

АБАКІНА-ПІЛЯВСЬКА Л. М.,
кандидат юридичних наук, доцент,
адвокат, доцент кафедри
кримінального права
(Національний університет
«Одеська юридична академія»)

ПРОДАНЕЦЬ Н. М.,
кандидат юридичних наук,
інспектор факультету підготовки
фахівців для органів досудового
розслідування
(Національна поліція України)

САІНЧИН С. О.,
кандидат юридичних наук, адвокат

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ ЗА УЧАСТЮ ПІШОХОДІВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ ТА КРИМІНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ

У статті розглядаються питання кримінально-правової та кримінологічної характеристик дорожньо-транспортних пригод за участю пішоходів. Досліджуються природа та ознаки суспільно небезпечного діяння, пов'язаного з порушенням правил безпечної роботи транспорту. Забезпечення безпеки дорожнього руху входить до числа пріоритетних завдань, що стоять перед керівництвом нашої країни. Останніми роками підвищений інтерес викликає питання про запобігання дорожньо-транспортним пригодам за участю пішоходів. Однак, незважаючи на всі вжиті заходи: посилення відповідальності за керування автотранспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, збільшення штрафних санкцій за порушення правил дорожнього руху, встановлення камер відеоспостереження тощо скоротити кількість дорожньо-транспортних пригод за участю пішоходів поки що не вдається.

Зауважується, що внаслідок дорожньо-транспортної пригоди з настанням кримінально караних наслідків кваліфікація події відбувається на підставі ст. 286 КК України, але якщо подія мала місце з вини пішохода – кримінальна відповідальність настає за ст. 291 КК України. Акцентується увага на важливості людського фактору як визначального детермінанту дорожньо-транспортних пригод.

Актуальність цієї проблеми полягає також у тому, що значний відсоток дорожньо-транспортних пригод пов'язаний з наїздом на пішоходів; майже половина наїздів відбувається через порушення правил дорожнього руху



самими пішоходами, при цьому значна кількість ДТП закінчується смертельними наслідками.

На основі дослідження пропонується висновок про необхідність удосконалення норм чинного законодавства в частині кримінальної та адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху пішоходами, а також пропонується розроблення комплексу заходів, застосування яких сприятиме запобіганню дорожньо-транспортним пригодам за участю пішоходів.

Ключові слова: дорожньо-транспортна пригода, правила дорожнього руху, водій, пішохід, кримінальна відповідальність, кримінально-правова кваліфікація, кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, дорожній рух, детермінанти, запобігання, запобіжні заходи.

Abakina-Piliavska L. M., Prodanets N. M., Sainchyn S. O. Road accidents involving pedestrians under martial law: criminal legal and criminological aspects

The article deals with the issues of criminal law and criminological characteristics of road traffic accidents involving pedestrians. The nature and signs of a socially dangerous act related to violation of the rules of safe operation of transport are investigated. Ensuring road safety is one of the priority tasks facing the leadership of our country. In recent years, the issue of preventing road accidents involving pedestrians has attracted increased interest. However, despite all the measures taken, such as increased liability for driving under the influence of alcohol, increased penalties for traffic violations, installation of video surveillance cameras, etc., it has not yet been possible to reduce the number of road accidents involving pedestrians.

It is noted that as a result of a road traffic accident with criminal consequences, the event is qualified under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, but if the event occurred through the fault of a pedestrian, criminal liability arises under Article 291 of the Criminal Code of Ukraine. The author emphasizes the importance of the human factor as a determinant of road traffic accidents.

The relevance of this problem also lies in the fact that a significant percentage of road traffic accidents involve pedestrian collisions; almost half of the collisions occur due to violations of traffic rules by pedestrians themselves, and a significant number of accidents end in death.

On the basis of the study, the author makes a conclusion that it is necessary to improve the provisions of current legislation in terms of criminal and administrative liability for violation of traffic safety rules by pedestrians, and also proposes to develop a set of measures which will help prevent road traffic accidents involving pedestrians.

Key words: road traffic accident, traffic rules, driver, pedestrian, criminal liability, criminal law qualification, criminal offense against traffic safety and operation of transport, traffic, determinants, prevention, preventive measures.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) є однією з найгостріших соціально-економічних проблем, які стоять не тільки перед Україною, а й перед більшістю країн. Щорічно у світі від ДТП гинуть або отримують травми понад 10 млн осіб. Згідно з офіційною статистикою в Україні знизилися основні показники аварійності, однак, незважаючи на певні позитивні зміни, рівень ДТП, як і раніше, залишається високим. При цьому, значна частина ДТП відбувається за участю пішоходів.

Висока автомобілізація громадян України вимагає підвищеної уваги та застосування додаткових заходів з метою підвищення рівня безпеки учасників дорожнього руху, особливо їхньої незахищеної частини – пішоходів. Успішне розв'язання цієї проблеми як частини



загальнодержавної системи можливе тільки за комплексного підходу з використанням сучасних технічних можливостей та розробок, в чому й полягає актуальність обраної тематики.

Стан дослідження. Питаннями безпеки дорожнього руху займалося чимало вітчизняних науковців, як то А. М. Бабенко, В. Батиргарєєва, В. Борисов, С. Гізімчук, Б. Головкін, С. Гусаров, А. Калініна, М. Колодяжний, В. Колпаков, О. Костенко, В. Мисливий, К. Полтава, В. Приходько, С. Шрамко та багато інших. Попри таку значну увагу до вказаної проблематики, дослідження особливостей ролі пішохода в дорожньо-транспортній пригоді напевно можна назвати задовільною.

Метою даної статті є кримінально-правовий та кримінологічний аналіз ролі пішохода в дорожньо-транспортній пригоді.

Виклад основного матеріалу. Причин ДТП багато, але якими б різноманітними вони не були, у більшості випадків вина лежить саме на людині. Найбільшу небезпеку становить свідоме порушення Правил дорожнього руху (надалі – ПДР), яке набуло сьогодні, на жаль, значного поширення, ДТП трапляються не тому, що правила переходу через дорогу є складними та складноздійснюваними, а тому, що порушники, діючи за принципом «пішохід завжди правий», свідомо нехтують ними.

Якщо ДТП сталося по вині водія, то кримінально-правова кваліфікація події відбувається на підставі ст. 286 КК України, але якщо подія мала місце з вини пішохода – кримінальна відповідальність настає за ст. 291 КК України.

Незважаючи на те, що відповідальність пішоходів за порушення ПДР передбачена ст. 291 КК України, притягуються вони до неї рідко (за 2024 рік було виявлено 138 кримінальних правопорушень [1]). У більшості випадків винним визнається водій. Це пояснюється тим, що в останнього є технічна можливість зупинитися, щоб уникнути зіткнення.

Кримінальна відповідальність, передбачена ст. 291 КК України, має велике значення в запобіганні порушенням правил транспортної безпеки, водночас, законодавча конструкція складу посягання істотно ускладнює правильну кваліфікацію кримінально караних порушень правил безпеки на транспорті. При цьому цю проблему зазвичай пов'язують з особливістю суб'єкта. Незважаючи на те що кримінальне правопорушення, передбачене ст. 291 КК України, має певну специфіку, його безпосереднім об'єктом так само, як і всіх інших кримінальних правопорушень у сфері транспорту, виступають відносини щодо забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Об'єктивна сторона досліджуваного посягання має матеріальний характер та полягає в порушенні встановлених правил безпеки руху або експлуатації транспорту, настанні наслідків у вигляді шкоди здоров'ю людини (тілесні ушкодження відповідного рівня тяжкості або смерть), а також причинного зв'язку між діями та такими наслідками.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення передбачає тільки необережність. Суб'єктом є пасажир, пішохід або інший учасник руху, який досяг 16 років.

Звертаючись до офіційної статистики Патрульної поліції можемо відмітити, що однією із частих причин ДТП є перехід пішохода у невстановленому місці: у 2024 році таких ДТП було 728, з яких загинуло 167 осіб; неочікуваний вихід пішохода на проїздну частину став причиною 296 випадків ДТП, де 54 було з загибим потерпілим; невиконання пішоходом вимог сигналів регулювання стало причиною 65 ДТП, внаслідок 11 з яких мало місце загибель потерпілого; порушення ПДР пішоходами у стані алкогольного сп'яніння у вказаному звітному періоді стало причиною 30 ДТП, серед яких у 8 випадках мала місце смерть потерпілої особи [2; 8; 9; 10; 11; 12].

Із аналізу наукових джерел вбачається, що більшість вчених людський фактор визнають за визначальний детермінант дорожньо-транспортних пригод. Так, наприклад, В. А. Мисливий, підтримуючи таку позицію, людський фактор вважає за свідоме та грубе порушення правил дорожнього руху, а також «результат недбалості, неувважності та неналежних психофізіологічних якостей при керуванні транспортними засобами, що призводить до трагедій на дорогах» [3, с. 244-247].

У свою чергу, В. В. Голіна, С. С. Шрамко, людський фактор трактують як «соціально-демографічні, психофізичні особливості особистості основних учасників дорожнього



руху, рівня їх правосвідомості, культури, ступеня ризикованості їх дій у конкретних дорожніх ситуаціях, мотивів порушення правил дорожнього руху, оцінки й сприйняття інформації про ситуацію та ін.» [4, с. 113-121]. М. Г. Колодязний слушно зауважує, що «саме від людського фактору, тобто поведінки водіїв, пішоходів, пасажирів у конкретних умовах місця і часу залежить настання ДТП і фатальних наслідків» [5, с. 25].

Підтримуючи вищевказаний підхід, хочемо доповнити, що поведінка пішоходів є не менш значимим чинником порушень у сфері безпеки дорожнього руху, що доводить як офіційна статистична інформація, так і судова практика останніх років.

Показовою була Постанова Верховного Суду від 20.11.2019 року у справі № 296/2509/16-ц [6], де було вирішене питання щодо стягнення майнової шкоди з учасника ДТП – пішохода на користь водія, який вчинив наїзд на нього. З аналізу тексту судового рішення вбачається, що водій допустив наїзд на пішохода, який, порушуючи Правила дорожнього руху, раптово вибіг на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників дорожнього руху, чим створив небезпеку для руху водію автомобіля, який, у свою чергу, не мав технічної можливості уникнути наїзду в даній дорожній обстановці.

Поділяємо думку Ю. Б. Данильченко щодо того, що людський фактор дійсно є головною причиною адміністративних та кримінально караних порушень правил, встановлених у сфері дорожнього руху, що, безперечно, має враховуватися при розробці заходів, рекомендацій та пропозицій щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху та запобігання правопорушенням даного спрямування [7, с. 276].

Звертаючись до питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху, як водіями, так і пішоходами, й іншими учасниками дорожнього руху, вважається за необхідне впровадження інноваційних технологій, а також форм і методів протидії порушенням ПДР пішоходами. Щоб досягти зазначеної мети, потрібно встановити причини скоєння ДТП за участю пішоходів і на їх основі розробити відповідний комплекс заходів.

Причини скоєння ДТП за участю пішоходів ми умовно ділимо на три групи. До першої відносимо ті з них, які пов'язані з переходом проїжджої частини в недозволеному місці; поганою освітленістю та видимістю ліній розмітки, знаків пішохідних переходів; знаходженням пішохода під час переходу проїжджої частини у стані сп'яніння; використанням пішоходом під час переходу проїжджої частини мобільного телефону, навушників.

Крім тих заходів, які вже застосовуються для усунення перелічених причин, пропонуємо віднести сюди й інформаційні кампанії для населення про безпеку дорожнього руху, наслідки та відповідальність на прикладах уже скоєних ДТП.

Працівникам патрульної поліції необхідно регулярно (наприклад, щокварталу) проводити профілактичну роботу не тільки з державними і приватними підприємствами, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажоперевезення, а й з тими, хто не задіяний у цьому процесі. У своїх виступах поліцейські повинні говорити про найчастіші порушення ПДР, що здійснюються як водіями, так і пішоходами, про кримінальну та адміністративну відповідальність і тих, і інших; звертати особливу увагу на недопущення перебування на проїжджій частині в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння; роз'яснювати правила переходу як регульованих світлофорами пішохідних переходів, так і нерегульованих.

Як правило, відсутність дорожніх знаків або їхнє невірне тлумачення призводять до того, що водій не може вчасно зорієнтуватися в ситуації, а пішохід – правильно вибрати місце для переходу дороги, що призводить до трагедії, особливо в темну пору доби, дощову та туманну погоду тощо.

Найпоширенішими причинами наїздів на пішоходів є недостатня освітленість (за подібних умов гострота зору значно знижується) та перебування пішохода у стані сп'яніння.

Вважаємо, що розв'язанням цієї проблеми може стати співпраця підрозділів поліції з організаціями, що займаються розробленням інноваційних технологій у сфері безпеки дорожнього руху. Насамперед потрібно оснастити всі пішохідні переходи магістральними світлодіодними світильниками або лампами вуличного освітлення (з боків або безпосередньо



над проїжджою частиною), використовувати шумові смуги (за 10-15 м до пішохідного переходу) зі світлоповертальною плівкою. Можна застосовувати автономні системи освітлення пішохідного переходу з датчиком руху. Водії за десятки метрів таким чином отримують змогу ідентифікувати пішохідний перехід і завчасно забезпечити безпечний режим руху.

Ефективним вважається встановлення пішохідних огорож в місцях активного руху транспортних засобів і пішоходів: на перехрестях, автомобільних парковках біля супермаркетів, великих підприємств, торгових складів тощо.

Частими причинами ДТП є використання пішоходом мобільного телефону під час переходу проїжджої частини та прослуховування музики в навушниках: увага пішохода розсіюється, він не може правильно визначити відстань і швидкість об'єктів, що рухаються, не встигає зреагувати на транспортний засіб, який наближається, не помічає його, не чує сигналу і в результаті потрапляє під колеса. На жаль, такі випадки не рідкість. На нашу думку, з метою виховання навичок безпечної поведінки на дорозі потрібно впровадити в освіту, починаючи з дошкільної, федеральні державні освітні стандарти щодо запобігання дитячому травматизму, а також обов'язкову дисципліну «Безпека дорожнього руху».

Вважаємо необхідними розробку і подальше встановлення в автомобілях нових електронних систем, які запобігатимуть ДТП за участю пішоходів. У деяких зарубіжних автомобілях уже є спеціальні радары розширеного спектра дії, здатні визначати крім великих об'єктів також мотоциклістів, велосипедистів і пішоходів. Подібні системи самостійно виявляють дрібні об'єкти на дорозі і попереджатимуть водія про небезпеку наїзду, а в разі потреби – знижуватимуть швидкість або зупинятимуть автомобіль.

Таке обладнання пропонує концерн «Вольво» (система попередження про ризик наїзду на пішохода з функцією автоматичного гальмування). Компанія «Honda» розробляє комунікацію смартфона з автомобілем, в основі якої лежить технологія передачі даних на невеликі відстані за спеціальним радіоканалом (DSRC), який у разі виявлення пішохода, який перетинає, наприклад, дорогу впоперек, негайно попереджає водія звуковим і візуальним сигналом про небезпеку наїзду. Компанія «Тойота» активно працює в напрямку широкого використання подібних систем. Автомобілі «Тесла» взагалі оснащені системою безпілотного керування.

До другої групи причин скоєння ДТП ми відносимо відсутність на одязі пішохода світловідбивних елементів під час переходу проїжджої частини або руху вздовж неї. Вважаємо, що необхідно врегулювати на законодавчому рівні низку аспектів, пов'язаних із застосуванням світловідбивних, в тому числі, вивчити і впровадити досвід їх використання в інших країнах, адже сьогодні в ряді Європейських країн людина без світловідбивного елементу на рюкзаку або одязі – рідкість. Носіння таких елементів вважається обов'язковим, а його відсутність на пішоході слугує вагомим аргументом на захист водія в разі наїзду на пішохода в темний час доби.

До третьої групи причин скоєння ДТП віднесемо низький рівень культури учасників дорожнього руху (водія і пішохода). Незважаючи на те що багато хто з них хоча б раз виступав і в одній, і в іншій ролі, порозуміння вони досягають вкрай рідко. Як показує практика, водій автотранспортного засобу посідає головну позицію в дорожньому русі та є основним суб'єктом взаємодії як з водіями інших автотранспортних засобів, так і з пішоходами. Від моделі поведінки водія та пішохода (небезпечної чи безпечної) у більшості випадків залежить безпека дорожнього руху. Неповага, незнання навіть елементарних ПДР, агресивність водіння, принцип «пішохід завжди правий» часто призводять до трагедії. Крім того, причинами аварійності на дорогах є відсутність комфортного пересування, обмежені міські умови, обмеженість паркувального простору, нехтування інтересами інших учасників руху.

Висновки. Для того щоб підвищити рівень культури водіїв і пішоходів, зобов'язати їх дотримуватися ПДР, необхідно популяризувати в засобах масової інформації, Інтернеті основні принципи поведінки на дорозі; регулярно проводити відповідні профілактичні заходи в освітніх установах; залучати волонтерські організації, учнів поліцейських класів до акцій, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху. Отже, для зниження рівня



смертності та аварійності на дорогах потрібно розробити і впровадити комплекс правових і технічних заходів, з урахуванням причин та умов, які сприяють порушенню правил безпеки дорожнього руху не лише водіїв, але й пішоходів.

Список використаних джерел:

1. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>
2. Статистика. Патрульна поліція України. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>
3. Мисливий В. А. Запобігання дорожньо-транспортним деліктам на безпілотному автотранспорті. *Наукові читання, присвячені пам'яті професора Т. А. Денисової*: зб. мат. (Запоріжжя, 10 бер. 2022 р.) / Класич. приват. ун-т. Запоріжжя: КПУ, 2022. С. 244–247.
4. Голина В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргареєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121.
5. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: *монографія*. Харків: Право, 2022. 300 с.
6. Постанова Верховного Суду від 20.11.2019 року у справі № 296/2509/16-ц (провадження № 61-34163св18). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85836172>
7. Данильченко Ю. Б. «Людський» фактор у системі детермінації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наукові дослідження у сфері протидії злочинності*: матеріали наук. конф. за підсумками роботи фахівців НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса Нац. акад. прав. наук України за фундаментал. темами у 2022 р. (м. Харків, 6 груд. 2022 р.) / НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 304 с. С. 274–277.
8. Бабенко А. М. Особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Правові новели*. 2023. № 19. С. 251–258.
9. Andriy Babenko, Oleksandr Mazurenko, Anastasiia Mernyk. Chronic Alcoholism Treatment in Custodial Facilities: Ukraine's Experience During Independence. *Wiadomości Lekarskie*. 2019. № 12. P. 2451–2457.
10. Бабенко А. М. Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. *Південноукраїнський правничий часопис* № 1. 2021 С. 14–22.
11. Бабенко А. М. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2023. № 1 (79). С. 275–281.
12. Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір: монографія. Одеса: ОДУВС, 2014. 416 с.

