

Шевченко Д.В., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Ланцедова Ю.О., к.ю.н., доцент

ЩОДО ЗАХОДІВ ПРОТИДІЇ ТА ЗАПОБІГАННЮ ПРАВОПОРУШЕННЯМ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ

На сьогоднішній день, кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту залишаються одними з найбільш поширених діянь як у загальній структурі кримінальної протиправності, так і серед кримінальних правопорушень, що вчиняються з необережності. За статистикою даних щодо ДТП в Україні [1, с. 7] можемо зробити висновок, що близько кожні 42 хвилини одна людина стає жертвою кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України. Кількість загиблих і травмованих від цих кримінальних правопорушень досить значна, а матеріальні збитки занадто великі, тому залишається нагальна потреба в дослідженні та розробленні ефективних заходів запобігання.

Згідно законодавства до 2020 року в Україні за керування транспортними засобами в стані сп'яніння була встановлена лише адміністративна відповідальність. Кримінальна відповідальність настає внаслідок порушення правил дорожнього руху з наслідками у вигляді спричинення тілесних ушкоджень – середнього ступеня тяжкості, тяжких або смерті потерпілого, за статтею 286 КК України. При цьому, в статті не зазначено таку обставину як обтяжуючу, а встановлюється, як загальна обтяжуюча обставина вчинення кримінального правопорушення в стані сп'яніння на підставі пункту 13 частини 1 статті 67 КК, що впливає на призначення міри та розміру покарання.

Щодня на українських дорогах гине більше людей, ніж протягом доби під час військових дій у межах антитерористичної операції, що триває на Сході України, – у середньому вісім осіб. Найвищим є показник ДТП у Київській, Дніпропетровській, Львівській, Одеській та Харківській областях [2].

Розглянувши статистику за останні роки можемо зазначити, що за даними Генеральної прокуратури України за 2016 рік зареєстровано 1098 кримінальних правопорушень (керування транспортними засобами у стані сп'яніння), за 2017 рік – 956, за 2018 рік – 853, за 2019 рік – 839 та 812 – за 2020 рік. Є очевидний той факт, що незважаючи на збільшення розміру штрафу з 2016

року, кількість правопорушень залишається доволі на високому рівні.

Разом із тим, встановлено, що у 2020 році сталося 16807 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 3541 осіб і 31974 отримали травми. Із них, через незадовільний стан доріг сталося 230 ДТП [3]. Таким чином, можна побачити, що за останні п'ять років в Україні, незважаючи на загальне зниження кількості кримінальних правопорушень за статтею 286 КК України, залишається доволі висока питома вага кримінальних правопорушень, вчинених у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Крім того, тяжкі наслідки, що спричинили смерть потерпілої особи, вчиняються водіями частіше на 10% саме у стані сп'яніння. Така тенденція вказує на наявну проблему в Україні щодо керування транспортними засобами водіями в стані сп'яніння і однозначно, що лише адміністративного покарання у вигляді штрафу за такі діяння недостатньо.

На думку вчених, запобігання автотранспортним злочинам передбачає комплексний вплив на всі елементи системи «людина – автомобіль – дорога». Крім заходів, що забезпечують дотримання водіями норм безпеки (навчання, виховання, контроль), важливими є заходи, спрямовані на досягнення безпечного руху інших його учасників, зокрема пішоходів, а також усунення чинників виникнення аварійних ситуацій, які залежать від стану доріг і транспортних засобів [1, с. 114].

У цьому контексті О.М. Мойсюк стверджує, що до спеціальних заходів запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням належать: контроль за дотриманням правил безпеки руху; припинення порушень незлочинного характеру, здатних призвести до автотранспортних злочинів; виховний і правовий вплив на порушників; виявлення й усунення конкретних обставин, що спричиняють аварійну обстановку (стан доріг, транспортних засобів, водіїв) [4, с. 7]

З цього приводу, погоджуючись з Короленко О.В., у структурі Національної поліції України було б перспективно створити окремий підрозділ на рівні Департаменту дорожньої поліції, передбачивши в його складі штатну посаду інженера з організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг, основними завданнями якого буде: 1) забезпечення безпеки дорожнього руху, 2) запобігання злочинам і правопорушенням, 3) застосування превентивних заходів адміністративного впливу та примусу до правопорушників – учасників дорожнього руху, 4) оформлення ДТП (оформлення необхідних документів та організація заходів безпеки на місці ДТП), 5) надання первинної медичної та невідкладної допомоги

громадянам під час ДТП і за потреби – в інших випадках, 6) запобігання та усунення умов виникнення аварійних ситуацій, які залежать від стану доріг і транспортних засобів, 7) забезпечення доріг інформаційно-вказівними знаками, розміткою, огороженнями й іншим облаштуванням, забезпечення стабільного включення режимів світлофорів, що сприяє безпеці руху, 8) забезпечення публічної безпеки та порядку на вулицях населених пунктів і за їх межами [5, с. 121]. Важливо зазначити пропозиції щодо посилення адміністративної відповідальності за залишення місця ДТП, передбачене ст. 1224 Кодексу України про адміністративні правопорушення [6]. У пропозиціях не йдеться про посилення кримінальної відповідальності за залишення в небезпеці, передбачене ст. 135 КК України, що є більш суспільно небезпечним. Тому необхідно за завідоме залишення без допомоги особи, яка перебуває в небезпечному для життя стані та позбавлена можливості вжити заходів щодо самозбереження через ДТП, коли винна призвела до настання небезпечного стану, збільшити санкцію цієї статті.

Література

1. Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / Є.М. Моїсеєв, О.М. Джужа, В.В. Василевич та ін. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с.
2. Вести. URL: <https://vesti-ukr.com/harkov/261592-trahedija-v-kharkove-voditeli-poterjali-strakh>.
3. Interfax – Україна. Інформаційне агентство. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/general/715600.html>.
4. Мойсюк О.М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 1999. 24 с.
5. Короленко О.В. Запобігання правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Світовий розвиток науки та техніки: збірник ІVІІІ Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Дніпро, 2020. С. 340.
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07 груд. 1984 р. № 8073-Х. Дата оновлення: 01 жовт. 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.

Shyian Yu.V., applicant for higher education
first bachelor's degree,
National Aviation University, Kyiv, Ukraine
Scientific advisor: Semchuk N.O., PhD

MATERIAL AND HOUSEHOLD SUPPORT OF PRISONERS CONVICTED FOR CRIMINAL OFFENSES IN THE TRANSPORT SPHERE

At the present stage of the state's development, the effectiveness of punitive and educational measures primarily depends on the material and household support of those sentenced to imprisonment. After all, the process of their correction and change of behavior of a person deprived of liberty in a positive or negative direction directly depends on the conditions of detention of prisoners in prisons..

The Criminal-Executive Code of Ukraine establishes that the regulation of the procedure and conditions for the execution and execution of criminal penalties in order to protect the interests of a person, society and the state is carried out by creating conditions for the correction and re-socialization of convicts. It should be noted that the main means of correction and re-socialization of convicts, the code determines the established procedure for execution and execution of punishment (regime), socially useful work, social and educational work, comprehensive and vocational training, public influence. It is envisaged to provide the necessary conditions for the correction and re-socialization of convicts with their social and legal security and personal security [1].

The material and household provision of convicts should be understood as the conditions of punishment, correction and re-socialization of convicts, which ensure normal functioning, preservation of the physical and mental state of health of the person serving sentences, proper conditions of housing, life, food, sanitation and hygiene, which do not degrade its dignity and do not cause it any other harm [2].

Material and household support of convicts is implemented in the process of applying norms regulating the procedure and conditions for serving sentences in the form of imprisonment. In other words, material and household support is included in the content of the regime of punishment and performs educational and socio-economic functions. The educational function is that properly organized life creates conditions for stimulating the educational process at the VTU, directly affects the moral and aesthetic education of convicts. The socio-