

УДК 343.346:351.74

Сюравчик В. Г. – кандидат юридичних наук, науковий співробітник наукової лабораторії з проблем забезпечення публічної безпеки і порядку Національної академії внутрішніх справ, м. Київ

ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У КОНТЕКСТІ РЕФОРМУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ТА ЗАКОНОДАВЧИХ НОВАЦІЙ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розглянуто актуальні питання кримінологічної характеристики. Проаналізовано специфіку заходів запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням. Обґрунтовано пропозиції щодо реформування Національної поліції України та законодавства у сфері безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: дорожньо-транспортні (автотранспортні) правопорушення та злочини, безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна подія, патрульна поліція, дорожня поліція, інженер з організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг.

Актуальність проблеми дорожньо-транспортних правопорушень зумовлена суттєвим збільшенням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, а також підвищенням вимог до осіб, які управляють ними. Потужні технічні характеристики сучасної техніки передбачають інтенсивну психічну діяльність водія. З огляду на обмежені психофізичні можливості людини, зазначені чинники спричиняють високу ймовірність учинення автотранспортних правопорушень.

Щорічно у світі в дорожньо-транспортних подіях (ДТП) гине понад півмільйона людей, ще п'ять мільйонів зазнають травм чи каліцтва. На жаль, значну частку світової статистики становлять ДТП, що трапилися в Україні [1, с. 407]. Рівень аварійності в нашій державі щороку зростає. За даними Департаменту

патрульної поліції України, протягом першого півріччя 2017 року було зареєстровано 76 000 ДТП, у яких загинули 1337 осіб (за аналогічний період 2016 року – 72 208 ДТП і 1417 загиблих). 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].

Так, набула резонансу масштабна аварія, яка сталась в м. Харків 18 жовтня 2017 року. Унаслідок цієї події загинули шість осіб, а ще п'ять отримали тяжкі травми. Автомобіль Lexus, яким керувала 20-річна О. Зайцева, виїхав на тротуар у центрі міста, збивши на переході 11 людей. Згідно з попередньою версією МВС України, саме водій стала винуватицею трагедії, адже їхала зі значною швидкістю на червоне світло. На думку експертів, кількість ДТП надалі не зменшиться, адже водії відчують свою безкарність і не реагують на зауваження поліції [2]. Показовим є також інший приклад: 5 серпня 2007 року в м. Харків Mercedes на високій швидкості в'їхав на зупинку громадського транспорту, унаслідок чого загинув 63-річний чоловік та ще двоє осіб отримали тяжкі травми. У м. Миколаїв водія, який збив на світлофорі трьох осіб (одна жінка померла), засудили до трьох років умовно, звільнивши з-під варті безпосередньо із залу суду. 2008 року в м. Харків на зупинці водій позашляховика збив на смерть шістьох осіб. Його було засуджено до 10 років позбавлення волі, однак звільнено з колонії вже через сім років [2]. Винних у вчиненні ДТП з тяжкими наслідками суди здебільшого відпускають під домашній арешт. Нерідко такі особи взагалі залишають місце події, не надавши допомоги постраждалому, який перебував у небезпечному для життя стані, не повідомивши про такий його стан відповідним установам чи особам (ст. 136 Кримінального кодексу (КК) України) [2].

З огляду на зниження рівня дотримання Правил дорожнього руху (ПДР), що призводить до тяжких наслідків, на розгляд парламенту було внесено зміни до чинних законів, спрямовані на підвищення штрафів для водіїв (зокрема за водіння в стані сп'яніння), а також упровадження відеофіксації порушень. Водночас пропозиція очільника Міністерства інфраструктури України щодо зниження швидкості руху в містах до 50 км/год

спричинила шквал критики. Експерти стверджують: проблема полягає не в обмеженнях, а у браку контролю на дорогах. Нині в містах майже немає патрулів, які мають контролювати і швидкісний режим, і дотримання ПДР. Обіцянки врегулювати це питання за допомогою масового використання камер спостереження залишилися нереалізованими [2].

Дорожньо-транспортні правопорушення належать до правопорушень, учинених із необережності, які визначають як сукупність усіх учинених за необережної вини правопорушень у формі недбалості та самовпевненості на території країни за певний проміжок часу. Вони означені кількісними (стан і динаміка) та якісними (структура) показниками. З-поміж усіх правопорушень, учинених із необережності, автотранспортні стосуються технічної необережності, тобто є вчиненими у сфері дії або використання технічних засобів, машин, механізмів та інших джерел підвищеної небезпеки.

У КК України передбачено такі склади дорожньо-транспортних (автотранспортних) злочинів: 1) порушення правил дорожнього руху й експлуатації транспортних засобів (ст. 286); 2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287); 3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288); 4) порушення пішоходом, велосипедистом, їздовим, ремонтником та інших правил, які забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291) [3].

Згідно з даними статистики, понад 66 % правопорушень трапляються з вини водіїв, 25–30 % – з вини пішоходів. З вини водіїв індивідуальних автомобілів сталося більше як 60 % ДТП, що призвели до смертей і травм. Водночас 20 % ДТП спричинили водії, які перебували в нетверезому стані. Середня кількість потерпілих на 10 тис. населення становить вісім осіб, кількість ДТП на 10 тис. транспортних одиниць – 16 553 осіб. Через незадовільний стан вулиць і доріг відбувається 18 % усіх ДТП. Причому найбільш небезпечними щодо аварійності є дороги обласних центрів, найменш небезпечними – селищні та районні. Пік автотранспортних правопорушень припадає на квітень і вересень; стосовно часу доби – на період 17⁰⁰–19⁰⁰, 22⁰⁰–24⁰⁰. У квітні на автошляхи масово виїждять водії індивідуального транспорту (автомобілів, мотоциклів, велосипедів). Вересень – місяць повернення з відпусток

автолюбителів, початок занять у навчальних закладах, період інтенсифікації сільгоспперевезень [4, с. 167–168].

Типовими видами дорожньо-транспортних пригод є такі: зіткнення транспортних засобів (29,8 %), їх перекидання (17,6 %), наїзд на перешкоду (5,2 %), пішохода (36,8 %), велосипедиста (2,9 %), падіння пасажирів (1,5 %) та інші події (1,6 %) [1, с. 408].

Кримінологи зазначають, що структура автотransпортних правопорушень і злочинів має певну специфіку. Зокрема, беруть до уваги такі фактори: злочини зі смертельними наслідками чи пораненнями; дитячий травматизм; із чієї вини настали суспільно небезпечні наслідки (з вини водіїв чи пішоходів); злочини з вини водіїв автотransпорту, що належить юридичним чи фізичним особам; тяжкість наслідків (визначають з огляду на кількість загинувших на 100 потерпілих); віктимологічний показник у вигляді соціально-демографічних характеристик загинувших і травмованих; регіональне поширення правопорушень; тимчасові особливості (щільність за місяцями року та часом доби); співвідношення видів порушень правил дорожнього руху, що спричинили кримінальні наслідки; поширеність за видами доріг [4, с. 167].

Показники аварійності залежать також від інтенсивності експлуатації транспорту. Якщо автомобілем не користуються і він не бере участі в дорожньому русі, то за його допомогою не буде вчинено наїзд або зіткнення. Саме через інтенсивну експлуатацію автомобілів і мотоциклів у липні–серпні кількість ДТП, які сталися з вини водіїв індивідуальних транспортних засобів, є в шість разів більшою, ніж у січні–лютому. З огляду на час доби, найменшу кількість цих правопорушень вчиняють у період із 3⁰⁰ до 6⁰⁰, найбільшу – із 16⁰⁰ до 22⁰⁰ (близько половини всіх учинених протягом доби правопорушень аналізованої категорії) [1, с. 407–408].

Визначаючи умови, пов'язані з людським фактором, тобто учасниками дорожнього руху, В. І. Жулев зауважив, що вони пов'язані, передусім, із безкарністю за минулі адміністративні правопорушення. Істотно впливають на криміногенність людського фактора автотransпортних правопорушень психофізіологічні властивості осіб, які управляють транспортними засобами (розбещеність, безвідповідальність, зневага до заборон і відсутність самодисципліни). На рівні

культури поведінки на дорогах також негативно позначаються неналежна професійна підготовка водіїв в автошколах, брак пропаганди правил безпеки в освітніх установах, трудових колективах і за місцем мешкання, недоліки системи перепідготовки автолюбителів [5, с. 37].

Передумовами виникнення аварійної обстановки, які стосуються автомобіля та дороги, є: неналежний стан доріг; порушення безпечних нормативів ширини проїзної частини, розмітки, розв'язок, переходів; недоліки конструкції автотранспортних засобів, які ускладнюють керування або обмежують можливості спостереження, що спричиняє втому водія; довгострокова експлуатація транспортного засобу; недотримання водієм і пасажиром правил, які знижують ризик аварійної обстановки чи її тяжких наслідків; помилки у виборі режиму регулювання дорожнього руху й технічних засобів для цього; порушення нормативів робочого часу водіїв; недостатній контроль за станом автотранспортних засобів, доріг і технічних засобів регулювання руху; недоліки у сфері протидії порушенню правил безпеки руху (у дисциплінарному, адміністративно-правовому та кримінально-правовому аспекті); неправомірна поведінка пішоходів; несвоєчасне надання допомоги потерпілим співробітниками патрульної поліції і бригадами швидкої на місці аварій; брак необхідних засобів для евакуації потерпілих, пошкодженого автотранспорту; корупція серед працівників поліції [4, с. 170].

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. 414].

У цьому контексті О. М. Мойсюк стверджує, що до спеціальних заходів запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням та злочинам 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); виявлення, усунення причин та умов конкретних правопорушень за матеріалами кримінальних справ (проваджень); здійснення правової та виховної роботи щодо водіїв, які обслуговують населення [6, с. 7].

Нині головним суб'єктом спеціального запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням і злочинам є підрозділи Національної поліції, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правовиховну роботу з безпеки руху поміж водіїв і населення загалом.

Реформування правоохоронних органів України – досить складний процес, який може мати небезпечні наслідки для суспільства, держави та громадян у разі допущення помилок. На нашу думку, під час реформування МВС України необґрунтовано ліквідували деякі служби й підрозділи, зокрема Державтоінспекцію (ДАІ), Дорожньо-патрульну службу (ДПС) та Управління безпеки дорожнього руху [7], яке було засноване 2015 року після ліквідації ДАІ. Саме на це Управління, яке ліквідували у вересні 2017 року, було покладено виконання функцій із забезпечення превентивної та профілактичної діяльності, організації дозвільної системи, підготовки нормативних актів та інших питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху. Відтоді контроль безпеки вантажних і пасажирських перевезень, їх супроводження та оформлення відповідних документів покладено на патрульну поліцію. До юрисдикції патрульної поліції віднесено і контроль за транспортуванням небезпечних вантажів, затвердження маршрутів і видання дозвільних документів.

Підрозділи патрульної поліції, які призначені виконувати функції, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, на жаль, з огляду на брак часу, не спроможні, наприклад, паралельно з оформленням ДТП виконувати більш значущі функції, передусім – із запобігання злочинам і правопорушенням. Адже на групи швидкого реагування (нові структурні підрозділи патрульної поліції, до яких входять два спеціально підготовлені працівники) покладено занадто багато функціональних обов'язків. Зокрема, вони повинні цілодобово оперативно реагувати на виклики та забезпечувати порядок у місті, прибувати якомога швидше на місце події, запобігати злочинам й

адміністративним правопорушенням, надавати допомогу громадянам, зокрема й медичну, активно співпрацювати з населенням і реагувати на їхні проблеми, провадити профілактичну роботу з раніше судимими та іншими особами, які перебувають на спеціальних обліках, забезпечувати безпеку дорожнього руху, здійснювати нагляд за дотриманням ПДР, оформлення ДТП.

На нашу думку, підрозділи дорожньої поліції, створені на базі Департаменту патрульної поліції, не відповідають вимогам сьогодення, адже до їх функцій належить лише забезпечення безпеки дорожнього руху на автомагістралях. Натомість у великих містах, де кількісний показник ДТП є значно вищим ніж на трасах, гарантування безпеки дорожнього руху покладено на патрульну поліцію.

За час існування ДАІ чимало функцій щодо спеціального запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням і злочинам було покладено на інженера з організації дорожнього руху та нагляду за станом доріг ДАІ та дорожні державні організації (Укравтодор), а саме щодо забезпечення доріг інформаційно-вказівними знаками, розміткою, огороженнями й іншим облаштуванням, включення режимів світлофорів, що сприяє безпеці руху.

Саме тому в структурі Національної поліції доцільно 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:

- забезпечення безпеки дорожнього руху;
- запобігання злочинам і правопорушенням;
- застосування превентивних заходів адміністративного впливу та примусу до правопорушників – учасників дорожнього руху;
- оформлення ДТП (оформлення необхідних документів та організація заходів безпеки на місці ДТП);
- надання первинної медичної та невідкладної допомоги громадянам під час ДТП і за потреби – в інших випадках;
- запобігання та усунення умов виникнення аварійних ситуацій, які залежать від стану доріг і транспортних засобів;

– забезпечення доріг інформаційно-вказівними знаками, розміткою, огороженнями й іншим облаштуванням, включення режимів світлофорів, що сприяє безпеці руху;

– забезпечення публічної безпеки та порядку на вулицях населених пунктів і за їх межами.

У межах реформування законодавства у сфері безпеки дорожнього руху на розгляд парламенту Кабінет Міністрів України подав підготовлені МВС України пропозиції до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 14 листопада 2017 року [8].

Слушними слід визнати викладені в законопроекті пропозиції щодо посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, зокрема, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (ст. 286 КК України) [3]. На нашу думку, варто також посилити кримінальну й адміністративну відповідальність, насамперед у разі настання тяжких наслідків (смерті чи тяжких тілесних ушкоджень), за інші злочини та правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, серед яких:

1) *випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України)*. Статистика засвідчує тотальне порушення цієї норми вітчизняними транспортними організаціями – перевізниками (маршрутні таксі). Це стосується і виїзду в рейс або на лінію технічно несправних транспортних засобів, і допуску до керування транспортним засобом особи в нетверезому стані, іншого грубого порушення правил експлуатації, що становить загрозу та спричиняє шкоду життю та здоров'ю громадян, а також матеріальним цінностям. Адже в п. 1.5 Правил дорожнього руху [9] зазначено, що дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не мають створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків;

2) *порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України)*. Неналежний стан автомобільних доріг, переїздів, споруд на шляхах сполучення, недбале здійснення реконструкції та ремонту доріг знижує рівень безпеки умов руху транспортних засобів і подеколи

є причиною загибелі людей, завдання їм тілесних ушкоджень, настання інших тяжких наслідків. У зв'язку із цим у Законі України «Про дорожній рух» [10], Правилах дорожнього руху [9] акцентовано на важливості поліпшення умов дорожнього руху (стану доріг, вулиць, переїздів через залізничну колію тощо);

3) *незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України)*. Суспільна небезпечність цього злочину полягає в тому, що керування транспортним засобом, яким протиправно заволоділа особа, часто здійснюють із порушенням ПДР, перевищенням швидкості, проїздом на заборонені знаки та сигнали світлофора або вночі з вимкненими фарами, що становить загрозу для безпеки руху. Заволодіння транспортними засобами інколи вчиняють особи, які не мають посвідчення водія або навичок керування транспортним засобом цього типу. Також винна особа може не знати про можливі несправності транспортного засобу, що спричиняє настання тяжких наслідків. Інколи ці протиправні дії вчиняють неповнолітні або особи, які перебувають у стані сп'яніння, що також створює небезпеку для життя і здоров'я людей. Суспільна небезпека цього злочину значно зростає в разі, коли заволодіння транспортним засобом поєднане з насильством або погрозою його застосування;

4) *знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України)*. Небезпечність цього злочину полягає в тому, що знищення, підроблення або заміна номерів позбавляє можливості ідентифікувати транспортний засіб. Це, відповідно, перешкоджає розкриттю злочинів, зокрема викрадення транспортних засобів;

5) *порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України)*, серед яких: перехід вулиць у невстановлених місцях або на червоне світло світлофора; самовільне відчинення дверей в автобусах, трамваях, тролейбусах і маршрутних таксі; недотримання ПДР велосипедистами та водіями гужового транспорту; проїзд через залізничну колію транспортних засобів у не встановлених для цього місцях; невиконання вимог під час випасу або прогону тварин біля автомобільних шляхів. Суспільна небезпечність цього злочину полягає в тому, що на всіх видах механічного транспорту створюють необхідні умови для забезпечення порядку й захисту життя та здоров'я людей, які

користуються транспортними послугами. Наслідком цього злочину є, здебільшого, загибель людей.

Отже, доцільно підвищити розміри штрафів за деякі види адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, передусім – за керування транспортним засобом у стані сп'яніння.

Крім цього, слід посилити адміністративну відповідальність пішоходів, які переходять дороги в не передбачених для цього місцях.

Найважливішим напрямом загальносоціального запобігання порушенню ПДР є забезпечення якісної підготовки та підвищення кваліфікації водіїв. Тому, передбачаючи зміни до Порядку видачі посвідчення водія, ми пропонуємо зосередитися на підготовці водіїв протягом не менше ніж шести місяців у спеціальних державних автошколах. Причому посилену увагу в навчанні варто приділити практичному водінню. Також потрібно встановити відеонагляд за місцями складання іспитів з отримання посвідчення водія (ця відеозйомка має бути у відкритому доступі в Інтернеті).

Реалізація заходів із запровадження системи автоматичної фото- та відеофіксації порушень ПДР є доцільною лише за умови безпосереднього пред'явлення водієві доказової бази в день учинення правопорушення. Для цього системи автоматичної фото- та відеофіксації мають своєчасно передавати інформацію до чергової частини відділу патрульної поліції, звідки інформація негайно надходитиме на планшети поліцейських, які несуть службу за місцем знаходження автомобіля. Адже навіть за три дні після вчинення порушень ПДР (наприклад, порушення швидкісного режиму, проїзду на заборонений сигнал світлофора) водій може вже не пам'ятати подробиць події. Практика застосування відеофіксації порушень ПДР засвідчила, що листи із фотофіксацією та штрафами правопорушникам приходили занадто пізно.

Водночас ми не поділяємо пропозицію обмеження швидкості руху транспортних засобів у населених пунктах до 50 км/год. Натомість доцільно встановити максимально дозволenu швидкість руху транспортних засобів у населених пунктах 60 км/год. Крім цього, передбачити, що в населених пунктах на автошляхах міжнародного сполучення та у великих містах на дорогах із двома та більше смугами в одному напрямку

максимально дозволена швидкість руху транспортних засобів може сягати 90 км/год. Ці дороги обов'язково мають бути обладнані підземними або наземними шляхопроводами та пішохідними переходами. Відповідальність за обладнання таких доріг слід покласти на Укравтодор і місцеві держадміністрації.

Водночас не має бути жодних допустимих меж перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів, що підтверджує також європейський досвід.

Слушними вважаємо пропозиції щодо посилення адміністративної відповідальності за залишення місця ДТП, передбачене ст. 122⁴ Кодексу України про адміністративні правопорушення [11]. 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 такого небезпечного стану, збільшити санкцію цієї статті.

Таким чином, прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі порушення у сфері безпеки дорожнього руху» [8] сприятиме запобіганню вчиненню правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, більш стриманій і виваженій поведінці водіїв на дорогах, а отже – зменшенню кількості ДТП.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кримінологічна віктимологія : навч. посіб. / [Є. М. Моїсєєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі. – Київ : Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. – 416 с.
2. Вести [Електронний ресурс]. – 2017. – 19 окт. – Режим доступу: <https://vesti-ukr.com/harkov/261592-trahedija-v-kharkove-voditeli-poterjali-strakh>. – Загл. с екрана.
3. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс] : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>. – Назва з екрана.
4. Кримінологія : навч. посіб. / [О. М. Джужа, В. В. Василевич, Ю.Ф. Іванов та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі. – Київ : Прецедент, 2009. – 208 с.
5. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий : монография / В. И. Жулев. – М. : Юрид. лит., 1989. – 224 с.

6. Мойсюк О. М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / О. М. Мойсюк. – Київ, 1999. – 24 с.

7. Управління безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.facebook.com/UBDRUA/posts/1581395835214656>. – Назва з екрана.

8. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху [Електронний ресурс] : проект Закону України від 14 листоп. 2017 р. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62877. – Назва з екрана.

9. Про Правила дорожнього руху [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>. – Назва з екрана.

10. Про дорожній рух [Електронний ресурс] : Закон України від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>. – Назва з екрана.

11. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс] : Закон України від 7 груд. 1984 р. № 8073-X. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>. – Назва з екрана.

REFERENCES

1. Moiseiev, Ye.M., Dzhuzha, O.M., & Vasylevych, V.V. (et al.). (2006). *Kryminolohichna viktymolohiia [Criminological Victimology]*. O.M. Dzhuzha (Eds.). Kyiv: Kyiv. nats. un-t vnutr. Sprav [in Ukrainian].

2. Vesti [Vesti]. (n.d.). vesti-ukr.com. Retrieved from <https://vesti-ukr.com/harkov/261592-trahedija-v-kharkove-voditeli-poterjali-strakh> [in Russian].

3. Kryminalnyi kodeks Ukrainy: vid 5 kvit. 2001 r. No. 2341-III [Criminal Code of Ukraine from April 5, 2001, No. 2341-III]. (n.d.). zakon3.rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> [in Ukrainian].

4. Dzhuzha, O.M., Vasylevych, V.V., & Ivanov, Yu.F. (et al.). (2009). *Kryminolohiia [Criminology]*. O.M. Dzhuzha (Eds.). Kyiv: Pretsedent [in Ukrainian].

5. Julev, V.I. (1989). *Preduprezhdenie dorozhno-transportnykh proisshestvii [Prevention of traffic accidents]*. Moscow: Yurid. lit. [in Russian].

6. Moisiuk, O.M. (1999). *Viktymolohichna profilaktyka pravoporushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu [Victimological prevention of violations of traffic safety rules]*. Extended abstract candidate's thesis. Kyiv [in Ukrainian].

7. Upravlinnia bezpeky dorozhnoho rukhu [Road traffic control]. (n.d.). [www.facebook.com](https://www.facebook.com/UBDRUA/posts/1581395835214656). Retrieved from <https://www.facebook.com/UBDRUA/posts/1581395835214656> [in Ukrainian].

8. Proekt Zakonu Ukrainy "Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu": vid 14 lystop. 2017 r. [Draft Law of Ukraine "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Regarding Strengthening Liability for Separate Offenses in the Area of Road Safety" from November 14, 2017]. (n.d.). w1.c1.rada.gov.ua. Retrieved from http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62877 [in Ukrainian].

9. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy "Pro Pravyla dorozhnoho rukhu": vid 10 zhovtn. 2001 r. No. 1306 [Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Road traffic regulations" from October 10, 2001, No. 1306]. (n.d.) *zakon2.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p>. [in Ukrainian].

10. Zakon Ukrainy "Pro dorozhnii rukh": vid 30 cherv. 1993 r. No. 3353-XII [Law of Ukraine "On Road Traffic" from June 30, 1993, No. 3353-XII]. (n.d.). *zakon0.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>. [in Ukrainian].

11. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushenni: vid 7 hrud. 1984 r. No. 80763-X [Code of Ukraine on Administrative Offenses from December 7, 1984, No. 80763-X]. (n.d.). *zakon3.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редколегії 02.02.2018

Siuravchyk V. – Ph.D in Law, Research Fellow of the Scientific Laboratory on the Problems of Securing Public Security and Order of the National Academy of Internal Affairs, Kyiv, Ukraine

Prevention of Traffic Offense in the Context of Reforming of the National Police of Ukraine and Legislation in the Field of Road Safety

The urgency of the problem of road transport (motor transport) offenses is conditioned by the intensive increase in the number of sources of increased danger, in particular vehicles, and the complication of requirements for persons who control them. The unprecedented power, speed and driving power of the technology used are accompanied by the intensification of human mental activity. All this, with limited psychophysical capabilities of a person, causes an increase in the probability of committing road traffic offenses.

Road traffic offenses are offenses committed by negligence, which are understood as the totality of all acts committed for innocent fault of offenses in the form of negligence and insecurity in the territory of the country over a certain period of time and is characterized by quantitative (state and dynamics) and qualitative (structure) indicators. Among all offenses committed by negligence, motor vehicles are classified as technical negligence – that is, committed in the sphere of the operation or use of technical means, machines, mechanisms and other sources of increased safety.

The Criminal Code (Criminal Code) of Ukraine stipulates the components of road transport (motor transport) crimes: 1) violation of traffic rules and operation of vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine); 2) commissioning of technically defective vehicles (Article 287 of the Criminal Code of Ukraine); 3) violation of rules, norms and standards concerning traffic safety (Article 288 of the Criminal Code of Ukraine); 4) violations of pedestrians, cyclists, rides, repairmen, etc., which ensure the safe operation of motor vehicles (Article 291 of the Criminal Code of Ukraine).

It should be noted that the units of the patrol police, which are called to perform functions related to road safety, unfortunately, in the absence of time, are unable, for example, along with the design of the road accident, to perform more significant functions, primarily for the prevention of crime and offenses.

Nowadays the units of traffic police established on the basis of departments of the Department of Patrol Police, in our opinion, do not meet the challenges of the present, because their functions only include – ensuring road traffic on large highways. And in large cities, where traffic statistics are much more than on roads, road safety functions are assigned by the patrol police.

Due to the existence of the State Traffic Police, a lot of work on the special prevention of road traffic offenses and crimes was carried out by the traffic police and road state organizations (in particular, Ukravtodor) regarding the provision of roads with information signs, markings, fences and other arrangement, the inclusion of traffic lights modes, which contributes to the safety of the movement.

Consequently, according to our belief, in the structure of the National Police it is necessary to create a separate unit at the level of the Department of Road Police, as well as its engineering service, providing them with the main tasks: ensuring road safety; prevention of crimes and offenses; application of preventive measures of administrative influence and coercion of offenders among road users; registration of an accident (registration of necessary documents and organization of security measures at the site of an accident); provision of primary medical and emergency assistance to citizens in the event of an accident, as well as in other cases if necessary; prevention and elimination of the conditions of emergencies, which depend on the state of roads and vehicles; provision of roads with information signs, markings, fencing and other arrangement, inclusion of traffic lights modes, which

contributes to traffic safety; ensuring public safety and order in the streets of settlements and beyond.

We agree with the proposals outlined in the draft law on increasing the criminal liability for violation of traffic safety rules, in particular, in the state of alcohol, narcotic or other intoxication (Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine). At the same time, in our opinion, it is also necessary to strengthen criminal and administrative liability, especially in case of serious consequences (death or serious bodily harm), for other crimes and road traffic offenses.

The most important direction of the general social prevention of violation of the Rules of the road is to ensure the qualitative training and advanced training of drivers. Therefore, with a view to amending the Driving License, we propose, first of all, to focus on the training of drivers for at least 6 months in special state driving schools. In this case, special attention in teaching such driving schools is given to practical driving. You also need to install video monitoring of the driving license examinations, with this video taken out to be generally available on the Internet.

Thus, we can conclude that the adoption of the Law of Ukraine «On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Increasing Liability for Certain Violations in the Area of Road Safety» will contribute to the prevention of offenses in the field of road safety, more restrained and well-behaved behavior drivers on the roads and, as a result, will reduce the number of accidents.

Keywords: road transport (road) offenses and crimes, road safety, traffic accident, patrol police, road police, Road Police Engineer Service.