

УДК 342.9:351.811

**Микола Веселов,**

канд. юрид. наук, доцент,

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін Криворізького факультету

Національного університету «Одеська юридична академія»

## АДМІНІСТРАТИВНО-ДЕЛІКТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДІТЕЙ-ПАСАЖИРІВ У ДОРОЖНЬОМУ РУСІ

Стаття присвячена окремим аспектам запобігання дитячому дорожньо-транспортного травматизму. Розглядаються особливості впливу на ризик потрапляння у дорожньо-транспортну пригороду дітей-пасажирів шляхом удосконалення підстав адміністративної відповідальності водіїв транспортних засобів за порушення Правил дорожнього руху.

**Ключові слова:** адміністративна відповідальність, безпека дорожнього руху, дитина, дитячий дорожньо-транспортний травматизм, правопорушення.

**Постановка проблеми.** Забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху є одним із завдань держави та суспільства, яке перебуває на стику таких суспільних відносин, як охорона дитинства та забезпечення безпеки дорожнього руху (далі – БДР). У широкому розумінні таку діяльність цілком можна вважати частиною забезпечення прав дітей (на життя, здоров'я тощо). Якісним показником стану забезпечення безпеки неповнолітніх учасників дорожнього руху є дитячий дорожньо-транспортний травматизм (аварійність) (далі – ДДТТ), який характеризується сукупністю всіх дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП), під час яких постраждали особи віком до 18 років за певний проміжок часу на певній території (в абсолютних та відносних значеннях).

Запобіганням ДДТТ як негативному соціальному явищу присвячено чимало уваги з боку вчених та фахівців у різних сферах діяльності. Домінуюча кількість таких досліджень пов'язана з профілактикою неправильної (небезпечної) поведінки дитини у дорожньому русі. Якщо говорити стосовно БДР, то вік дітей певною мірою відбиває їхню підготовленість та спроможність самостійно та безпечно перебувати серед транспорту, уявлення про небезпеку дорожнього руху, передбачення можливих наслідків своїх дій як учасників дорожнього процесу. Втім, як було нами з'ясовано у попередніх дослідженнях, суб'єктивні фактори ДДТТ включають не лише помилки дитини, а й вину дорослих, коли ДТП сталася через порушення Правил дорожнього руху (далі – ПДР) водієм (дитина перебуває

в ролі заручника неправомірних або недбалих дій дорослих) [1, с. 40].

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питання забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі привертало увагу різних вчених. За окремими періодами можна навести прізвища деяких із них: С. Ф. Брежнева, В. І. Жулев, Г. І. Клінковштейн, В. В. Лук'янов, І. Г. Маландін, І. К. Шахріманьян – радянська доба (70-ті – 80-ті роки); О. В. Берест, С. М. Гусаров, В. О. Заросило, О. М. Зубенко, В. Ф. Коробкін, О. Т. Лановий, С. М. Левченко, С. О. Лихачов, В. В. Новіков, В. П. Поліщук, І. А. Репік, М. В. Ціба, В. Є. Шевкунов – українська «міліцейська» доба (90-ті роки минулого століття – 2015 рік). Звичайно, що слід навести й наше особисте дисертаційне дослідження за темою «Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні» (2009 рік), яке стало першим в Україні комплексним науковим здобутком у цій сфері діяльності. Надалі цю проблематику на дисертаційному рівні продовжували досліджувати інші науковці, наприклад О. В. Дудник у роботі «Діяльність Державної автомобільної інспекції у запобіганні і протидії дитячому дорожньо-транспортному травматизму» (2014 рік). Незважаючи на кількісний та якісний внесок цих фахівців, зазначена проблематика й досі залишається актуальною. З 2015 року можна виділити початок нового етапу у генезі забезпечення безпеки дітей у дорожньому русі – української «поліцейської» доби (за одним із провідних суб'єктів цієї діяльності). Водночас реформування МВС України та адміністративного законодавства не може автоматично та остаточно вирішити усіх проблем БДР.

**Метою цієї статті** є окреслення деяких шляхів адміністративно-деліктного забезпечення безпеки дітей, які беруть участь у дорожньому русі як пасажир.

**Виклад основного матеріалу.** За статистичними даними, у 2018 році (повний рік) усього було зареєстровано понад 150 тис. ДТП, з них майже 16,1 % – це ДТП з постраждалими. Із загальної кількості усіх ДТП (з постраждалими та без постраждалих) автопригоди за участю дітей становили лише близько 3 %. Проте картина суттєво змінюється, якщо переглянути це співвідношення щодо ДТП з постраждалими, серед яких автопригоди за участю постраждалих дітей сягнули 15 %. Це пояснюється відсутністю принципового підходу до фіксування факту перебування дитини серед учасників автопригоди (як правило, серед пасажирів транспортних засобів) під час оформлення ДТП без постраждалих, оскільки це нібито не впливає на причину такої пригоди та кваліфікацію дій її учасників. Однак це помилкова позиція, оскільки облік фактів перебування дитини у салоні (кузові) транспортних засобів в числі учасників ДТП навіть без постраждалих дає можливість об'єктивно побачити ступень ймовірного ризику травмування чи загибелі неповнолітніх пасажирів [2].

За інформацією, наданою Національною поліцією України, протягом 2018 року було скоєно 3 739 ДТП, у яких загинуло чи було травмовано 4 235 неповнолітніх осіб. При цьому ДТП «з вини дітей» було визнано всього 316 випадків, що становить лише 8,5 % від загальної кількості ДТП, у яких постраждалими опинилися особи віком до 18 років [2]. Отже, більшість ДТП, у яких страждають діти, відбувається через грубі порушення ПДР іншими учасниками дорожнього руху, як правило, водіями транспортних засобів – понад 49 % ДТП з постраждалими.

На жаль, нам не вдалося знайти актуальної офіційної інформації (за останні роки) щодо детального розподілу постраждалих у ДТП дітей за категоріями учасників дорожнього руху. О. В. Дудник за результатами свого дисертаційного дослідження слушно пропонував у щорічному бюлетені, який раніше випускався МВС України та Департаментом Державної автомобільної інспекції, розширити дані стосовно травмованих дітей, аналізувати ДТП за часом доби, за місцем пригоди, за порою року, місяцями та іншими об'єктивними даними з метою підвищення рівня профілактики ДДТТ; ввести обов'язкове використання таких бюлетенів під час проведення заходів із попередження цього негативного явища для працівників

Державтоінспекції та інших служб [3, с. 181]. Проте таке побажання залишилося без належної уваги. Більше того, доводиться із сумом констатувати, що натеper поліція втратила навіть ті напрацювання у питанні детальної статистики та аналізу аварійності, які були раніше. Це нагальне питання, безумовно, потребує окремої уваги. Із результатів же деяких спеціальних досліджень минулих років випливає, що серед постраждалих у ДТП діти-пасажирів посідають друге місце (після дітей-пішоходів), на цю категорію припадає понад 20 % [4]. Якщо ж до уваги взяти ще розподіл за віком, то з'ясується, що діти віком до 4 років найчастіше отримують травми під час ДТП, саме як пасажирів транспортних засобів [5]. Можна також навести іноземні аналітичні спостереження з цього питання. Як зазначено у деяких джерелах, травмування або загибель дітей під час ДТП як пасажирів є серйозною проблемою навіть для країн з високим рівнем доходів, де такі випадки можуть спричинити до 50 % випадків ДДТТ [6]. Зі збільшенням автомобілізації країн із середнім рівнем доходу рівень травмування та загибелі дітей у ДТП через неправильні дії водіїв також набуває статусу загальнодержавної проблеми. Більшість факторів, що збільшують ризик ДТП для дорослих користувачів автомобільного транспорту (водіїв та пасажирів), є також актуальними і для дітей. Такими чинниками є перевищення швидкості руху, керування у стані сп'яніння, невикористання обладнання пасивної безпеки, а також фактори, що стосуються безпеки транспортних засобів та дорожнього середовища. Однак існують такі фактори ризику, які є характерними саме для дітей. Для малолітніх пасажирів транспортних засобів головним чинником ризику є відсутність або неналежне використання пасків безпеки та (або) дитячих автомобільних крісел. Діти повинні бути пристебнуті залежно від їхнього віку, ваги або зросту. Відсоток використання відповідних дитячих пристроїв у автотранспортних засобах значно відрізняється в різних країнах – з майже 90 % у Сполучених Штатах [7] до майже нуля в Омані. І хоча багато батьків використовують автокрісла для немовлят, застосування відповідних пристроїв для сидіння помітно зменшується після того, як дитина переростає це пристосування [8].

Частина 2 статті 16 Закону України «Про дорожній рух» серед обов'язків водіїв згадує про те, що вони (водії) зобов'язані вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху, зокрема дітей. ПДР України, затверджені

Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 (у розділі 21 «Перевезення пасажирів»), Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176 (у розділі «Перевезення організованих груп дітей» – пункти 63-74) передбачають низку додаткових вимог щодо забезпечення безпеки перевезення неповнолітніх пасажирів. Разом із тим забезпечення виконання цих вимог шляхом встановлення у законодавстві адміністративної відповідальності не має завершеного вигляду.

Законодавець лише передбачив спеціальну відповідальність водіїв (посадових осіб, громадян – суб'єктів підприємницької діяльності) за порушення правил надання послуг із перевезення організованих груп дітей – частина 2 статті 133-1 КУпАП. Не зрозуміло, з яких причин зі статті 122 КУпАП було виключено відповідальність водіїв за порушення правил перевезення пасажирів, якщо залишено ці пункти ПДР стосовно індивідуальних та нерегулярних перевезень лише під умовною охороною статті 125 КУпАП (яка передбачає лише попередження). Саме забезпечення дотримання водіями транспортних засобів (а в деяких випадках і посадовими особами) цих та інших правил шляхом уведення дієвого механізму адміністративної відповідальності за їх порушення чи недотримання може певним чином покращити рівень безпеки неповнолітніх пасажирів. Завдяки оновленню персоналу патрульної поліції, на яку сьогодні покладається обов'язок щодо нагляду за дотриманням правил та норм у сфері забезпечення БДР, підхід до виявлення правопорушень став більш принциповим. Залишається удосконалити відповідні правові підстави для використання інституту адміністративної відповідальності задля зменшення ризиків скоєння ДТП водіями транспортних засобів, у салоні яких перебувають неповнолітні пасажирів.

З цією метою доцільно окреслити три таких шляхи покращення адміністративно-деліктного законодавства. По-перше, встановити (повернути) адміністративну відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів взагалі, тобто порушення пунктів розділу 21 ПДР України. По-друге, за найбільш поширені (які передбачені частинами першою, другою або третьою статті 122 КУпАП) та найнебезпечніші (порушення правил проїзду залізничних переїздів) порушення ПДР наявність у транспортному засобі в якості пасажира дитини слід розглядати як особливо кваліфікуючу ознаку, яка має передбачати більш жорсткі заходи

адміністративної відповідальності для водіїв (чи інших осіб, що керують транспортними засобами). Нарешті, третім шляхом є визнання наявності дитини у салоні чи кузові (на сидінні) транспортного засобу обставиною, що обтяжує відповідальність за порушення ПДР, якщо це прямо не передбачено у відповідній нормі статті КУпАП (з огляду на перспективи впровадження наших пропозицій).

Отже, особи, що керують транспортними засобами, мають бути вдвічі пильнішими та уважнішими, якщо їх пасажирами є діти. Це однаково стосується як приватних перевізників, так і тих водіїв, які здійснюють регулярні та нерегулярні пасажирські перевезення, особливо перевезення організованих груп дітей. При цьому це стосується не лише дотримання правил перевезення цієї категорії пасажирів, а й інших вимог ПДР.

#### Висновки

Таким чином, для посилення відповідальності водіїв, що перевозять дітей, за порушення цих та інших вимог ПДР необхідно:

1) доповнити зміст диспозиції частини 1 статті 122 КУпАП текстом «правил перевезення пасажирів»;

2) частину 4 статті 122 КУпАП викласти у такій редакції: «Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, або вчинене особою, яка перевозить у транспортному засобі дитину (дітей) у якості пасажира»;

3) частину 3 статті 123 КУпАП викласти у такій редакції: «Порушення, передбачене частиною другою цієї статті, вчинене особою, яка перевозить у транспортному засобі дитину (дітей) у якості пасажира або під час надання послуг із перевезення пасажирів, або під час перевезення небезпечних вантажів»;

4) частину 1 статті 35 КУпАП (обставини, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення) доповнити пунктом 3-1 такого змісту: «вчинення правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом, у салоні, кузові чи на сидінні (для мотоциклів, мопедів, скутерів) якого перебуває дитина (діти) у якості пасажира»;

5) під час розгляду справ про адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху в обов'язковому порядку враховувати цю обставину у призначенні покарання.

Забезпечення БДР дітей-пасажирів є лише складником адміністративно-правового запобігання ДДТТ. Та навіть встановлення додаткових підстав та посилення адміністративної відповідальності водіїв (посадових осіб) не вичерпує усіх адміністративно-правових засобів впливу на ці аспекти забезпечення БДР. Паралельно з цим слід продовжувати удосконалення організаційних та профілактичних заходів, спрямованих на підвищення рівня особистої транспортної культури та відповідальності дорослих учасників дорожнього руху, громадського контролю за дотриманням цих правил тощо. І хоча ці питання неодноразово ставали предметом окремих досліджень, подальші наукові розвідки у цьому напрямі не вичерпали своєї актуальності й досі.

#### Список використаних джерел:

1. Веселов М.Ю. Адміністративно-правова профілактика дитячого дорожньо-транспортного травматизму в Україні : монографія. Донецьк: Видав. дім «Норд-Прес», 2011. 219 с.
2. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 до 31.12.2018: ДТП 12-2018 / Патруль-

на поліція. URL: <http://patrol.police.gov.ua/ru/statystyka/> (дата звернення: 20.03.2019).

3. Дудник О.В. Діяльність державної автомобільної інспекції у запобіганні і протидії дитячому дорожньо-транспортному травматизму : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2013. 218 с.

4. Шахриманьян И.К. Совершенствование деятельности органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма : учебное пособие. Москва : Типография Академии МВД СССР, 1984. 61 с.

5. Поліщук В.П., Лановий О.Т., Левченко С.М. До питання про дорожньо-транспортний травматизм у дітей. *Безпека дорожнього руху України: науково-технічний вісник*. 2002. № 1(12). С. 16–25.

6. Keeping children safe in traffic. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development, 2004. 129 p. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/04childrensafe.pdf> (23.11.2018).

7. Traffic safety facts Child restraint use in 2008: overall results. Washington : DC; National Highway Traffic Safety Administration, 2009. 6 p. URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/811135> (23.11.2018).

8. World report on child injury prevention. Geneva : World Health Organization & United Nations Children's Fund, 2008. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK310645/> (23.11.2018).

*Статья посвящена отдельным аспектам предотвращения детского дорожно-транспортного травматизма. Рассматриваются особенности влияния на риск попадания в дорожно-транспортное происшествие детей-пассажиров путем усовершенствования оснований административной ответственности водителей транспортных средств за нарушение Правил дорожного движения.*

**Ключевые слова:** административная ответственность, безопасность дорожного движения, детский дорожно-транспортный травматизм, правонарушение, ребенок.

*The article is devoted to certain aspects of preventing child road traffic injuries. The features of the impact on the risk of childrens-passengers getting into a traffic accident by improving the bases of administrative responsibility of drivers of vehicles for violation of the Traffic Rules are considered.*

**Key words:** administrative responsibility, road safety, children's road traffic injuries, offense, child.

