

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВОДІЇВ ЗА ПЕРЕВИЩЕННЯ ШВИДКОСТІ DRIVER'S RESPONSIBILITY FOR SPEEDING

Школа С.М., к.ю.н., доцент,
завідувач кафедри публічного права

Національний технічний університет «Дніпровська політехніка»

Мислива О.О., к.ю.н.,
доцент кафедри кримінально-правових дисциплін

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ

Стаття висвітлює актуальність забезпечення безпеки дорожнього руху. Незважаючи на значні спроби законодавця модернізувати дану сферу та впровадження нових технічних заходів, які значно зменшують показники аварійності та смертності на автошляхах, вітчизняна правозастосовна практика переконує в наявності певних вад у механізмі притягнення особи до юридичної відповідальності водія за порушення встановлених правил, зокрема, з питань адміністративної відповідальності за перевищення швидкості водіями транспортних засобів. Авторами наведено статистику даного виду правопорушень, яка свідчить про їх суспільну небезпечність і значну поширеність, а також потребу подальшого пошуку заходів, здатних її змінити та знизити до мінімально можливого рівня.

У статті здійснено аналіз окремих прикладів притягнення водіїв транспортних засобів за порушення встановлених у законодавстві правил дорожнього руху, пов'язаних із швидкістю. Увагу привернуто до того факту, що з 2020 року пов'язане із даним видом інше правопорушення, яке було адміністративним – керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, планується посилити до кримінального. Перевищення швидкості водіями транспортного засобу, здебільшого як очевидні причина та наслідок, є наслідком керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. При цьому воно так само потенціює значну суспільну небезпечність з огляду на наслідки, яке здатне заподіювати, і за даними статистики, навіть, є більш поширеним.

Дослідження правозастосовної практики свідчить про зменшення майже в половину динаміки та кількості правопорушень, вчинених у стані алкогольного чи інших видів сп'яніння з моменту законодавчої пропозиції їх визнати злочинними. Тож авторами розглядається можливість серед існуючих технічних і правових заходів, які створюють умови примусового зниження швидкості руху водіями, посилити відповідальність і за перевищення швидкості руху, а на законодавчому рівні закріпити більший обсяг повноважень патрульної поліції в цій сфері, а також можливість віртуального відстеження допустимої швидкості руху за допомогою операторів мобільного зв'язку (телекомунікаційних мереж).

Ключові слова: аварія, безпека дорожнього руху, засоби фото– і відеофіксації, транспортні засоби, швидкість руху, патрульна поліція, «TruCam».

The article suggests the relevance of road safety. Despite significant attempts by the legislator to modernize this area and introduce new technical measures that significantly reduce accidents and deaths on highways, domestic law enforcement practice convinces of certain shortcomings in the mechanism of bringing a driver to justice for violating established rules, in particular, on administrative issues. responsibility for speeding by drivers of vehicles. The authors present statistics of this type of offenses, which indicates their social danger and significant prevalence, as well as the need for further search for measures that can change it and reduce it to the minimum possible level.

The article analyzes some examples of attracting drivers of vehicles for violating the traffic rules established by law, related to speed. Attention is drawn to the fact that from 2020, another offense related to this type, which was administrative – driving under the influence of alcohol, drugs or other intoxicants, is planned to increase to criminal.

Driving speeding, mostly as an obvious cause and effect, is the result of driving under the influence of alcohol, drugs or other intoxicants. At the same time, it also potentiates the significant public danger given the consequences it can cause, and according to statistics, is even more common.

A study of law enforcement practice shows a reduction in almost half the dynamics and number of offenses committed under the influence of alcohol or other intoxication since the legislative proposal to declare them criminal. Therefore, the authors consider the possibility of existing technical and legal measures that create conditions for forced speeding by drivers, to increase the responsibility for speeding, and at the legislative level to consolidate more powers of the patrol police in this area, as well as the possibility of virtual tracking speed. with the help of mobile operators (telecommunications networks).

Key words: accident, traffic safety, means of photo and video fixation, vehicles, speed of movement, patrol police, "TruCam".

Законодавець із 1 січня 2018 року встановив, що у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 50 км/год (п. 12.4 Правил дорожнього руху (далі – ПДР) [1]), а в ч. 1 ст. 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення України (далі – КУпАП), що відповідальність за перевищення швидкості настає у разі, якщо вона перевищена більш ніж на 20 км/год. (стягнення у вигляді накладення штрафу 15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян), а в ч. 3 ст. 122 КУпАП – що встановлена відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху більш ніж на 50 км/год. (у вигляді накладення штрафу 30 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян). Якщо ж будь-яке з перерахованих вище порушень (ч. 1, 2 ст. 122 КУпАП) стало причиною створення аварійної обстановки, то розмір штрафу для правопорушника складе 40 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 6 місяців до 1 року (ч. 4 ст. 122 КУпАП) [2].

Згідно статистичних даних, однією з головних причин аварійності є перевищення водіями транспортних засобів швидкості. Ймовірність аварії підвищується безпосередньо з причини збільшення швидкості руху транспортного засобу. Дослідження показують, що збільшення швидкості руху транспортного засобу лише на 1 км на годину призводить до аварійності на 3%, у зв'язку з чим підвищується рівень смертності на 4-5%. Ризик смерті дорослих пішоходів становить менше 20%, якщо автомобіль рухався під час зіткнення зі швидкістю 50 км/год, а якщо його швидкість досягла 80 км/год, то 60% [3]. Так, за останні півроку 2018 року зареєстровано 57184 аварій, в яких – 7861 постраждалих [4], а півроку наступного кількість загиблих з причин перевищення дозволеної швидкості руху збільшилась на 64,7%, а травмованих – на 94,2%, кількість дорожньо-транспортних пригод з причини перевищення встановленої швидкості руху загалом зросла на 75,6% [5].

В Україні впроваджено чимало позитивного досвіду щодо заходів, які створюють умови примусового зни-

ження швидкості руху водія, зокрема: конструктивні елементи дороги, технічні засоби регулювання та засоби підвищення уваги учасників дорожнього руху. Втілення таких заходів є важливим інструментом забезпечення безпеки дорожнього руху, однак у світлі статистичних даних виникає питання чи можуть вони бути ефективним доповненням до обмежень швидкості, якщо законодавство не надає суб'єктам забезпечення безпеки дорожнього руху належного впливу на порушників?

Емпірика свідчить, що ані підвищення адміністративних стягнень за перевищення встановленої швидкості дорожнього руху, ані автоматична фіксація цих порушень не вирішили проблеми попередження перевищення безпечної швидкості дорожнього руху та притягнення до відповідальності її учасників. Передусім, декларативно виявляється можливість притягнення до відповідальності водія транспортного засобу, якщо він перевищує її номінально, тобто утворюючи потенційну небезпеку або аварійну ситуацію на дорозі, але фактично без постраждалих.

Наприклад, певний «карт-бланш» правопорушникам у можливості уникнути адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху законодавець надав у формі так званого «Європротоколу», якщо вчинена ДТП, але відсутні реальні збитки шкоді здоров'ю, серед учасників немає нікого у стані алкогольного чи іншого сп'яніння, у всіх є цивільний поліс обов'язкового страхування відповідальності, один із водіїв визнає себе винним, а завдана шкода транспортному засобу іншим учасником не перевищує 25 тисяч гривень [6]. У такому разі водії самостійно складають повідомлення про ДТП без поліції.

Розгляд справи про адміністративне правопорушення і накладення відповідного стягнення покладається на працівників органів підрозділу Національної поліції, а саме – патрульну поліцію (п. 3 ч. 2 ст. 222 КУпАП). В Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі, затверджену наказом МВС України від 07.11.2015 № 1395, закріплено що у разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, поліцейській вносить постанову у справі про адміністративне правопорушення без складання відповідного протоколу. Під час складання протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються її права й обов'язки, передбачені ст. 268 КУпАП, про що робиться відмітка у протоколі [7]. Особливості розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та про порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису), встановлюються ст. 279-1-279-4 КУпАП.

У той же час, у ст. 268 КУпАП закріплено, що особа, яка притягається до адміністративної відповідальності має право знайомитися з матеріалами справи, заявляти клопотання, при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, оскаржити постанову по справі і таке інше, тобто водій має право ознайомитися з доказами його вини саме на місці вчинення ймовірного правопорушення. Тож на практиці складається патова ситуація, коли за законом поліцейський має право вносити постанову про притягнення до адміністративної відповідальності за перевищення швидкості на власне внутрішнє переконання і тут же має обов'язок надати докази вини на місці вчинення правопорушення. Таких випадків у житті може бути лише один – якщо у поліцейського є в наявності прибор фото- і відеофіксації даного правопорушення, а також за виконання умов щодо його сертифікації (наявності документації при собі) та можливості без технічної підтримки інших

спеціалістів зняти та надати для ознайомлення відео самому зупиненому правопорушнику.

Більшості водіїв також традиційно відомо про конкретне місце, в якому перебувають поліцейські із спеціальними приборами фіксації швидкості руху автомобіля TruCam («Трукам»), який використовує світловий промінь (лазер), що дозволяє зафіксувати перевищення швидкості конкретного автомобіля в потоці транспорту на відстані, що перевищує кілометр [8]. Більше того, про локацію поліцейських з даним прибором попереджають дорожні знаки, що дозволяє водіям вчасно знизити швидкість саме на цій ділянці дороги.

Неналежна (непослідовна) судова практика сприяє тому, що водія звільняють за порушення правил швидкісного режиму на дорогах, адже якщо матеріал все ж таки потрапляє до судової інстанції, то рішення різних судів з одних і тих самих питань притягнення до відповідальності водія за порушення швидкості суперечать одне одному.

Так, спеціальні технічні засоби типу TruCam повинні мати сертифікат відповідності та свідоцтво про повірку робочого засобу вимірювальної техніки [9]. Подібна вимога враховується судами при вирішенні справ у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки серед доказів у справі про адміністративне правопорушення, як підстави для встановлення наявності чи відсутності відповідного правопорушення, вини особи в його вчиненні та інших обставин, що мають значення для правильного вирішення справи передбачено встановлення їх не лише протоколом чи постановою, поясненнями, експертними висновками та речовими доказами, а ще й показаннями технічних приладів, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху тощо (ст. 251 КУАП, ст.ст. 69-80 Кодексу адміністративного судочинства України [10]).

Подібна потреба використовується для оскарження застосування патрульною поліцією таких заходів, адже на підставі відсутності у патрульної поліції на руках такого сертифікату чи свідоцтва суди вважають відсутньою доказову базу показання приладів з перевищення швидкості та закривають справи за відсутністю складу правопорушення.

Також майже неможливо притягнути до адміністративної відповідальності за перевищення швидкості до особи, яка має дипломатичний імунітет, адже для цього потрібно через оперативного чергового викликати на місце події представника дипломатичного представництва, при якому вказану особу акредитовано [11, с. 176]. І на противагу необхідності притягнути до відповідальності реальних правопорушників, судова практика іншої виглядає нелогічною. Так, у справі №751/4821/17 ВС/КАС від 4 грудня 2019 р. на підставі відеозапису було прийнято рішення на користь позивача-пішохода, який ступив ногою на перехід проїжджої частини, але водій не загальмував, чим не дав йому перейти дорогу на пішохідному переході, чим порушив ПДР. Однак суд прийняв рішення, що таким чином водій перевищив встановлену швидкість і дії водія були визнані як порушення пп. 18.1 ПДР України та кваліфіковані за ч. 1 ст. 122 КУпАП з накладенням штрафу у сумі 255,00 грн. [12].

Слід позитивно відзначити факт зрушення чинного законодавства у бік проблематики забезпечення протидії перевищенню швидкості та вчиненню ДТП. Не викликає сумніву, що найчастіше подібні автопригоди викликані станом алкогольного або наркотичного сп'яніння у водія. Статистика свідчить, що серед ДТП з постраждалими, п'яте місце посідає причина нетверезого стану водія, поступаючись лише перевищенню нормативно встановленої швидкості [13]. Тому законодавчо обґрунтованим є прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового

розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» [14]. Згідно з цим законом Кримінальний кодекс України доповнено ст. 286-1 «Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції».

З 1 липня 2020 року водія може бути притягнуто до кримінальної відповідальності за ст. 286-1 КК у випадках:

– керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції;

– передачі керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів;

– відмови водія від проходження медичного огляду на стан сп'яніння або щодо вживання таких лікарських препаратів;

– вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного освідчення з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого медичного освідчення.

Водночас, очевидним є той факт, що санкції ст. 122 КУпАП суттєво менші порівняно з тими, що передбачені у ст. 130 КУпАП. Внаслідок цього утворюється ситуація, в якій водій буде уникати кримінальної відповідальності шляхом вчинення такого адміністративного проступку як перевищення швидкості. Тобто криміналізація відповідальності без іншої не має сенсу і може стати приводом для п'яних або під дією наркотиків водіїв транспортного засобу не лише не підкорятися законній вимозі патрульного поліцейського про зупинку транспортного засобу, а ще й на небезпечній швидкості, тікаючи від переслідування, залишати місце дорожньо-транспортної пригоди або свій транспортний засіб.

Однак несправедливо вважати, що криміналізацією перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів можна задовольнити потребу в безпеці руху. Це питання слід вирішувати комплексно, шляхом застосування нормативно-правових, правозастосовних (прецедентних) і технічних заходів і високотехнологічних засобів (приладів), які дозволяють отримати електронні докази. Особливої уваги заслуговує забезпечення у майбутньому провадження у справах про адміністративні правопорушення розглядуваного виду шляхом застосування інформаційних GPRS-технологій, навіть, можливостей звичайних смартфонів, належних водієві-порушникові, які розраховують маршрути та швидкість пересування, а також «реалізації геоінформаційної технології реєстрації та картографування ДТП з використанням безпілотних літальних апаратів» у процесі фіксації, реєстрації, аналізу та централізованого збереження інформації щодо правопорушення в сфері дорожнього руху [15, с. 14].

Викладене свідчить про те, що існують певні прогалини у механізмі реалізації юридичної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху з питань перевищення допустимої швидкості пересування транспортного засобу, що безперечно, вимагає їх подальшого виявлення, дослідження та усунення. Цього вимагає і «смертельна ціна» та висока динаміка приросту негативних наслідків перевищення швидкості водіями транспортних засобів.

Підводячи підсумок слід зазначити, що для ефективного забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом протидії перевищенню безпечної швидкості значним кроком є впровадження зазначених змін у законодавстві, а також позитивного досвіду зарубіжних країн щодо фото та відеофіксації таких правопорушень за допомогою технічних заходів. Водночас, потрібно подальше насичення високотехнологічним матеріально-технічним забезпеченням патрульної поліції, автоматизації даного процесу за допомогою супутникового чи стільникового зв'язків, законодавчого посилення їх повноважень у цих питаннях, а з урахуванням усвідомленості негативних наслідків розглядуваних правопорушень – і побудови більш чітких прецедентів у судових рішеннях, які забезпечать невідворотність покарання у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, встановлення «по-європейськи» безпечного швидкісного режиму для водіїв, їх пасажирів та пішоходів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 04.05.2020).
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07 грудня 1984 року № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/80731-10> (дата звернення: 04.05.2020).
3. Названі основні причини ДТП. URL: https://auto.24tv.ua/nazvani_osnovni_prychyny_dtp_n4116 (дата звернення: 04.05.2020).
4. Поліція назвала найпопулярніші причини ДТП в Україні. URL: <https://opendatobot.ua/blog/200-dtp> (дата звернення: 04.05.2020).
5. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 30.06.2019: DTP 06-2019 / База даних патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 04.05.2020).
6. Потрапив у ДТП: новий алгоритм стосунків із поліцією і не тільки. «Протокол» юридичний інтернет-ресурс: веб-сайт. URL: https://protocol.ua/ua/potrapiu_u_dtp_noviy_algoritm_stosunkiv_iz_politsieyu_i_ne_tilki/ (дата звернення: 04.05.2020).
7. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані не в автоматичному режимі: наказ МВС України від 07.11.2015 № 1395. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1408> (дата звернення: 04.05.2020).
8. Марина Шевченко. Как оспорить решение полиции о превышении скорости с помощью TruCam <https://kg.ua/news/kak-osporit-reshenie-policii-o-prevyshenii-skorosti-s-pomoshchyu-trucam> (дата звернення 04.05.2020).
9. Поняття доказів в адміністративно-юрисдикційній діяльності. Навчальні матеріали онлайн. URL: https://pidruchniki.com/123311945254/pravo/polyattya_dokaziv_administrativno-yurisdiksiyniy_diyalnosti (дата звернення 04.05.2020).
10. Кодекс адміністративного судочинства України від 6 липня 2005 року № 2747-IV // *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 35-36. № 37. ст. 44.
11. Кузьменко О.В., Плугатир М.В., Пастух І.Д. та ін. Адміністративна відповідальність та провадження в справах про адміністративні правопорушення [текст] навч. посіб. [Кузьменко О.В., Плугатир М.В., Пастух І.Д. та ін.]; за заг. ред.: О.В. Кузьменко. – К.: «Центр учбової літератури», 2016. – 388 с.
12. Сайт Єдиного державного реєстру судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua> (дата звернення 04.05.2020).
13. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 30.09.2019: DTP 09-2019. Сайт Патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 04.05.2020).
14. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень: Закон України від 22 листопада 2018 р. № 2617-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19#n699> (дата звернення: 20.05.2020).
15. Атаманенко Ю.Ю., Куліковська О.Є. Вимоги до створення та реалізації новітньої геоінформаційної технології фіксування ДТП. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 12 листопада 2019 року). Кривий Ріг, 2019. 346 с. с. 11-14.