеристики цих злочинців має їх сімейний стан, рівень освіти і наявність роботи. Це суттєво впливає на світогляд людини, її інтелектуальний рівень, поведінку. Чисельні кримінологічні дослідження свідчать, що недоліки у загальній освітній підготовці осіб, які порушили закон, є одним із кримі-

ногенних факторів у генезисі їхньої злочинної поведінки.

Так, за 11 місяців 2019 р. за освітнім рівнем на час вчинення аналізованого кримінального правопорушення злочинці мали: повну вищу і базову вищу світу – 934; професійно-технічну – 868; повну загальну середню та базову загально середню – 1354; початкову загальну та без освіти – 19 [7]. Тобто переважна більшість порушників правил безпеки руху або експлуатації транспорту (65,5 %) не мали вищої освіти.

Аналіз матеріалів судової практики показує, що нерідко для виправдання порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту водії посилаються на створення аварійної обстановки іншими учасниками дорожнього руху. Такі заяви вимагають обов'язкової перевірки, з'ясування, чи дійсно обстановка, на яку посилається водій, була аварійною (навіть коли йдеться про уявну ситуацію) [8, с. 319].

Переважна більшість водіїв, які вчиняють порушення ПБДР або експлуатації транспорту, мають стаж водіння більше п'яти років. Така велика кількість досвідчених водіїв у масиві засуджених за автотранспортні злочини можливо пояснюється тим, що вони іноді надто переоцінюють свій досвід керування транспортними засобами та неухважно чи зневажливо ставляться до дорожніх умов та ПДР.

При з'ясуванні питань щодо особи водія встановлюються його фахова підготовка, стан здоров'я, тривалість і характер роботи безпосередньо перед дорожньою пригодною. Зв'язок трудового стажу із загальною характеристикою необережного злочинця виявляється опосередковано. Особи з тривалим трудовим стажем мають досить стійкі соціально-корисні зв'язки із суспільством. Така особа у соціально-етичному відношенні більш стійка, ніж особа тих, хто має незначний трудовий стаж або не має його взагалі [9, с. 518].

Між тим, варто зазначити, що за 11 місяців 2019 р. зайнятість злочинців на час вчинення порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту вчинили становила: учнів та

студентів навчальних закладів – 81; військовослужбовці – 30; працездатних, які не працюють і не навчаються – 1208; безробітних – 290. Отже, серед осіб-правопорушників не працюючих осіб – 46,1 %.[7]

Для порівняння у 2013 році питома вага одружених водіїв-злочинців складала 56,6 %, відповідно неодружених – 43,4 %; за освітою злочинці розділилися на тих, які мають вищу освіту – 20,6 %, неповну вищу – 6,4 %, середню – 45,7 %, неповну середню – 4,5 %, середньотехнічну – 11,2 %, середньо-спеціальну – 11,6 %; із них 61,8 % – працювали, а 31,1 % – були безробітні, 7,1 % – пенсіонери [5, с. 62].

Однією з головних морально-психологічних ознак порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту є стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння учасників дорожнього руху. При цьому близько 7 % учасників дорожнього руху зникають із місця вчинення

Як відомо, алкогольні напої, наркотичні та інші психотропні речовини знижують, нерідко знімають можливість адекватної реакції на екстремальну ситуацію, активізують в людини звичні, шаблонні методи реагування або навпаки – уповільнюють реакцію. Тому перебування у стані сп'яніння під час керування транспортними засобами сприяє високій аварійності під час дорожнього руху.

Важливо зазначити, що психологічні якості можуть існувати на характерологічному рівні у прихованому стані. У звичайному стані вони можуть бути виражені слабо або не виявлятися зовсім навіть при тривалому спостереженні. Проте у певних ситуаціях і при певних психічних травмах, як зазначає зарубіжний вчений Ю. М. Антонян приховані риси можуть оголитися яскраво, часом зовсім несподівано для оточуючих [10, с. 490].

Характер порушень правил безпеки руху або експлуатації транспорту, допущених водіями, які вживають алкогольні напої, наркотичні та інші психотропні речовини, помітно відрізняється від тих же порушень, вчинених

тверезими людьми. Вони більш злісні, що в кінці кінців визнаються більш суспільно небезпечними. Як пояснює зарубіжний вчений В. П. Коняєв, вживання спиртних та інших одурманюючих засобів стимулює такі стани при порушенні правил безпеки дорожнього руху, як загальна психічна дезорієнтованість, різного роду рухові розлади, що й призводить до подій із тяжкими наслідками [11, с. 4]

Звертає на себе увагу і те, що кількість ДТП вчинених особами у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння збільшилось 22, 4 % (за 11 місяців 2019 р. було вчинено 1214 таких ДТП [12]. Водночас за 11 місяців 2019 р. вчинено 458 злочинів, передбачених ст. 286 КК України, у стані алкогольного сп'яніння, 25 – у стані наркотичного та іншого сп'яніння [7], що складає 13 % і 0,7 % відповідно від усієї кількості досліджуваних правопорушень.

Результати проведеного анкетування вказують, що представники різних соціальних груп і різного віку здійснюють ДТП. Причому, чим більший досвід керування транспортним засобом, тим впевненіше водій усвідомлено йде на правопорушення і тим більше він упевнений у благополучному і безкарному порушенню ПДР і експлуатації транспорту.

Так, 119 опитаних нами водіїв мали стаж водіння 5 і більше років (45 %). Саме цей строк, на думку вчених, визнаний в психології та педагогіці необхідним для формування необхідних навичок, які свідчать про формування професійної майстерності, адаптації до зовнішніх умов діяльності [13, с. 121]. Крім того, 114 осіб (95,8 %) повідомили, що порушували ПДР і експлуатації транспорту, з яких 75 респондентів (65,8 %) мали такий досвід у поточному році.

Водночас стаж водіння, який перевищує 10 років мали 90 респондентів (36,3 % від опитаних), з них досвід порушення ПДР і експлуатації транспорту мають 84 (93,3 %), зокрема, у поточному році – 52 особи (57,8 %).

Як бачимо, зі збільшенням стажу керування транспортним засобом рівень про-

типравності поведінки водія зменшується дуже незначно (на 5 років в середньому до 8 %, хоча ця тенденція не лінійна і може бути різною в залежності від регіону України). Іншими словами, переважна більшість водіїв (92 %) зі збільшенням стажу керування транспортним засобом зберігають свою протиправну поведінку.

Стосовно кримінально-правових ознак у осіб, винних у вчиненні ст. 286 КК України, в основному це особи, які раніше не вчиняли вказані злочини (97,1 %). За 11 місяців 2019 р. до кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту було притягнуто 100 осіб, які раніше вже вчинили такий злочин, зокрема з них у 44 осіб судимість не знята і не погашена [7].

Водночас за вибірковими даними серед засуджених за ст. 286 КК України до адміністративної відповідальності притягалось 22,7 % водіїв. Здебільшого це порушення водіями транспортних засобів установлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння та інші порушення правил дорожнього руху.

За даними нашого дослідження серед водіїв, які вчинили порушення ПБДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, розповсюджена думка про звичайність та поширеність практики порушення ПДР, і лише нещасливий випадок визначає результат для учасників ДТП.

Підтвердженням низької, а часто викривленої правосвідомості особи, яка вчини-

ла досліджуваний злочин, є розповсюджені факти ігнорування під час руху винними водіями та потерпілими пасажирями ремнів безпеки, припустимість для себе перевищувати швидкість руху, порушення правил маневрування та рядності на проїжджій частині чи виїзду. Крайніми виявами дефективної збиткової правосвідомості є, наприклад, залишення потерпілих без допомоги. За даними Ю. В. Александрова, А. П. Геля та Г. С. Семакова, зникає з місця вчинення ДТП незалежно від наявності вини кожний десятий водій [14, с. 284].

Про низьку правосвідомість досліджуваних злочинців також свідчить керування транспортним засобом за відсутністю навичок управління транспортним засобом та посвідчення водія, якщо останній був позбавлений у якості покарання за попередні порушення ПДР. Водночас суб'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК України визнають також особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право.

Висновки. Соціальна-правова характеристика особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, склад її сім'ї, стан здоров'я, професія, певні обставини вчинення злочинного діяння мають кримінально-правове значення не лише для кваліфікації злочину, передбаченого ст. 286 КК України, а й для розробки заходів запобігання порушенням ПБДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, оскільки динаміка дорожньо-транспортних пригод залежить від учасників дорожнього руху, насамперед, від водіїв транспортних засобів.

Анотація

У статті надано кримінологічну характеристику особи, яка порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту в Україні. З'ясовано, що дослідження особистості, яка порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, дозволить визначити заходи запобігання таким правопорушенням. Розкрито кримінологічний портрет особи, яка порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Доведена закономірність стажу керування транспортним засобом та самовпевненістю водія при вчиненні порушення правил дорожнього руху.

Ключові слова: порушення, правила дорожнього руху, водій, правила експлуатації транспорту, портрет.

Анотація

В статті дана кримінологічна характеристика людини, яка порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту в Україні. Виявлено, що дослідження людини, порушувача правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, дозволить визначити заходи запобігання таким правопорушенням. Розкрит кримінологічний портрет особи, порушувача правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Доведено закономірність стажу управління транспортним засобом і самоуверенністю водія при скоєнні порушення правил дорожнього руху.

Ключевые слова: нарушение, правила дорожного движения, водитель, правила эксплуатации транспорта, портрет.

Kheilyk V.V. Characteristic of the person, who violates the road traffic safety rules or transport operations in Ukraine

Summary

The article deals with the criminological characteristic of a person who violates the road traffic safety rules or transport operation in Ukraine. Criminal person means a road user or a transport operation subject with a set of socio-typical traits that have formed in the course of its social development, which determine the criminological motivation and criminological activity of the person. It has been established that violation of the road traffic safety rules or traffic operation by the driver is contrary to the public interest.

The person, who violated the road traffic safety rules or transport operation was considered for the following characteristics: socio-demographic: gender, age, marital status, residence, presence or absence of education and work, availability of experience and categories of vehicle management, etc.; physical and psychological conditions: being in a state of alcohol, drug or other intoxication, the presence or absence of physical or mental disabilities, being registered at specialized hospitals, dispensaries, etc.; criminal conditions: the presence or absence of criminal convictions, administrative penalties, etc.

It was emphasized that the number of road accidents perpetrated by persons in the state of alcohol, drug or other intoxication increased by 22.4% compared to the previous year. It is established that the greater the experience of managing the traffic experience, the more confident the driver consciously goes about the offense and the more he is convinced of a safe and unpunished violation of road traffic safety rules or transport operation. It is proved that the vast majority of drivers (92%) with increasing driving experience retain their unlawful behavior.

Sentenced for art. 286 of the Criminal Code of Ukraine were previously held administratively liable for violations of drivers established speed limits, passing on a traffic signal forbidding traffic and driving vehicles in a state of alcohol, drugs or other intoxication and other violations of traffic rules. It has been established that the poor awareness of the investigated offenders includes driving a vehicle in the absence of driving skills and a driver's license if the latter was deprived of punishment for previous traffic offenses.

Key words: violation, road traffic safety rules, driver, transport operation rules, portrait.

Список використаних джерел:

1. Богатирьов І. Г. Кримінологія : підручник. Київ: ВД «Дакор», 2018. 352 с.
2. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: у 3 кн. Кн. 2: Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. Київ: Вид. дім «Ін Юре», 2007. 712 с.
3. Костенко О. М. Культура і закон – у протидії злу : монографія. Київ, 2008. 352 с.
4. Іванов Ю. Ф., Джужа О. М. Кримінологія: навчальний посібник. Київ: Видавництво «Паливода А. В.», 2006. 264 с.
5. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженням, в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2014. 203 с.
6. Єсипчук І. В. Соціально-правова характеристика суб'єкта злочину, передбаченого ст. 286 КК України. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. Спецвипуск. 2017. Ч. 2. С. 183–185.
7. Статистична інформація Генеральної прокуратури України про стан злочинності та результати про роботу слідчо-прокурорської діяльності. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=113653&libid=100820&c=edit&_c=fo (дата звернення: 09.12.2019)
8. Мисливий В. А. Суб'єктивний фактор у злочинах проти безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ* : зб. наук. пр. 2005. № 2 (21). С. 316–320.
9. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Стан і перспективи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху»: Постанова Верховної Ради України від 13 квіт. 2016 р. № 1091-VIII. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1091-19> (дата звернення: 09.12.2019)
10. Антонян Ю. М. Кримінологія : учебник. Москва : Юрайт, 2012. 523 с.
11. Коняев В. П. Состояние опьянения. Транспортные преступления. Уголовная ответственность: монография. Ташкент, 1992. 120 с.
12. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 09.12.2019).
13. Складенко І. Ю. Психологічні особливості забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2018. № 1. С. 119–123.
14. Александров Ю. В., Гель А. П., Семаков Г. С. Кримінологія : курс лекцій. Київ: МАУП, 2002. 295 с.