

[www.pravo-izdat.com.ua](http://www.pravo-izdat.com.ua)

ISBN 978-617-8602-40-6



9 786178 602406



**СТРАТЕГІЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ:  
ВИКЛИКИ, ПРОБЛЕМИ, РІШЕННЯ**

**СТРАТЕГІЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ:  
ВИКЛИКИ, ПРОБЛЕМИ,  
РІШЕННЯ**

монографія

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ВИВЧЕННЯ  
ПРОБЛЕМ ЗЛОЧИННОСТІ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. В. СТАШИСА  
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ

**СТРАТЕГІЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ:  
ВИКЛИКИ, ПРОБЛЕМИ, РІШЕННЯ**

**Монографія**

Харків  
«Право»  
2024

Автори:

*В. В. Голіна* (вступ; підрозд. 1.3, 7.1, 7.2; підрозд. 7.3 – у співавт. із С. С. Шрамко; розд. 8); *В. С. Батиргарєєва* (підрозд. 1.2, 4.5, 7.5); *Б. М. Головкін* (підрозд. 4.4 – у співавт. з О. В. Новіковим; розд. 5); *М. Г. Колодяжний* (підрозд. 1.4, розд. 6); *С. С. Шрамко* (підрозд. 1.1; підрозд. 7.3 – у співавт. з В. В. Голіною; підрозд. 7.4, висновки); *А. В. Калініна* (підрозд. 1.5, розд. 3); *Ю. Б. Данильченко* (підрозд. 4.1–4.3); *О. В. Новіков* (підрозд. 2.4, 2.5; підрозд. 4.4 – у співавт. з Б. М. Головкіним; підрозд. 7.6); *І. О. Христин* (підрозд. 2.1–2.3)

Рецензенти:

*Ю. В. Орлов* – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри кримінального права і кримінології факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ;

*М. Ю. Веселов* – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ

*Рекомендовано до друку вченою радою  
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності  
імені академіка В. В. Сташиса  
Національної академії правових наук України  
(постанова № 13 від 27 листопада 2024 р.)*

**Стратегія** забезпечення дорожнього руху в Україні: виклики, проблеми, рішення : монографія / [В. В. Голіна, В. С. Батиргарєєва, Б. М. Головкін та ін.] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. – Харків : Право, 2024. – 432 с. – DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178602406>.

ISBN 978-617-8602-40-6

Монографія присвячена розробці концептуальних засад і перспективних напрямів стратегії запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. У книзі здійснено ґрунтовний аналіз теоретико-методологічних засад дослідження правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, нормативно-правової основи забезпечення безпеки та детермінаційного комплексу правопорушень у цій сфері, кримінологічної характеристики особи правопорушника, досвіду запобігання розгляданням правопорушенням у зарубіжних країнах, а також теоретико-практичних питань запобігання їм в Україні. Особливу увагу приділено обґрунтуванню культурологічної концепції запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Для науковців, викладачів, аспірантів, студентів юридичних закладів освіти і факультетів, працівників правоохоронних органів, а також широкого кола читачів.

УДК 343.9(477)

ACADEMICIAN STASHIS SCIENTIFIC RESEARCH  
INSTITUTE FOR THE STUDY OF CRIME PROBLEMS  
NATIONAL ACADEMY OF LAW SCIENCES OF UKRAINE

**ROAD SAFETY STRATEGY  
IN UKRAINE: CHALLENGES,  
PROBLEMS, SOLUTIONS**

**Monograph**

Kharkiv  
«Pravo»  
2024

DOI: <https://doi.org/10.31359/9786178602406>

UDC 343.9(477)

R66

#### Authors:

V. V. Golina (Introduction; 1.3, 7.1, 7.2; 7.3 – co-authored with S. S. Shramko; 8); V. S. Batyrgareieva (1.2, 4.5, 7.5); B. M. Holovkin (4.4 – co-authored with O. V. Novikov; 5); M. G. Kolodyazhny (1.4, 6); S. S. Shramko (1.1; 7.3 – co-authored with V. V. Golina; 7.4, Conclusions); A. V. Kalinina (1.5, 3); Yu. B. Danylchenko (4.1–4.3); O. V. Novikov (2.4, 2.5; 4.4 – co-authored with B. M. Holovkin; 7.6); I. O. Khrystych (2.1–2.3)

#### Reviewers:

Yu. V. Orlov – Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Criminal Law and Criminology, Faculty No. 1, Kharkiv National University of Internal Affairs;

M. Yu. Veselov – Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of Public Law Disciplines and Life Safety, Faculty No. 2, Kryvyi Rih Educational and Scientific Institute of Donetsk State University of Internal Affairs

*Recommended for publication by the Academic Council  
of the Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems  
National Academy of Law Sciences of Ukraine  
(Resolution No. 13 dated November 27, 2024)*

R66 Golina, V. V., Batyrgareieva, V. S., Holovkin, B. M., Kolodyazhny, M. G., Shramko, S. S., Kalinina A. V., Danylchenko, Yu. B., Novikov, O. V., & Khrystych, I. O. (2024). *Stratehiia zabezpechennia dorozhnoho rukhu v Ukraini: vyklyky, problemy, rishennia [Road safety strategy in Ukraine: Challenges, problems, solutions]* [Monograph]. Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems National Academy of Law Sciences of Ukraine. Pravo. <https://doi.org/10.31359/9786178602406>  
ISBN 978-617-8602-40-6

The monograph «Road safety strategy in Ukraine: Challenges, problems, solutions» is devoted to the development of conceptual foundations and perspective directions of the strategy for preventing offences in the field of road traffic and transport operation in Ukraine. The book provides a thorough analysis of the theoretical and methodological foundations of the study of offences in the field of road traffic safety and transport operation in Ukraine, the regulatory framework for ensuring safety and the deterministic complex of offences in this area, the criminological characteristics of the offender, the experience of preventing the offences under consideration in foreign countries, as well as theoretical and practical issues of their prevention in Ukraine. Particular attention is paid to the substantiation of the cultural concept of prevention of offences in the field of road traffic and transport operation.

For scholars, lecturers, postgraduate students, students of law schools and faculties, law enforcement officers, and a wide range of readers.

**UDC 343.9(477)**

© Academician Stashis Scientific Research  
Institute for the Study of Crime Problems  
National Academy of Law sciences of  
Ukraine, 2024

ISBN 978-617-8602-40-6

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	13
-------------	----

### Розділ 1.

#### ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНА ТА НОРМАТИВНА ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

1.1. Огляд результатів досліджень правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	19
1.2. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	29
1.3. Криміногенність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та вплив її ступеня на визначення концепції їх запобігання в Україні.....	51
1.4. Міжнародно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.....	70
1.5. Кримінологічне законодавство як правова основа запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні .....	78

### Розділ 2.

#### КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

2.1. Методичні основи обчислення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	87
2.2. Оцінка стану правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. ....	93
2.3. Латентність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. ....	100
2.4. Соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод та кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.....	110

2.5. Регіональні особливості розподілу правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	122
---	-----

### Розділ 3.

## ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР У КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕННЯХ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

3.1. Загальна характеристика людського фактору в кримінальних правопорушеннях, передбачених статтею 286 КК України .....	146
3.2. Кримінологічна оцінка порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння .....	158
3.3. Психологічні особливості безпеки дорожнього руху під час воєнного стану в Україні .....	164
3.4. Типові ролі особи у механізмі вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту .....	171

### Розділ 4.

## ДЕТЕРМІНАЦІЙНІ КОМПЛЕКСИ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

4.1. Прорахунки державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	175
4.2. Криміногенні чинники організаційно-управлінського характеру як детермінанти автотранспортних правопорушень .....	183
4.3. Соціально-психологічні детермінанти правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	196
4.4. Корупційні ризики у діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	207
4.5. Вплив науково-технічного прогресу людства на поширення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	216

## Розділ 5.

### ЖЕРТВА ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

- 5.1. Кримінологічна характеристика жертви правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....230
- 5.2. Віктимна поведінка учасників дорожнього руху .....239
- 5.3. Типологія жертв правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....251

## Розділ 6.

### ДОСВІД ЗАПОБІГАННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ

- 6.1. Інституційні засади забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.....261
- 6.2. Нормативно-правове забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту у західних державах .....269
- 6.3. Відповідальність за вчинення автотранспортних правопорушень: практика зарубіжних країн.....281
- 6.4. Розвиток дорожньої інфраструктури – складова концепції нульової смертності на автошляхах у розрізі окремих держав світу.....291
- 6.5. Зарубіжний досвід застосування сучасних інновацій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.....303

## Розділ 7.

### ЗАПОБІГАННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

- 7.1. Змістовне навантаження поняття запобігання злочинності та її проявам: теоретико-прикладне значення .....322
- 7.2. Теоретико-прикладні питання формування стратегії запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні .....331



7.3. Впливові зарубіжні та вітчизняні джерела розробки національної концепції забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні .....	343
7.4. Взаємодія громадськості з органами державної влади у сфері забезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні .....	355
7.5. Правосвідомість і правова культура особистості порушника дорожнього руху та експлуатації транспорту – заперука скорочення дорожньо-транспортних пригод .....	364
7.6. Упровадження диджитал–інструментів у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту .....	377

## Розділ 8.

### НАЦІОНАЛЬНА КОНЦЕПЦІЯ КУЛЬТУРОЛОГІЧНОГО НАПРЯМУ ЗАПОБІГАННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

8.1. Сутність та загальна характеристика концептуального задуму культурології дорожнього руху в Україні .....	397
8.2. Структура культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням як єдність і диференціація сукупності запобіжних заходів і засобів .....	403
ВИСНОВКИ .....	416
ДОДАТКИ .....	425

# CONTENTS

INTRODUCTION..... 13

## Chapter 1.

### THEORETICAL, METHODOLOGICAL AND REGULATORY FRAMEWORKS OF RESEARCH OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION IN UKRAINE

1.1. Review of the research findings on offenses  
in the field of road safety and transport operation ..... 19

1.2. Methodology of criminological study  
of offenses in the field of road safety  
and transport operation..... 29

1.3. Criminogenicity of offenses in the field of road safety and the impact  
of its degree on defining the concept of their prevention in Ukraine..... 51

1.4. International legal frameworks for ensuring road safety  
and transport operation ..... 70

1.5. Criminological legislation as a legal basis for offenses prevention  
in the field of road safety in Ukraine..... 78

## Chapter 2.

### CRIMINOLOGICAL ANALYSIS OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION IN UKRAINE

2.1. Methodological foundations for calculating criminal offenses  
in the field of road safety and transport operation ..... 87

2.2. Assessment of the state of offenses in the field of road safety  
and transport operation in Ukraine..... 93

2.3. Latency of offenses in the field of road safety and transport operation ... 100

2.4. Social consequences of road traffic accidents and criminal offenses  
in the field of road safety and transport operation ..... 110

2.5. Regional features of the spread of offenses in the field of road safety  
and transport operation..... 122

### Chapter 3.

#### THE HUMAN FACTOR IN THE CRIMINAL OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION

3.1. General characteristics of the human factor in criminal offenses under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine.....	146
3.2. Criminological assessment of violations of road safety rules or transport operation by persons driving under the influence of alcohol or drugs .....	158
3.3. Psychological aspects of road safety during martial law in Ukraine .....	164
3.4. Typical roles of individuals in the mechanism of committing criminal offenses against road safety and transport operation .....	171

### Chapter 4.

#### DETERMINISTIC COMPLEXES OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION

4.1. Failures of the state policy in the field of road safety and transport operation .....	175
4.2. Criminogenic factors of an organizational and managerial nature as determinants of road transport offenses .....	183
4.3. Socio-psychological determinants of offenses in the field of road safety and transport operation.....	196
4.4. Corruption risks in the activities related to the road safety and transport operation .....	207
4.5. The impact of scientific and technological progress on the spread of offenses in the field of road safety and transport operation .....	216

### Chapter 5.

#### THE VICTIM OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION

5.1. Criminological characteristics of victims of offenses in the field of road safety and transport operation.....	230
5.2. Victim behavior of road users .....	239
5.3. Typology of victims of offenses in the field of road safety and transport operation .....	251

## Chapter 6.

### EXPERIENCE IN PREVENTING OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION IN FOREIGN COUNTRIES

6.1. Institutional foundations for ensuring road safety and transport operation .....	261
6.2. Regulatory framework for road safety and transport operation in Western countries .....	269
6.3. Liability for committing road transport offenses: Practices of foreign countries .....	281
6.4. Development of road infrastructure as a component of the zero mortality concept on highways in various countries.....	291
6.5. Foreign experience in applying modern innovations to ensure road safety and transport operation .....	303

## Chapter 7.

### PREVENTION OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION

7.1. The conceptual framework of crime prevention and its manifestations: Theoretical and practical significance .....	322
7.2. Theoretical and practical issues of forming a strategy for preventing offenses in the field of road safety and transport operation in Ukraine.....	331
7.3. Significant foreign and domestic sources of development of the national concept of ensuring road safety and transport operation in Ukraine.....	343
7.4. Public interaction with state authorities in the field of road safety and transport operation in Ukraine.....	355
7.5. Sense of justice and legal culture of road traffic and transport operation offenders as a key to reducing road accidents.....	364
7.6. Implementation of digital tools in the field of road safety and transport operation.....	377

Chapter 8.  
THE NATIONAL CULTURAL APPROACH CONCEPT  
FOR PREVENTING OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY  
IN UKRAINE

8.1. The essence and general characteristics of the conceptual idea of road traffic cultural studies in Ukraine .....	397
8.2. The structure of the cultural approach to preventing transport offenses as a unity and differentiation of a set of preventive measures and means.....	403
CONCLUSIONS.....	416
APPENDIXES.....	425

## Вступ

Згідно зі статтею 3 Конституції України життя і здоров'я людей, їх безпека є найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людьми за свою діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини – головний обов'язок держави. Реалії – менш показові. На сьогодні, як і протягом останніх десятиліть, питання дотримання цих конституційних приписів залишається не виконаним, зокрема, і у сфері убезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту. За заключенням експертів ООН, Світового банку, ВООЗ та інших міжнародних інституцій, рівні смертності і травматизму від дорожньо-транспортних пригод (ДТП) є достатньо високими, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким. Тільки за останні 5 років (2019–2023 рр.) за нашими підрахунками, було вчинено 116 993 ДТП, внаслідок яких загинуло 16 077 і травмовано більше 140 000 осіб. Тобто захист, безпека не відбулися щодо понад як 200 000 громадян, що ставить під сумнів організацію захисту життя і здоров'я громадян – учасників дорожнього руху, і, взагалі, належну політичну волю держави покінчити з людськими проявами зухвалого свавілля на дорогах. Отже, гарантія захисту життя і здоров'я людини – безпека дорожнього руху. Ледве чи можна стверджувати інше, що проблема забезпечення безпеки дорожнього руху не перестає бути фундаментальною і актуальною.

Постановою Президії Національної академії правових наук України від 26 червня 2020 року було затверджено фундаментальну тему наукового дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні». Перед творчим колективом відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України була поставлена мета: розроблення концептуальних засад і перспективних напрямів запо-

бігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням стандартів, принципів, що містяться у резолюціях ООН, законодавстві Європейського Союзу, Стратегії сталої розумної мобільності – європейський транспорт на шляху майбутнього (Європейська комісія, 9 грудня 2020 року, Брюссель). Резолюцію ООН від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі. Друге десятиліття (2021–2030 рр.) забезпечення безпеки дорожнього руху (перше було 2010–2020 рр.), упродовж якого проголошувалося знищення смертності травматизму на 30%.) оголошено періодом досягнення амбітної цілі – скорочення ДТП з тяжкими наслідками на 50%, а у перспективі до 2050 року кількість загиблих від усіх видів транспорту в ЄС буде близька Vision Zero (до нуля). Досягнення цієї мети можливо, за оцінками експертів ООН, за дотримання таких умов:

- реалізація національних концепцій підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- комплексного підходу до розробки заходів вирішення проблеми скорочення смертності і травматизму від ДТП;
- поступове запровадження безпілотного транспорту;
- удосконалення управління і контролю у сфері безпеки дорожнього руху.

Усі ці умови взаємопов'язані єдиною головною метою: суттєвим зниженням за відносно короткий строк смертності і травматизму від ДТП, і потребують самостійного розгляду стосовно можливості їх реалізації в Україні. У монографії основна увага сконцентрована на розумінні і формуванні національної концепції підвищення рівня безпеки на дорогах України. Дослідники виходили з того, що концепція – це науковий, доказово обґрунтований, позитивно прогнозований теоретико-прикладний варіант (задум) оптимального розв'язання актуальних викликів сьогодення у різних сферах людського буття. На думку дослідників, національна концепція безпеки дорожнього руху має відображати:

А) об'єктивну кримінологічну характеристику стану безпеки дорожнього руху в Україні;

Б) рефлексію на євроінтеграційний курс Vision Zero;

В) реальну оцінку можливості та спроможності держави і готовності українського суспільства до європейських стандартів і уявлень щодо транспортної безпеки.

Концепція є фундаментальною основою стратегії, державної програми, завдань, планів, їх ключовою позицією. Саме вона визначає необхідний комплекс заходів і засобів, які є достатніми для досягнення поставленої мети. Не набір розпорошених «привабливих» заходів із різних, у тому числі зарубіжних практик запобігання, під час розроблення документів концептуального змісту, а, виходячи із кримінологічного принципу відповідності заходів і засобів концептуальному задуму.

Такий дослідницький підхід вимагає від науковців:

1) створення репрезентативної емпіричної бази дослідження. Було опрацьовано більше 500 наукових вітчизняних, зарубіжних джерел, законодавчі і нормативно-правові акти; стратегічні, державні, концептуальні документи; узагальнено 810 кримінальних проваджень за 2018–2020 роки за статтею 286 Кримінального кодексу України; проведені формалізовані інтерв'ю з 8305 співробітниками патрульної поліції, водіями, які вчинили ДТП, і тими, хто дотримуються ПДР, представниками громадських організацій; досліджено досвід запобігання правопорушення в країнах ЄС, США, Канади, Австралії, Німеччини, Японії та ін., що відображено у монографіях, збірниках, статтях, тезах, інформаційних виданнях тощо. За період 2021–2024 роки за темою фундаментального дослідження опубліковано дві монографії, два збірника наукових праць, сім довідників, 73 наукових статті, з яких 4 – у виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз Scopus та Web of Science, понад 300 тез доповідей та повідомлень; розроблено 4 законопроекти та інша наукова продукція.

2) проведення об'єктивної оцінки прийнятих в Україні концепцій безпеки дорожнього руху. у законодавчих актах з досліджуваної тематики, показав, що довільна маніпуляція такими концептуальними ідеями як: нормативно-правова, що спрямована лише на посилення юридичної відповідальності без допоміжних її складових; культурно-репресивна, яка віддає перевагу масовій культурізації



громадян; інфраструктурний, організаційно-управлінський напрям, котрий розрахований на довгі роки, є затратним, і не діє безпосередньо зараз на учасників дорожнього руху; віктимологічні проєкти та ін. свідчать, що жодна з них не спрацювала. Одна з причин – їх невідповідність сучасному стану, структурі ДТП, особливостям прояву протиправної поведінки на дорогах, що логічно підводить до пошуку адекватної реаліям сьогодення інтегративної концепції, що здатна, при її наполегливій реалізації і зацікавленості усіх учасників дорожнього руху і причетних суб'єктів, швидко упродовж п'яти років вплинути на рушії чинники ДТП.

Через усю монографію червоною стрічкою пролягає дослідницька впевненість, що для створення такої концепції необхідно виходити з визначення домінуючої у породженні ДТП групи деліктів. Дослідженням підтверджено, що переважна більшість ДТП пов'язана з порушенням правил маневрування, перевищення безпечної швидкості руху; недотримання вимог проїзду перехрест'я і дистанції руху; керування транспортними засобами у стані сп'яніння; порушення правил проїзду пішохідних переходів; невиконання водіями вимог сигналів регулювання; перехід пішоходів у невстановленому місці. Внаслідок лише цих (з 20 видів ДТП) загинули і було травмовано 70–80% осіб від загальної кількості постраждалих від ДТП. У монографії звертається увага на те, що стійкість, сталість цих структурних показників, нерозумність мобільності є індикатором, як правило, не просто умисного, а зухвалого ігнорування ПДР.

Ці правопорушення (можливо, і деякі інші) не потребують у своїй більшості особливих знань, освіти, професіоналізму тривалого стану водіння транспортним засобом чи особливою стриманості реакції і тому подібне. Не вистачає культури руху, елементарного передбачення та з існуючого досвіду наслідків стримування власних бажань і інтересів, почуття обережності, відчуження зовнішнього контролю і остраху матеріальних, публічних, цивільних, іміджевих та інших втрат, врешті-решт, суворої юридичної кримінальної відповідальності. Інакше кажучи, потрібне обмеження звичного свавілля на дорогах такою сукупністю заходів,

засобів, приписів, процедурних ускладнень дотримання правил водіння транспортом, яка своєю запобіжною енергетикою в змозі вплинути на правосвідомість правопорушників і примусити їх до культури дотримання ПДР. Так зародилася ідея створення культурологічного запобіжного напрямку як складової культурології дорожнього руху.

Концепція культурологічного підходу до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням поєднує всебічне нормативно-правове врегулювання відносин, які стосуються сфери дорожнього руху з обов'язковим комплексом відповідних концептуальному, а потім стратегічному задуму творчо відібраних заходів, засобів, примусових заборон та обмежень, які впливають на свідомість, волю, емоції, звички учасників дорожнього руху, посилюють у них почуття і навіть впевненість про невідворотність (це дуже важливо!) наступу юридичної відповідальності, а також наступу обмежуючих статус негативних наслідків.

Хоча поняття «культурологічний напрям», «культурологічний підхід» тощо не нове і з різним ступенем його науково-практичної інтерпретації вживається у роботах О. М. Костенка, С. І. Нежурбиди, В. А. Мисливого, М. Г. Колодяжного, формування на його основі саме культурологічного напрямку забезпечення дорожнього руху до цього часу у вітчизняному кримінологічно-правовому просторі не здійснено. Нами розпочата розробка структури концепції культуризації дорожнього руху, яка викладена у цій роботі. Її певна ідея та змістова новизна вбачається у такому.

1. Актуальність вирішення проблеми коригується зі станом безпеки дорожнього руху на даний в нашій країні час і найближчу повоєнну перспективу.

2. Комплексний підхід, який розглядається, повинен формуватися не хаотично, концептуально, а по обов'язковому визначенню не низку домінуючих, а єдино домінуючого фактору, яким на даний момент є не просто людський фактор, а свавілля людського фактору, що якісно відрізняє культурологічну концепцію від інших, теж важливих, але менш актуальних для зниження смертності травматизму концепції, про які вже йшлося.

3. Суворе дотримання кримінологічного принципу відповідності структури комплексних заходів і засобів концептуальним засадам культурологічного напрямку.

4. Дотримання принципу суб'єктності, що передбачає можливість і дійсну спроможність виконати заплановане. Імітація діяльності веде до фальсифікації результатів.

5. Жорсткий контроль за реалізацією програмних заходів і засобів при обов'язковості публічної звітності знизу і вище.

6. Достатнє і незмінне ресурсне забезпечення; наступність діючих запобіжних програм при зміні владних інституцій.

Як нами вже відмічалися раніше, у попередніх монографіях та інших публікаціях фахівців Інституту, і ця робота має практичний ухил і тяжіє до вирішення нагальних проблем сьогодення у сфері безпеки дорожнього руху. Тому значна частина пропозицій і рекомендацій у монографії спрямована на амбітну ціль – сприяти перелому в сталій для нас тенденції зростання кількісно-якісних показників ДТП. Метафорично, ця робота, мов нитка Аріадни, і призначена для того, щоб допомогти практиці запобігання транспортним правопорушенням в Україні у пошуку виходу з лабіринту концепцій, суджень, думок, стратегій, яких на сьогодні в теорії достатньо... Автори-дослідники намагалися наблизити наукові досягнення у сфері безпеки дорожнього руху до потреб практики, виходячи із запобіжної спроможності держави і суспільства, громадян до рішучих дій у вказаній сфері. Без таких рішучих дій людське свавілля не подолати.

Ми щиро вдячні керівництву НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України за підтримку проведеної наукової розвідки відділом кримінологічних досліджень Інституту, за доброзичливі відгуки і критичні зауваження шановним рецензентам: Юрію Орлову – доктору юридичних наук, професору, завідувачу кафедри кримінального права і кримінології факультету № 1 Харківського національного університету внутрішніх справ та Миколі Веселову – доктору юридичних наук, професору, професору кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності факультету № 2 Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, які будуть ураховані.

## Розділ 1

---

---

# ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНА ТА НОРМАТИВНА ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

### 1.1. Огляд результатів досліджень правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту

Кримінологічне дослідження автотранспортної злочинності нерозривно поєднане із вивченням розвитку автомобільної промисловості. Адже одним із головних результатів технічного прогресу стало не лише технологічне удосконалення транспортних засобів, а й доступність їх для населення. Відповідно це сприяло і збільшенню кількості водіїв на автошляхах, закономірним наслідком чого стала поява дорожньо-транспортного травматизму та смертності. Наукове опрацювання симбіозу цих явищ вимагало формування спеціального термінологічного апарату<sup>1</sup>.

Так, поряд із суто кримінологічними поняттями, такими як: «злочинність», «стан злочинності», «кримінологічна характеристика», «особа злочинця», «детермінація злочинності», «запобігання», «фонові для злочинності явища» тощо, виокремилися і поняття, що є характерними саме для вказаної сфери досліджень. Такими поняттями

---

<sup>1</sup> Калініна А. В., Шрамко С. С. Запобігання автотранспортній злочинності: аспекти наукового і прикладного дискурсу. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2023. Вип. 2 (20). С. 210–230. <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2023.20.292371>

є: «державна політика у сфері безпеки дорожнього руху», «культуро-логія дорожнього руху», «психологія учасників дорожнього руху», «стратегія нульової смертності», «транспортна інфраструктура», «роки втраченого потенційного життя», «соціально-економічна оцінка вартості життя та здоров'я».

Розроблення проблеми запобігання автотранспортній злочинності є комплексним дослідженням. Його комплексність розкривається у міждисциплінарному характері, що виявляється у запозиченні не лише методологічних, а й категоріально-термінологічних напрацювань з цілої низки юридичних, технічних, психологічних, комп'ютерних, природничих та інших наук. У циклі юридичних наук «партнерами» кримінології у вивченні вказаного питання стали, в першу чергу, кримінальне й адміністративне право. При розробленні заходів запобігання автотранспортній злочинності необхідно враховувати здобутки механіки (при описі механічних способів запобігання), фізики (особливо фізика різних процесів, зокрема й оптики, при розробленні, наприклад, засобів фіксації правопорушень), хімії (використання хімічних процесів для підвищення якості дорожнього полотна чи авто та ін.), комп'ютерних наук (при розробленні відповідного програмного забезпечення), психології (необхідно враховувати особливості психології процесу керування автотранспортним засобом, психології пасажирів та пішоходів), педагогіки (при розробленні програм навчання водіїв, розробці профілактичних заходів для всіх учасників дорожнього руху тощо) та ін.<sup>1</sup>

Проблематика безпеки дорожнього руху перебуває у фокусі пильної уваги серед науковців різних галузей знань. Тому у наукових розвідках для дотримання принципу повноти дослідження зазвичай звертаються до *попередніх розробок як вітчизняної, так і зарубіжної науки*. Українськими дослідниками переважно вивчаються: кримінологічні аспекти автотранспортної злочинності як окремого суспільного явища, адміністративно-правові і кримінально-правові питання убезпечення дорожнього руху, порушення правил експлуатації транспортних засобів та ін.

---

<sup>1</sup> Там само.

В аспекті кваліфікації злочину, адміністративної чи кримінальної відповідальності досліджувалася у роботах С. Р. Багірова, С. С. Вітвіцького, М. Ю. Веселова, С. М. Гусарова, Т. О. Гуржія, Н. В. Давидової, О. О. Дудорова, Ю. С. Коллера, А. В. Червінчука, В. А. Мисливого, С. І. Нежурбіди, А. О. Собакаря та ін. Кримінологічні розвідки у розглядуваній сфері проводилися В. С. Батиргарєвою, А. М. Бабенком, Є. Ю. Жученком, К. О. Полтавою, М. М. Рудиком та є предметом наукових інтересів науковців відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України та авторів представленої монографії, а саме: В. В. Голіни, Б. М. Головікіна, Ю. Б. Данильченка, А. В. Калініної, М. С. Кисельової, М. Г. Колодяжного, О. В. Новікова, І. О. Христинч, С. В. Панової, С. С. Шрамко.

Зарубіжні автори здебільшого у своїх публікаціях, присвячених безпеці дорожнього руху загалом та дорожньо-транспортної смертності та травматизму зокрема, висвітлюють: результати емпіричних досліджень і спостережень; аналіз і порівняння результатів, отриманих іншими дослідниками; сформульовані гіпотези; оцінку політики у сфері безпеки дорожнього руху; тенденції та прогнозування змін у розглядуваній сфері.

До таких робіт належить, наприклад, дослідження М. Бурзинської (Burzyńska M.) та М. Пікалі (Pikala M.), присвячене оцінці тенденцій смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод у Польщі протягом 1999–2018 років, та яке ґрунтується на базі даних щодо понад 7,5 млн смертей мешканців Польщі. Авторками виокремлено найбільш уразливі групи учасників дорожнього руху та здійснено висновки, що зміни у законодавстві мають відбуватися саме з урахуванням цих особливостей<sup>1</sup>.

Творчий колектив у складі В. Вейнен (Wim Wijnen), В. Вейермарс (Wendy Weijermars) та ін. здійснили аналіз офіційних оцінок вартості ДТП у країнах ЄС. Матеріалом для здійснення дослідження послуговували дані щодо грошових оцінок запобігання ДТП, смерт-

---

<sup>1</sup> Burzyńska, M.; Pikala, M. Decreasing Trends in Road Traffic Mortality in Poland: A Twenty-Year Analysis. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2021, 18, 10411. <https://doi.org/10.3390/ijerph181910411>

ності та травматизму на дорогах у 31 європейській країні<sup>1</sup>. Автори встановили, що грошова оцінка попередження летального випадку коливається від 0,7 до 3,0 млн євро. Оцінка запобігання тяжким травмам коливається від 2,5% до 34,0% вартості за смертельний випадок, а оцінка запобігання легким травмам – від 0,03% до 4,2% вартості летального випадку, а загальні витрати на ДТП становлять 0,4–4,1% ВВП. При цьому звертається увага на відмінності у включених компонентах витрат, різні визначення ступеня тяжкості травм та різні рівні заниження статистичних показників.

Також на увагу заслуговують розробки вчених, які вивчають мотивацію небезпечного водіння. Так, автори статті «Теорія запланованої поведінки та порушення правил дорожнього руху: обмежувальний вплив усвідомлюваного поведінкового контролю» (C. Castanier, Th. Deroche, T. Woodman «Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control»)<sup>2</sup> порушення правил дорожнього руху розглядають з точки зору мотиваційного чинника і вважають, що розуміння мотивації, яка є основою небезпечної манери водіння, дозволить запобігти дорожньо-транспортним пригодам. У своєму дослідженні вони зробили спробу визначити, якою мірою соціальні когнітивні чинники, включені в теорію запланованої поведінки, можуть сприяти цьому мотиваційному процесу і допомогти пояснити частоту вчинених порушень правил дорожнього руху.

Чимало праць присвячено проблематиці керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння, оскільки 25% усіх смертей на дорогах у країнах ЄС пов'язані з цим чинником<sup>3</sup>. Враховуючи, що 90%

<sup>1</sup> An analysis of official road crash cost estimates in European countries <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753518311500#ak005>

<sup>2</sup> Castanier C, Deroche Th., Woodman T. Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 18, 2013, P. 148–158, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.014>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984781300017X>

<sup>3</sup> Див., напр., Cestac J., Sami Kraïem, Jean-Pascal Assailly, Cultural values and random breath tests as moderators of the social influence on drunk driving in 15 countries, *Journal of Safety Research*, Volume 56, 2016, Pages 89–96, ISSN 0022-4375, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2016.05.005>

усіх дорожньо-транспортних пригод у країнах ЄС пов'язані з людською помилкою, предметом наукових досліджень стає поведінкова психологія та засоби впливу на свідомість. А деякі іноземні дослідники обґрунтовують, що найбільш ефективними заходами щодо забезпечення дорожнього руху є такі, що зосереджені на чинниках, пов'язаних з транспортними засобами або інфраструктурою, а найменш ефективними є заходи, орієнтовані на окремих осіб, такі, як просвіта з питань безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>.

Звертаючись до дослідницьких здобутків в Україні, зупинимось на роботах окремих учених.

В. А. Мисливий став одним із перших сучасних дослідників кримінально-правових та кримінологічних аспектів правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Він на монографічному рівні, враховуючи вітчизняний і зарубіжний досвід, висунув низку концептуальних теоретичних та практичних положень і висновків щодо забезпечення дорожнього руху в Україні. Здійснений ним аналіз причин та умов вчинення розглядуваних кримінальних правопорушень показав, що формуванню криміногенної поведінки найбільше сприяють соціальні детермінанти: зневажливе ставлення учасників дорожнього руху до безпеки дорожнього руху, керування транспортом у стані сп'яніння, застосування невідповідних прийомів керування транспортними засобами, а також вплив психофізіологічних якостей учасників дорожнього руху. Ще у 2005 році прогнозуючи зростання аварійності, дослідник запропонував нову конфігурацію системи безпеки дорожнього руху, яка полягає у створенні координуючого урядового центру, рішення якого були б обов'язковими для суб'єктів системи безпеки дорожнього руху, а також прийнятті «Національної програми забезпечення

---

org/10.1016/j.jsr.2015.12.001. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243751500105X>); Lasota D, Al-Wathinani A, Krajewski P, Goniewicz K, Pawłowski W. Alcohol and Road Accidents Involving Pedestrians as Unprotected Road Users. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2020; 17(23):8995. <https://doi.org/10.3390/ijerph17238995>

<sup>1</sup> Ana M. Novoa, Katherine Pérez, Carme Borrell Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*. Vol. 23. Issue 6. 2009. P. 553.e1-553.e14. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2009.04.006>.



безпеки дорожнього руху» з визначенням державної системи безпеки дорожнього руху. На його думку, за стан аварійності мають відповідати центральні органи виконавчої влади та місцевого самоврядування, реалізуючи цільові регіональні, галузеві та місцеві програми безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>. В. А. Мисливий до теперішнього часу продовжує на дослідницькому рівні розв'язувати завдання, що ставляться із розвитком автоіндустрії, поширенням використання штучного інтелекту у транспортній сфері, через законодавчі зміни у сфері безпеки дорожнього руху, практику їх застосування та, головне, ефективність цих новел<sup>2</sup>. Цінність науково-практичних розвідок професора, полягає у приверненні уваги на недоліки у нормативно-правових актах, що регулюють розглядувану сферу та наданні рекомендації та пропозиції з метою удосконалення правового врегулювання порядку безпечної експлуатації транспортних засобів.

До ґрунтовних кримінологічних досліджень автотransпортних злочинів слід віднести роботу К. О. Полтави, яка у 2012–2014 роках на дисертаційному рівні вивчила кримінологічну характеристику та дослідила можливості запобігання автотransпортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженнями. У науковій роботі виділяються положення, що визначають специфіку розглядуваних кримінальних правопорушень, а саме: 1) обов'язковою компонентою у розвитку причинно-наслідкового комплексу злочинної поведінки, поряд із людським фактором, завжди виступає техногенний чинник; 2) під час вчинення автотransпортних злочинів, що пов'язана із загибеллю людей або тяжким тілесним ушкодженням, можливим є одночасне поєднання в одного учасника автотransпортної пригоди двох ролей – злочинця і жертви; 3) специфіка механізму вчинення необережних автотransпорт-

---

<sup>1</sup> Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: кримінально-правове та кримінологічне дослідження: автореф. дис ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2005. 36 с.

<sup>2</sup> Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності*: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 67–73.

них злочинів багато в чому зумовлюється ситуативним характером їх походження та складною взаємодією чисельних учасників дорожньо-транспортної пригоди; 4) вчиненню автотранспортних злочинів можуть сприяти дії потерпілого (потерпілих) (наприклад, при обопільній вині учасників ДТП); 5) в абсолютній більшості випадків для мотивації винних осіб є характерним поверхнєве відбиття суб'єктом реальної дійсності, викривлене передбачування майбутніх подій<sup>1</sup>. Далі авторка, спираючись на результати власного теоретико-практичного дослідження, виокремила детермінанти автотранспортних злочинів, до яких відносяться «об'єктивні та суб'єктивні фактори, що суперечать елементарним вимогам громадської безпеки необмеженого кола осіб і пов'язані з дефектами особистісних властивостей і рис правопорушників»<sup>2</sup>. Фактично вона розвинула ідеї В. А. Мисливого щодо суб'єктивних причин вчинення необережних автотранспортних злочинів. У роботі вона також зупиняється на вивченні питань віктимності учасників дорожнього руху та пропонує заходи віктимологічної профілактики, що безсумнівно важливе для запобіжної практики в цій сфері.

Актуальність дослідження питань безпеки дорожнього руху в Україні підтверджується і тим, що у 2023 році були захищені дві дисертації за цією тематикою. Однією з них є дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук М. М. Рудика на тему «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» (2023). У роботі автор звертає увагу на недосконалість вітчизняної системи збору, систематизації та узагальнення інформації про стан безпеки дорожнього руху, а саме: аналіз основних показників протиправних діянь у сфері безпеки дорожнього руху здійснюється за методиками, які не дають об'єктивних

---

<sup>1</sup> Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні: дис...канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2013. 243 с.

<sup>2</sup> Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні : монографія. Харків : Право, 2014. 284 с.

результатів або є застарілими; суб'єкти формування статистичної звітності діють безсистемно та почасти їх дії є неузгодженими; кримінологічний аналіз стану безпеки дорожнього руху оцінюється за вузьким колом параметрів та обмеженими статистичними даними. Все це у сукупності впливає на якість розроблених загальнодержавних (регіональних) планів і програм<sup>1</sup>. У зв'язку з цим він пропонує низку практично спрямованих заходів, які, на нашу думку, є цілком обгрунтованими та здійсненими, наприклад, це: запровадження диференціації дорожньо-транспортного травматизму, а також відповідних методик оцінки тяжкості тілесних ушкоджень, адаптованих для використання учасниками дорожнього руху; включення до офіційної статистики відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму, учасників ДТП; проведення моніторингу визначення масштабів поширення соціально-економічних наслідків дорожньої аварійності; посилення контролю за повнотою, своєчасністю та об'єктивністю формування та подання для узагальнення статистичної звітності в сфері безпеки дорожнього руху суб'єктами сектору безпеки<sup>2</sup>.

Перевагою наукової розвідки М. М. Рудика є ґрунтовне дослідження засад формування та реалізації кримінологічної політики, спрямованої на запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. Він розглядає кримінологічну політику як комплекс правових, соціально-економічних, організаційно-управлінських та практичних заходів і рішень, які включають: моніторинг кримінологічної ситуації; постановку цілей, завдань і шляхів (способів) розв'язання проблем на засадах доцільності, ефективності, результативності, реальності та інваріантності; розроблення проекту стратегічного рішення, його попередньої апробації та впрова-

<sup>1</sup> Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : дис...д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2023. 508 с.

<sup>2</sup> Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : дис...д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2023. С. 427.

дження в правотворчу і правозастосовну практику з моніторингом процесу реалізації; оцінка результатів досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень<sup>1</sup>. Практична спрямованість наукової роботи вбачається у запропонованому проєкті Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року. У проєкті цього документу дослідник деталізував комплекс заходів скоординованого впливу на криміногенні й віктимогенні чинники за такими блоками: удосконалення законодавства й системи державного управління у сфері забезпечення БДР; взаємодія уповноважених органів сектору безпеки щодо моніторингу технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення надійності та безпечності транспортних засобів та пасажирських перевезень; забезпечення належного рівня підготовки водіїв та дорожньо-транспортної культури населення; удосконалення медичного забезпечення на дорогах тощо<sup>2</sup>.

Інша дисертація – на здобуття ступеня доктора філософії Є. Ю. Жученка на тему «Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху»<sup>3</sup> (2023). У цій роботі значна увага приділена характеристиці особи правопорушника та жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Так, він наголошує, що особи, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, через необережний характер останніх рідко характеризуються додатковими кримінально-правовими ознаками. Низький відсоток осіб, які вчинили такі діяння у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, а також тих, що мають незняту/непогашену судимість свідчить про відсутність значного ступеню деморалізації, антисус-

---

<sup>1</sup> Там само. С. 30.

<sup>2</sup> Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні ... С. 361.

<sup>3</sup> Жученко Є. Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : дис...докт. філос. : 081 – Право. Кропивницький, 2023. 281 с.

пільної поведінки, а отже, у більшості випадків основною причиною таких діянь стає низький рівень правосвідомості водіїв транспортних засобів<sup>1</sup>.

У результаті проведеного дослідження, Є. Ю. Жученко робить висновок про недоцільність індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху через його низьку ефективність, що підтверджується статистичними даними та судовою практикою, а також відсутністю чітко визначених та потенційно ефективних способів впливу на свідомість особи, яка порушує правила дорожнього руху. У зв'язку з цим, на його думку, запобігати таким суспільно небезпечним діянням доцільно за рахунок удосконалення транспортної та дорожньої інфраструктури та впливу на інших учасників дорожнього руху, зокрема – потерпілих в частині профілактики віктимної поведінки<sup>2</sup>.

С. Р. Багіров крізь призму дослідження питань про необережне співзаподіяння зачіпає проблеми у сфері безпеки дорожнього руху. У своїх публікаціях він звертається до критичного аналізу проєктів нормативно-правових актів, чим знов актуалізує проблему якості наукового забезпечення законотворчого процесу та проблему кримінально-правових ризиків у правотворчій і правозастосовній діяльності<sup>3</sup>. Вивчення особливостей психологічного механізму необережної поведінки дозволило зробити висновок, що «суб'єкт необережного злочину у момент вчинення діяння не сприймає свою поведінку як соціально небезпечну»<sup>4</sup>. Отже, це зміщує акценти запобіжної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху з «впливу на

---

<sup>1</sup> Там само. С. 5.

<sup>2</sup> Там само. С. 218.

<sup>3</sup> Багіров С. Р. Недоліки проєкту Закону про доповнення ст. 286 КК України нормою щодо звільнення від кримінальної відповідальності та ризику його ухвалення. Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. Вип. 2 (42) 2019. С. 86–90.

<sup>4</sup> Багіров С. Р. Врахування психологічного змісту необережності у державній політиці щодо запобігання злочинам проти безпеки дорожнього руху. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеук. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) / [уклад. А. В. Калініна] ; НДІ вивчення проблем злочинності ім. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2020. С. 19–22.

свідомість потенційних правопорушників» на здійснення таких заходів, що «ґрунтуються на виявлених закономірностях утворення дорожньо-транспортних пригод»<sup>1</sup>. Тобто фактично говориться про конкретні заходи в межах стратегічного підходу до зменшення можливостей вчинення злочинів.

Не можна оминати увагою дослідження, що проводяться фахівцями Донецького державного університету внутрішніх справ. Одне з таких присвячене питанням юридичної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, що є актуальними для кримінологічного вивчення особи злочинця, а також кримінологічної профілактики кримінальних правопорушень, передбачених статтями 286 та 286<sup>1</sup> КК України<sup>2</sup>.

Висвітлені наукові дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху в Україні і за кордоном не є вичерпними, що свідчить про велике коло питань, що потребують вирішення. Початок повномасштабної війни та введення в дію воєнного стану ще більше актуалізувало привертання уваги до цієї проблематики та необхідності проведення ґрунтовних досліджень для подальшого впровадження їх у практику. Перспективами подальших досліджень забезпечення дорожнього руху в Україні вважаємо прикладні аспекти планування та прогнозування відновлення і розвитку транспортної інфраструктури країни у післявоєнний період, а також запобігання автотранспортній злочинності з урахуванням сучасних викликів.

## **1.2. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні**

Обрання методології для організації та проведення вивчення негативних суспільних явищ, що викликають необхідність правової рефлексії із метою забезпечення соціуму від них, є ключовою позиці-

---

<sup>1</sup> Багіров С. Р. Там само.

<sup>2</sup> Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія. Київ : ВД Дакор, 2022. 152 с.

єю у розумінні сутності цих феноменів, зокрема, причин виникнення та існування, небезпечних наслідків їх «життєдіяльності» у вигляді впливу на каркас правової оболонки суспільних відносин, а також у запровадженні ефективної моделі обмеження цього впливу, аби знизити тиск подібних негативних явищ на соціальний організм. Тому будь-яке ґрунтовне наукове дослідження обов'язково має починатися з постановки та розв'язання питань методологічного характеру. Значення цієї вимоги значно підвищується, якщо йдеться про негативні суспільні явища – своєрідні константи людського буття. Однією із таких констант якраз й є автотранспортні правопорушення. На підтвердження цієї тези наведемо відповідні аргументи.

Останніми десятиліттями майже в геометричній прогресії спостерігається збільшення парку автотранспортних засобів не лише у світі в цілому (принаймні у розвинутій у технічному плані його частині), а й в Україні. У фізичному сенсі це призводить до інтенсифікації й ускладнення дорожнього руху загалом, зокрема, за рахунок введення до світу переміщення простором нових засобів транспортування людей і вантажів, статус яких у зазначеній сфері є невизначеним або не достатньо визначеним; в аксіологічному сенсі це має своїм наслідком підвищення ролі й значення автотранспорту (розуміється, його можливостей) у матриці буття людства за часів частини Нової та особливо Новітньої історії; у філософському сенсі – до виникнення транспортної філософії як особливої галузі знання, що вивчає вплив транспорту у широкому сенсі цього слова на різні аспекти життя людини, такі як економіка, екологія, соціальна сфера, культура, навіть політика та воєнна справа<sup>1</sup>. Де панує транспорт, має місце й зворотній бік проблеми – коли транспорт перетворюється на справжній виклик і загрозу безпеці людини, причому загрозу, що вирізняється своєю масовидністю і впливовістю. І тоді йдеться про дорожньо-транспортні пригоди, котрі трапляються, у тому числі, й за протиправної поведінки учасників дорожнього руху та експлуатації транспорту, перетворюючись на лихо національного і надна-

<sup>1</sup> Батиргареева В. С. Транспортна філософія та сучасна злочинність. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргареева (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2023. Вип. 46. С. 73. С. 67–77.

ціонального масштабу. Однак це явище не є притаманним лише для нашої країни, адже воно, повторимося, в тому чи іншому ступені присутнє у життєдіяльності будь-якого сучасного соціуму незалежно від економічного і соціального розвитку останнього. Не вдаючись до експозиції масштабності цього лиха, наведемо лише власні розрахунки збитків для людського потенціалу, проведені деякий час тому. Так, у 2020 р. кількість YPLL (Years of Potential Life Lost – В. Б.) внаслідок передчасної смерті склала 98 039,22 років, а кількість працездатних років – 82 677. У матеріальному вимірі збитки від непрожитого життя осіб, які загинули протягом 2020 р. у ДТП, дорівнюється 308 155 553 доларів США<sup>1</sup>.

Як відомо, методологічні питання у дослідницькій діяльності стають вихідним пунктом міркувань будь-якого вченого незалежно від галузевої приналежності знання. При цьому хоча й не існує чітких канонів комбінації та послідовності у застосуванні методологічних інструментів (як не існує, власне, й монізму у методологічній площині «добування» наукового знання), однак не слід забувати, що методологія – *modus operandi* і будь-якої наукової розвідки в цілому, і стилю мислення вчених минулого й сучасності<sup>2</sup>, де під таким стилем розуміється концептуальний лад використання методу, характеристика стандартних уявлень його занурення в конкретний матеріал, що визначається розкриттям у науці та культурі евристичних можливостей певних фундаментальних понять чи категорій<sup>3</sup>.

Класична, так би мовити, методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації тран-

<sup>1</sup> Batyrgarceieva V. S., Shramko S. S., Samoilova O. M. Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social–legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV. Is. 11. Part 2. November 2021. P. 2875. P. 2870–2876.

<sup>2</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 19. С. 18–29.

<sup>3</sup> Філософський енциклопедичний словник / наук. ред. Л. В. Озадовська, Н. П. Поліщук; Інститут філософи ім. Г. С. Сковороди НАН України. Київ: Абрис, 2002. С. 609. 744 с.



спорту в Україні передбачає, з одного боку, обрання певної теоретико-світоглядної концепції, що визначає похідні принципи наукового пошуку й аналізу та виступає світоглядно-філософським рівнем методології, а, з другого боку, – відбір відповідного інструментарію у вигляді методів пізнання, які застосовуються безпосередньо при проведенні дослідження. Після визначення концептуальної (теоретичної) частини методології, про що йтиметься нижче, зазначений методологічний підхід у процедурній його частині цілком дозволяє організувати роботу щодо обробки статистичної бази (яка складатиме емпіричне підґрунтя розв’язання проблеми), реалізації кримінологосоціологічного руху думки, вивчення міжнародного досвіду у розглядуваній царині, нарешті, синтезу моделі запобіжної діяльності. При цьому зауважимо, що класична методологія у процедурній її частині, маючи великий пізнавальний потенціал, без сумніву, здатна структурувати як саму проблему, так і презентувати логіку прирощення нового наукового знання. Однак сьогодні набагато цінніше не повторювати «обов’язкову дослідницьку програму», розраховуючи на цілком прогнозований варіант відповідей на запитання, а шукати саме дослідницькі «аномалії», що не вписуються у заздалегідь прогнозовану матрицю, фокусуватися на нових викликах і можливостях наукового полігону. Тому в нагоді стає як визначальний, генеральний метод – метод фокусування, або проблемно-орієнтований підхід, що використовується для розв’язання складних питань або викликів. Його мета – допомогти якомога глибше зрозуміти проблему, зробити акценти на деяких ключових моментах, якими визначатимуться «поворотні сюжети» новітнього кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, та знайти найбільш оптимальні, а значить, й ефективні рішення для розв’язання виявлених проблем.

Звісно ж, поряд із цим проблемно-орієнтовним підходом вживатиметься й ціла низка методологічних інструментів, що добре себе зарекомендували під час реалізації окремих завдань на будь-якому етапі наукового дослідження.

Що стосується світоглядно-філософського рівня методології – теоретико-світоглядної концепції, що покладається у підґрунтя до-

слідження, формулюючи певне синтетичне знання про об'єкт правового дослідження, його місце в соціальному бутті та в правовій реальності, то керівною ідеєю, системою світоглядних принципів, що виявлятимуть себе на всьому шляху дослідження проблеми автотранспортної злочинності, є *концепція культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням в Україні*. Червоною стрічкою <через всю концепцію> проходить ідея «примусової етики», «репресії оборони» за допомогою культурологічного механізму психологічного тиску на свідомість і волю учасників дорожнього руху, з яких би джерел цей тиск (у межах законності та верховенства права) не виходив би<sup>1</sup>. При цьому специфіка світоглядно-філософського рівня методології у нашому правовому дослідженні полягає в тому, що тут, повторимося, використовуються навіть не конкретні методи (в класичному їх розумінні), а цілісний методологічний підхід, який дозволяє пізнати різні аспекти правового явища автотранспортної злочинності у різнопланових його взаємозв'язках з елементами суспільного життя і який визначає основний шлях, стратегію вирішення поставленого завдання.

Таке розуміння дослідницької ситуації та інструментарію, «адекватного» цій ситуації, дозволяє продемонструвати основні методологічні фокуси проблеми автотранспортної злочинності, що чітко вималювалися у проєкції, що вивчається. Але спочатку зупинимося на завданні суто установчого характеру, так би мовити, на вхідній інформації.

Так, усвідомлюючи масштабність проблеми автотранспортних правопорушень та інших ексцесів на автошляхах, міжнародне товариство, з одного боку, прагне до уніфікації підходів у запровадженні й експлуатації небезпечних у технічному плані об'єктів, призначених для переміщення людей і вантажів, а, з другого, – постійно опікується питаннями зниження високих показників дорожньої смертності і травматизму насамперед у тих регіонах світу, ситуація в яких близь-

---

<sup>1</sup> Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко; Нац. акад. прав. наук України; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. С. 7.

ка до критичної. З огляду на визначення такої місії щодо регуляції сфери наземної мобільності населення нашої планети, слід вказати й на завдання-плани щодо забезпечення цієї сфери. Такими принаймні є (а) постійна увага до цієї сфери, що проявляється в опрацюванні стратегічного курсу на нарощення зусиль превентивного характеру, а так само (б) модернізація напрямів, заходів і засобів, спрямованих на поступове скорочення правопорушень із тяжкими наслідками у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. У русі євроінтеграційних процесів, що у теперішній час набувають значних обертів в Україні, подібна мета є цілком виправданою й такою, що визначатиме подальші кроки нашого суспільства у цьому напрямку<sup>1</sup>.

У зв'язку із цим проблемно-орієнтованим напрямом прикладення сил, що потребує чіткого уявлення стосовно плану подальших дій, є попередній аналіз нормативно-правової бази європейського простору, імплементація положень якої наближуватиме Україну до реалізації амбітних цілей, пов'язаних із досягненням прийнятнього стану транспортної безпеки. Отже, транспортна сфера в цілому й стан безпеки, зокрема, належить до пріоритетних площин, в яких має здійснюватися процес приведення законодавства України у відповідність з *acquis communautaire* ЄС. Тому опрацювання завдань зі створення сучасної правової платформи в Україні у галузі забезпечення транспортної сфери не можливе без рефлексії на активно розпочаті євроінтеграційні процеси, що визнаються наразі однією з головних магістралей державної політики нашої держави. Попутно підкреслимо, що слід ще раз звернути уваги на об'ємність завдань, що стоять перед Україною у цьому зв'язку, і необхідність енергійного вживання заходів для створення в нашій країні транспортної системи, у тому числі автомобільної, такої якості, що була б близька до ідеалу сучасних уявлень про безпеку в розглядуваній площині.

Приведення нормативно-правових актів України в аналізованій сфері у відповідність до *acquis communautaire* ЄС потребує визна-

<sup>11</sup> Батиргареева В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргареева (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 18–19.

чення того, які положення європейського законодавства слід імплементувати і яким має бути механізм гармонізації тих чи інших положень. На цьому шляху можна виділити певні віхи розпочато-го європейського діалогу за участю України. Першою такою віхою є зовнішня нормативна віха, що відбиває політичну волю і подальші наміри України приєднатися до ЄС. Її документальним виразом є Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. В цій Угоді містяться, зокрема, й орієнтири того стану безпеки на українських автошляхах, до якого слід прагнути, щоб знизити рівень аварійності. У свою чергу, внутрішньою нормативною віхою є «внутрішні» документи нашої країни, в яких визначаються конкретні завдання щодо реалізації взятих на себе зобов'язань. Нарешті, третя, змістовна за своїм характером, віха у методології створення правової платформи транспортної безпеки європейської якості включає: а) положення тих документів ЄС, що вже імплементовані, а також тих, що слід ще імплементувати; б) результат гармонізації національного законодавства з європейським у вигляді досягнення такого рівня убезпечення учасників дорожнього руху у країні, який відповідає положенням концепції Vision Zero<sup>1</sup>. Отже, завдання створення правової платформи відповідного рівня викликає необхідність обрати адекватний для розв'язання цього завдання методологічний інструментарій. Конкретними інструментами його реалізації є ціла низка відомих методів, серед яких слід, зокрема, відмітити порівняльний метод для зіставлення законодавчих актів України і ЄС із метою виявлення відмінностей і подібностей, що дозволяє зрозуміти, які аспекти національного законодавства потребують змін для відповідності нормам ЄС; системно-структурний метод – для вивчення законодавства не ізольовано, а як частини правової системи більш високої проєкції, що допомагає визначити, в який спосіб зміни в одному законі мо-

---

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 57-63.

жуть вплинути на інші норми та інститути; аналіз правових прецедентів – для дослідження рішень судів ЄС і національних судів стосовно застосування певних норм, що дозволяє краще зрозуміти, як ці норми інтерпретуються і застосовуються на практиці; історичний метод – для вивчення еволюції законодавства ЄС, щоб зрозуміти, як і чому були прийняті ті чи інші норми, і щоб визначити тенденції розвитку правової системи ЄС; метод прогнозування – для оцінка можливих наслідків впровадження норм ЄС в українське законодавство, щоб уникнути негативних наслідків і сприяти стабільному розвитку правової системи; та ін.

Перше завдання методологічного плану, від розв'язання якого залежатиме весь подальший хід будь-якого кримінологічного дослідження, є достатньо традиційним, а одночасно й таким, що потребує точності та чіткості у ставленні до нього. Йдеться про визначення предмета кримінологічного вивчення. Цілком зрозуміло, що таким предметом насамперед є правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, «каталог» яких наводиться у розділі XI Кримінального кодексу України. Цей розділ має назву «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Загалом у зазначеному розділі Кодексу міститься дев'ятнадцять статей, якими встановлюється кримінальна відповідальність за протиправні діяння, що порушують правила безпеки та експлуатації транспорту, призводячи до суспільно небезпечних наслідків. Однак, закономірно виникає запитання, а чи всі ці діяння підпадають під дослідницький «інтерес» ученого з огляду на окреслений ракурс суспільного буття? Як справедливо наголошує у цьому випадку О. В. Новіков, у розділі XI КК містяться не лише кримінальні правопорушення проти безпеки *дорожнього* руху та експлуатації транспорту (*курсив – В. Б.*), а й інші кримінальні правопорушення, що не пов'язані з безпекою саме дорожнього руху<sup>1</sup> (наприклад, незаконне

<sup>1</sup> Новіков О. В. Статистичне співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Journal «Science Rise: Juridical Sciences»*. No. 1(19). 2022. С. 57–63.

заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК)). Уявляється, що останнє є діянням, яке «генетично» пов'язане із правопорушеннями корисливої спрямованості, хоча зазначене правопорушення (поряд із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у тому числі у стані сп'яніння) становить левову частку у структурі злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. У свою чергу, порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК), правил використання повітряного простору (ст. 282 КК) і правил повітряних польотів (ст. 281 КК) зачіпає принципово інші вимоги до забезпечення руху подібних транспортних засобів та, власне, й іншу «площину» руху. Таким чином, кожного разу перед дослідниками під час установлення відповідного предмета кримінологічного вивчення виникає завдання з виокремлення низки правопорушень, якими порушується саме безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту, що перебуває на автошляхах.

На підставі викладеного не викликає сумнівів, що до кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту належать кримінально карані діяння, передбачені статтями 280 («Примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків»), 286 («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), 286<sup>1</sup> («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння»); 287 («Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), 288 («Порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються забезпечення дорожнього руху») та 291 («Порушення чинних на транспорті правил») КК України. Разом із тим, повторимося, в аналізованому розділі КК передбачається відповідальність і за порушення правил безпеки руху та експлуатації інших транспортних засобів. Проте безпека цих сфер має свою власну специфіку; при цьому втрати людського потенціалу є на порядок нижчими за збитки, що завдаються саме на автошляхах.

Тому є всі підстави виокремлювати подібні випадки у самостійний блок пізнання<sup>1</sup>.

Визначаючи предмет дослідження, виникає ще одне запитання: а що ще входить до предмета дослідження? Якщо кримінально карані правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту – це, образно кажучи, основний предмет нашого дослідження, то (послугуючись певною аналогією з теорією складу злочину) додатковим обов'язковим предметом кримінологічного вивчення є фонові для злочинності явища (припустимо, адміністративні делікти), стан правосвідомості громадян і суб'єктів запобіжної діяльності та сфера майбутнього. Звісно ж, вади правосвідомості у кримінологічній науці нерідко відносять теж до фонових явищ, однак їх роль у детермінації автотранспортних правопорушень є настільки вагомою, що їх слід звести до рангу принаймні самостійного елемента у предметі дослідження автотранспортної безпеки. Що стосується сегменту, який ми позначили, як сфера майбутнього, то він нібито не вписується у класичну систему предмета дослідження автотранспортної злочинності, проте, тим не менш, вдаючись до прогностичної функції кримінологічної науки та відповідних методів набуття нового знання, маємо засвідчити, що паростки майбутнього у цій сфері буття людства вдаються взнаки як ні в якій іншій. І цьому є пояснення. Адже сфера майбутнього у транспортній галузі та транспортній безпеці тісно пов'язана з розвитком технологій та інновацій. Тому елементами окремого проблемно-орієнтовного напрямку під час окреслення предмета дослідження є: а) електричні види транспорту як такі, перехід на які (електромобілі, електробуси, мережі електричних зарядних станцій та ін.) дедалі ставатиме все більш поширеним, що зменшить залежність людства від викопних видів палива і сприятиме зниженню викидів парникових газів; б) автономні транспортні засоби (самокеровані автомобілі та вантажів-

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 21.

ки), запровадження яких може, з одного боку, суттєво змінити транспортну інфраструктуру, підвищуючи безпеку на дорогах та зменшуючи кількість аварій, спричинених людським фактором, а з другого боку, – поставити низку нових запитань про юридичну відповідальність нових учасників (суб'єктів чи об'єктів (?)) дорожнього руху у випадках створення аварійних ситуацій та настанням несприятливих наслідків; в) міська мобільність як система інноваційних рішень, що пов'язана із введенням у контекст руху електричних самокатів, велосипедів, послуг каршерінгу та ін., що сприятиме зниженню заторів у містах та зменшенню впливу транспорту на довкілля; г) інтелектуальні транспортні системи (ITS), впровадження яких дозволить більш ефективно керувати транспортними потоками, оптимізувати маршрути та зменшити аварійність за допомогою штучного інтелекту та користування можливостями Big Data; д) кібербезпека у транспортній системі як наслідок інтернетизації розглядуваної сфери.

Висловлене є наочним свідченням того, що пізнання «майбутнього» обов'язково має посісти самостійне місце у предметі кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні.

Ще один проблемно-орієнтовний напрям організації і проведення дослідження пов'язаний із тим, що у світі існують різні підходи до визнання тих чи інших діянь учасників дорожнього руху правопорушеннями та відмінні методики обрахування збитків, завданих внаслідок дорожнього травматизму, а так само специфічні заходи щодо запобігання аварійності на дорогах аж до самих несподіваних<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Примітка.* Наприклад, у США запроваджені телефони довіри, за яким учасники дорожнього руху можуть повідомити про занадто агресивних водіїв, на пошук яких негайно виїжджають поліцейські патрулі. Див.: Какие меры предпринимаются в разных странах для обеспечения безопасности дорожного движения. URL: <http://rg.ru>. Поліція регіону Мадх'я-Прадеш запровадила практику обклеювати тваринам, зокрема коровам, роги стрічкою, що відбиває світло, щоб їх було краще видно в темний час доби. До речі, для пілотного проекту обрали 300 тварин, ідея показала себе добре, згодом її планують поширити по всій країні. Как в разных странах снижается аварийность на дорогах. URL: <https://quto.ru/journal/autorambler/kak-v-raznyh-stranah-snizhayut-avariynost-na-dorogah.htm>.



тощо. Отже, принаймні виникають складнощі у співвідносності статистичних відомостей стосовно стану дотримання правопорядку на дорогах у різних регіонах світу. Однак ці складнощі існують і в національному статистичному вимірі ситуації. Розкриємо більш докладно цю проблему.

Як відомо, якість вивчення явища автотранспортних порушень напряму пов'язується із надійністю джерел отримання відповідної інформації та сумісністю показників, якими характеризується кількісно-якісна модель наявної ситуації. Особливо це є важливим, коли йдеться про непоправні збитки для людського потенціалу<sup>12</sup>. Дорожньо-транспортні пригоди, яких сьогодні не може уникнути жодне суспільство, виявляються саме таким явищем, економічні втрати від якого у грошовому вимірі (зробимо акцент ще раз) для різних країн складають від 0,4% до 3,1% ВВП<sup>23</sup>.

Якщо проаналізувати підходи щодо ведення статистичного обліку ДТП та осіб, які постраждали внаслідок цього, то слід констатувати, що на теперішній час у різних країнах і регіонах світу існують певні відмінності. Подібна практика ускладнює завдання Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ) під час складання періодичних звітів про дотримання дорожньо-транспортної безпеки чи то у певному регіоні, чи то у світі в цілому. Навіть більше. Статистичні «різничитання» можуть існувати й у межах однієї й тієї самої держави. Так, наприклад, в Україні принаймні три державних відомства ведуть статистику дорожньо-транспортних пригод. До них належать Державна служба статистики України, Офіс Генерального прокурора та МВС України. Ці відомості через специфіку обліку випадків ДТП та постраждалих осіб можуть різнитися, на що звертають увагу

---

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Оцінка втрат людського потенціалу внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні та Всесвітньою організацією охорони здоров'я. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року). Кривий Ріг, 2021. С. 14. С. 14–16.

<sup>2</sup> Европейський доклад о состоянии безопасности дорожного движения. Копенгаген: Всемирная организация здравоохранения, Европейское региональное бюро, 2009. С. 16.

українські вчені Н. О. Гуторова та О. М. Руднева<sup>1</sup>. Проілюструємо висловлене, аналізуючи відомості стосовно ДТП в Україні на прикладі 2021 року. Зазначений статистичний період обраний не випадково, адже це був рік, останній перед повномасштабним вторгненням РФ в нашу країну, коли Державна служба статистики України публікувала повну інформацію щодо природного руху населення України, включаючи й причини смертності, які можна було використати для ілюстрації статистичних розходжень в оцінці показників дорожньо-транспортних пригод.

Так, Патрульною поліцією України, виходячи з її звітної документації, у 2021 р. зареєстровано 24 521 випадок, пов'язаний із загибеллю або травмуванням учасників цих пригод. При цьому 3238 учасників ДТП були смертельно травмовані, ще 29 738 отримали ушкодження різного ступеня тяжкості<sup>2</sup>. Попутно слід зауважити, що починаючи з 2021 р. зі статистики Патрульної поліції України зникли відомості щодо загальної кількості ДТП. Аналіз Інтернет-простору також не дав бажаних результатів, тим самим продемонструвавши ситуацію інформаційного вакууму із цього питання.

У свою чергу, зведені показники Державної служби статистики України демонструють дещо відмінні цифри. Згідно із даними цього органу внаслідок нещасних випадків на автошляхах у 2021 році загинули 3732 особи<sup>3</sup>. Як бачимо, різниця між наведеними цифрами складає понад 15%. У свою чергу, у статистиці Офісу Генерального прокурора також наводяться відомості щодо втрат людського потенціалу через автотранспортні кримінально карані правопорушення. За даними Офісу Генерального прокурора, у 2021 році кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту дорівнювалася 13 493, з яких 7961 правопорушення

<sup>1</sup> Gutorova N., Rudnyeva O. Preventative role of criminal law for traffic safety. *Society. Health. Welfare*. SHS Web of Conferences 68, 01012 (2019). 9 p. URL: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012>.

<sup>2</sup> Статистика ДТП в Україні за 2021 рік: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

<sup>3</sup> Природний рух населення України за 2021 рік: статистичний збірник / відп. за випуск Тімоніна М. Б. Київ: Державна служба статистики України, 2022. С. 75.

отримали кваліфікацію за ст. 286 КК України. При цьому внаслідок зазначених правопорушень загинули 1507 осіб. У той самий час у формі розділу 7 «Відомості про осіб, які потерпіли від кримінальних правопорушень» Єдиного звіту про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2021 року зазначається, що від ДТП потерпіли 8755 осіб<sup>1</sup>.

За даними 2020 року, коли ще наводилися відомості щодо загальної кількості автотранспортних пригод, у нашій країні мали місце 168 107 дорожньо-транспортних пригод<sup>2</sup>, з яких лише близько 5% виявляються наслідком кримінально караного поведінки осіб. До речі, із 2022 року в Єдиному звіті про кримінальні правопорушення Офісу Генерального прокурора з'явилися відомості про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286<sup>1</sup> КК України). І таких випадків, на жаль, сотні. Лише у 2022 році зафіксовано 774 діяння, що отримали кваліфікацію за означеною статтею<sup>3</sup>.

У той самий час звернення до статистики Європейського регіонального бюро ВООЗ, що готує періодичні огляду про загибель людей на автошляхах Європи, показує, що джерелом інформації про стан автотранспортної безпеки в Україні, яким послуговується зазначена організація, виступає статистична інформація МВС України. Так, за попереднім Глобальним звітом ВООЗ, що вийшов у 2019 р., кількість фактів загибелі людей у ДТП в Україні склала 3454<sup>4</sup>. Такий

<sup>1</sup> Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень–грудень 2019 року / Управління організації ведення Єдиного реєстру досудових розслідувань та статичної інформації Генеральної прокуратури України. Київ, 2020. URL: [https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir\\_id=111482&libid=100820#](https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=111482&libid=100820#).

<sup>2</sup> Статистика ДТП в Україні за 2020 рік: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

<sup>3</sup> Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень–грудень 2022 року / Управління організації ведення Єдиного реєстру досудових розслідувань та статичної інформації Генеральної прокуратури України. Київ, 2023. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogorozsliduvannya-2>.

<sup>4</sup> 2018/2019 Road-traffic fatality data for WHO European Region. URL: [https://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0006/440763/2018-2019-road-traffic-fatality-data.pdf](https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0006/440763/2018-2019-road-traffic-fatality-data.pdf); Global status report on road safety 2023. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>.

саме показник наводиться і в статистиці Патрульної поліції України<sup>1</sup>. До нового Глобального звіту ВООЗ, на жаль, Україна не представила відповідні дані<sup>2</sup>.

Із приводу наявних розбіжностей між статистичними даними різних національних відомств, якими характеризується збиток для людського потенціалу, можна зробити припущення про те, що така ситуація є наслідком відмінностей у відомчих процедурах під час формування остаточних статистичних даних. Отже, до цього часу в країні немає єдиної методики підрахунку зазначених збитків, оскільки у тих чи інших відомствах паралельно ведуться різні статистичні обліки подібних випадків травматизму і смертності на дорогах, що призводить до неодноманітної оцінки суспільством цих утрат. До того ж не можна виключати й вплив людського фактору у процесі формування відповідних показників, коли неухважність або недостатня обізнаність фахівців, зайнятих цим видом діяльності, призводить до помилок у реєстрації статистичних фактів. Ці «нюанси», без сумніву, слід враховувати під час організації та проведення відповідного наукового дослідження ще на стадії опрацювання методологічного інструментарію прирощення нового знання<sup>3</sup>.

Розв'язання цієї непростой методологічної проблеми практичної спрямованості ще більше ускладнюються внаслідок запровадження й тривання у країні режиму воєнного стану. У подібній ситуації не уявляється можливим здійснити об'єктивний аналіз не лише стану правопорушень на автошляхах, а й визначитися з оцінкою кількісно-якісних показників будь-якого виду кримінально караних деліктів.

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні за 2019 рік: ДТП 12–2019. <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

<sup>2</sup> Global status report on road safety 2023. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>. *Примітка.* Відомості так само не надали для Глобального звіту ВООЗ такі країни, як Ангола, Екваторіальна Гвінея, Фіджі, Гренада, Мікронезія, Папуа-Нова Гвінея, Румунія, Сан-Маріно, Соломонові Острови, Тонга, Туркменістан, Україна, Вануату.

<sup>3</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 23.

Принаймні йдеться про обґрунтування логіки обчислення та порівняння статистичних даних між собою у періоди до збройної агресії проти України і від початку воєнних дій. Характер цієї проблеми є цілком зрозумілим, адже контекст нашого буття був розірваний війною, що внесла свої малопрогнозовані корективи<sup>1</sup>. Проілюструємо висловлене якраз на прикладі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (розділ XI КК України).

За перше півріччя 2021 р. в Україні було зареєстровано 6645 правопорушень, передбачених цим розділом законодавства про кримінальну відповідальність<sup>2</sup>, у тому числі 3824 правопорушення, що отримали кваліфікацію за ст. 286 КК України (Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами). У першому півріччі 2022 р. кількість автотранспортних кримінально караних деліктів склала 6741 діяння, з яких 2803 отримали кваліфікацію за ст. 286 КК України<sup>3</sup>. Як бачимо, загальна кількість цих правопорушень за відповідні періоди «сусідніх» років майже не змінилася (за шість місяців 2022 р. їх кількість збільшилася лише на 1,5%). Проте «тримання» злочинності на одному й тому самому рівні (до і після збройної агресії проти України) відбувається й певний час відбуватиметься за рахунок дії інших минутих, подекуди різновекторних, факторів, як-от: масовий виїзд на кордон українських громадян на власному автотранспорті, тимчасова окупація ворогом українських територій, унаслідок чого змінюється площа об'єкта, на якому проводяться відповідні заміри, введення режиму так званого нульового розмитнення транспортних засобів, зміна характеру й інтенсивності дорожнього руху як такого, особливо у прифронтових зонах, поява нових «акторів» дорожнього руху та нових форм регуляції дорожнього руху, зміна моделі

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 23.

<sup>2</sup> Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень – червень 2021 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

<sup>3</sup> Там само.

поведінки на автошляхах, яку можна позначити як самокерований дорожній рух, знищення великої кількості автотранспортних засобів внаслідок ворожих обстрілів та ін. До того ж слід урахувувати, що в одних регіонах України ситуація із дорожнім рухом змінилася кардинально, а в інших вона залишилася відносно стабільною порівняно із періодом, що передував збройній агресії. Тобто перед нами принципово відмінна картина буття українців, в якій поряд із традиційним причинним комплексом автотранспортних порушень паралельно з'являються настільки могутні чинники, що їх дія апіорі не може не позначитися на стані законності на автошляхах та, власне, протяжності зони автошляхів, на яких українська влада може контролювати (а відповідно й отримувати статистику) дотримання правил дорожнього руху та експлуатації транспорту<sup>1</sup>.

Таким чином, справедливо постає запитання: чи логічно порівнювати кількісно-якісні показники цих двох періодів? У майбутньому виникатиме і таке запитання: а чи будуть співставними показники, що характеризують стан правопорушень періоду відсічі збройної агресії та етапу відновлення України? У будь-якому разі статистичний вимір того чи іншого виду правопорушень за часів дії у країні воєнного стану має набути особливого «статусу». Цей період не можна розглядати як такий, що придатний до порівняння як із відрізком часу, що передував до нього, так і з тим періодом (зазвичай підв'язаним до календарного відрізка часу), що буде йти після нього.

Уявляється, що роки, в яких має місце збройний конфлікт, потрібно виключати із кримінологічної «процедури» установа будь-яких тенденцій розвитку кримінальної реальності у середньотривалій перспективі. Уявляється, що в аналізі кількісно-якісних показників потрібно виходити із градації трьох періодів виміру кримінологічної проблеми. У цій тріаді перший період аналізу кількісно-якісних показників назвемо умовно «ординарним» (його дія тривала до 24 лютого 2022 р.). Далі в статистичному аналізі йде

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 23–24.

період воєнного стану. Завершення цього періоду співпадатиме із часом відміни цього стану. І, нарешті, статистичний аналіз входить у період так званого відновлення країни. Ще раз підкреслимо, що в єдиному й нерозривному континуумі всіх трьох періодів не можна вести мову про встановлення будь-яких зумовлених логікою «природного» розвитку соціуму тенденцій, закономірностей у стані злочинності, як не можна вести мову й про коректне порівняння кількісно-якісних показників. Цифри виокремлених періодів один відносно одного скоріше мають інформаційний характер, аніж виступають інструментом, повторимося, оцінки ефективності зусиль, що вживаються суспільством для покращення ситуації із дотриманням законності<sup>1</sup>.

Які ж висновки методологічного характеру випливають із ситуації, що склалася? По-перше, воєнний період виявився свого роду скальпелем, що перерізав логіку й послідовність оцінки кількісно-якісних показників дорожньо-транспортних правопорушень у динаміці. Уявляється, що цей висновок методологічно є дуже важливим, адже стосується будь-якого виду злочинних проявів, а також й злочинності в цілому. По-друге, некоректно порівнювати показники перелічених вище періодів між собою, оскільки в них діють свої «закони часу». Тому не буде методологічною помилкою здійснення розгляду інформаційних моделей злочинності та обчислення відповідних кількісно-якісних показників за трьома окремими періодами – ординарним, періодом воєнного стану та періодом відновлення країни. По-третє, такий підхід все ж таки не є *modus operandi* для будь-якого дослідника тієї чи іншої проблеми. Кожного разу дослідник обиратиме для себе свою власну модель обчислення. У контексті розв'язання методологічних проблем правового регулювання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту і запобігання відповідним правопорушенням тут лише демонструється авторський підхід, який є прийнятним саме для конкретного аналізу кількісно-

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 24.

якісних показників, якими характеризується дотримання стану законності на автошляхах. По-четверте, не слід намагатися у що б то не стало знайти пояснення яким-небудь хоч трохи помітним «рухам» і «зсувам» та намагатися порівняти отримані показники суміжних, але таких «неоднакових» періодів часу, так би мовити, у комплексі, в єдиному континуумі. До того ж від часів незалежності України ми вперше знаходимося у такій ситуації, коли немає однозначної відповіді та належного досвіду, як «поводитися» зі статистичними показниками. У такій ситуації уявляється доречним ввести своєрідний мораторій на будь-яку критику підходів щодо проведення тих чи інших підрахунків з боку того чи іншого вченого та не робити додаткової проблеми із того, що ми поки що не можемо знайти логіки співставлення певних показників.

Говорячи про проблемно-орієнтовні напрями організації і проведення дослідження, не можна не зазначити, що амбітні завдання суто практичної спрямованості, напевно, здатні реалізуватися при умові чіткого визначення шляхів розв'язання цієї проблеми у вигляді розробки стратегії запобігання цим правопорушенням. Отже, постає завдання прирощення нового наукового знання, яке «становить собою певну систему отримання, накопичення, аналізу, узагальнення й осмислення фактів, що мають наукове значення, з подальшим закріпленням отриманих результатів і висновків у теоріях, концепціях, поглядах, нормативних актах тощо»<sup>11</sup>. Під час реалізації фундаментальної теми «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» її ідеологом та керівником професором В. В. Голіною запропоновано й окреслено концептуальний каркас ідеї культурології дорожнього руху, головна мета якою полягає у підвищенні культурної правосвідомості і концентрації волі.

До створення такої концепції підштовхнуло само життя. Адже у нашому житті під час запровадження у країні воєнного стану виникла фактично відмінна від попередньої парадигма розв'язання проблеми щодо дотримання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспор-

---

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Рецидивна злочинність в Україні: соціально-правові та кримінологічні проблеми. Харків: Право, 2009. С. 72.



ту. Наразі вже сьогодні гостро необхідним є перехід від моделі «вимушеної саморегуляції» дорожнього руху у перші місяці військової агресії РФ до унормованої моделі цього руху, що є одним із пріоритетних завдань нормального функціонування територіальних громад і в якій культурологічна канва виявляється домінантою всієї системи запобіжних заходів. Як зазначають В. В. Голіна та С. С. Шрамко, виклики сучасності, котрі постають перед державою зараз..., можливо подолати, якщо пріоритетною директивою у цьому прагненні визначити культурологічний вектор запобігання автодорожнім деліктом<sup>1</sup>.

Ще одну грань проблемно-орієнтовного напрямку в методології організації і проведення дослідження ілюструє й такий аспект.

В явищі правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні від початку повномасштабного вторгнення на українську землю виникли абсолютно нові особливості, внаслідок чого оцінкою стану безпеки у цій сфері має охоплюватися як аналіз «традиційного» причинного комплексу зазначеного різновиду злочинності, так й аналіз нових тенденцій у розвитку цього феномену, зумовлених особливостями теперішньої дійсності. А дійсність ця, підкреслимо ще раз, зумовлена правовим режимом воєнного стану. Щодо подібного симбіозу «старих» і «нових» проблем на автошляхах України слід відмітити, що перші нікуди не зникли (порушення правил маневрування, перевищення безпечної швидкості, порушення правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів, керування транспортними засобами у стані сп'яніння та ін.; понад 2/3 дітей, що стають жертвами ДТП, перебувають у статусі пасажирів; масова загибель учасників дорожнього руху на залізничних переїздах тощо), але до них додалися ще й нові, аналіз яких має стати предметом прискіпливої уваги науковців. Тому методологічно правильним буде почати рух на шляху прирощення нового наукового знання з виявлення й аналізу тих нових чинників, що змінили дослідницьку ситуацію та внесли серйозні корективи до «традиційного» уявлення про авто-

<sup>1</sup> Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко; Нац. акад. прав. наук України; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. С. 20.

транспортні правопорушення. Отже, зупинимося більш докладно на окресленому проблемно-орієнтовному напрямку.

Від початку воєнної агресії РФ проти України стан дорожнього руху в нашій державі зазнав значних змін. Ці зміни зумовлені, повторимося, як самим фактом введення на території держави правового режиму воєнного стану, так і масштабними пошкодженнями, які спричинені й досі продовжують спричинятися інфраструктурі українських автошляхів та транспортним засобам громадян й організацій. За попередніми оцінками, на початок 2024 року в цілому (внаслідок бойових дій) руйнувань зазнали 25,4 тис. км доріг та 344 мости і мостові переходи державного, місцевого або комунального значення<sup>1</sup>. При цьому попередня оцінка сумарних втрат унаслідок прямого руйнування доріг може складати близько \$26,7 млрд в еквіваленті, у цінах на кінець 2021 року<sup>2</sup>. До того ж затоплення 290,3 км доріг внаслідок руйнування Каховської ГЕС збільшує оцінку сумарних втрат на \$0,3 млрд і сумарно втрати складають \$27,0 млрд. Оцінка пошкоджень та руйнувань мостів та мостових переходів інфраструктурі додає ще \$2,6 млрд збитків<sup>3</sup>.

Зазначені обставини не могли не вплинути на поведінку учасників дорожнього руху та характер самого дорожнього руху, а так само на фізичний, матеріальний та психологічний стан учасників дорожнього руху. При цьому зміни у характері переміщення за допомогою автотранспорту особливо помітними стають у тих регіонах країни, що знаходяться у безпосередній близькості до лінії зіткнення з агресором. Водночас є відсутньою інформація про те, що відбувається в аналізованій сфері в зонах ведення бойових дій та на окупованих українських територіях<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року С. 16. Київ: Національна рада з відновлення України від наслідків війни, 2024. С. 15. (38 с.) UTL: [https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24\\_Damages\\_Report.pdf](https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf).

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Там само.

<sup>4</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 25.

З урахуванням викладеного в умовах воєнного стану дослідникам доцільно окремо аналізувати особливості стану безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в тих чи інших регіонах країни з огляду на ступень наближеності останніх до театру воєнних дій. При цьому, розглядаючи динаміку стану автотранспортної безпеки, для відбиття об'єктивної ситуації в аналізованій сфері (особливо у прифронтових регіонах) необхідно враховувати такі фази (етапи) військових подій, що позначилися на характері дорожнього руху: гостра фаза – невизначеності та нерегульованості дорожнього руху через активні бойові дії; «адаптивна» фаза – відповідно до потреб оборони громади; фаза часткового відновлення та реконструкції дорожньої інфраструктури і нормалізації умов безпеки дорожнього руху; фаза стабілізації (повного відновлення автошляхів та об'єктів дорожньої інфраструктури)<sup>1</sup>. Напевно, про «тотальне» настання останньої фази зараз ми можемо говорити лише в очікуваній перспективі. Тим не менш, ця фаза стане закономірним підсумком боротьби українського народу за мир і свою незалежність. Тому у методологічному сенсі на виділенні крайньої фази у контексті розв'язання методологічних завдань автотранспортної безпеки наголошується принципово, адже йдеться про етап повного повернення до регуляції дорожнього руху за допомогою засобів права при визначальній ролі високої правосвідомості учасників дорожнього руху, на що й націлює концепція культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням в Україні.

Разом із тим у контексті розв'язання методологічних проблем слід виділити й ті завдання, що набувають нового звучання у теперішній ситуації. Такими завданнями, зокрема, є: визначення місця і ролі громадського сектору в забезпеченні дорожнього руху в умовах воєнного стану та розробка пропозицій щодо форм кооперації із правоохоронними органами у дотриманні безпеки на дорогах; підвищення рівня обізнаності населення щодо порядку дій у випадку

<sup>1</sup> Калініна А. В. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху під час воєнного стану. Правова політика України: історія та сучасність: матеріали III Всеукраїнського науково-практичного семінару (м. Житомир, 7 жовтня 2022 р.). Житомир: Житомирська політехніка, 2022. С. 19–21.

дорожньо-транспортної пригоди в умовах надзвичайного або воєнного стану, в тому числі й щодо алгоритмів дії різних учасників дорожнього руху у травмонебезпечній ситуації; застосування ефективних форм впровадження українськими науковцями результатів, отриманих під час проведення дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту; доведення українській громадськості та чисельним контролюючим фундаментальні дослідження державним органам актуальності й своєчасності розробки проблематики убезпечення дорожнього руху; виконання вимог європейської спільноти у відповідній сфері з метою гармонізації національного законодавства з положеннями ЄС; тощо.

Таким чином, обрання й грамотне застосування методологічного інструментарію під час проведення кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту особливо в теперішній час має неабияке значення. Адже до цього Україна ніколи не зіштовхувалася з такими масштабними для нашого суспільства викликами, що виникли внаслідок повномасштабної воєнної агресії РФ проти нашої держави. Ці виклики змушують дослідників знов й знов повертатися до розставлення відповідних акцентів в організації та проведенні кримінологічного дослідження аналізованих правопорушень, щоб визначити стратегічну лінію «корегування» ситуації із безпекою дорожнього руху та експлуатацією транспорту принаймні у найближчий час і в середньостроковій перспективі.

### **1.3. Криміногенність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та вплив її ступеня на визначення концепції їх запобігання в Україні**

Поняття «криміногенність» тісно пов'язане з поняттям «криміногенний». Ці терміни, які часто вживаються у науковій літературі, походять, як уявляється, від латинського «*crimen*» – злочин, злочинне, протиправне, і грецького «*genos*» – рід, походження. Виходить,

те, що створює небезпеку, що може породити злочин, що сприяє або допомагає досягненню/наступу злочинного результату, криміногенність – це ще не реалізована діяльність, хоча, в залежності від її впливового потенціалу коріниться в ній, є ступенем розвитку діяльності. Криміногенність може бути властива як людям, так і явищам, процесам, деліктам тощо, які в кримінології іменуються узагальнено – об'єктом кримінологічного впливу. Отже, криміногенність є кримінологічно значуща властивість об'єкта запобігання правопорушень, яка характеризує встановлену дослідженням взаємозалежність об'єкта і певного різновиду злочинного прояву, а також стан об'єкта. Така властивість спостерігається і є очевидною через свої наслідки або виявляється спеціальними дослідженнями кримінологічним аналізом, моніторингом та ін<sup>1</sup>.

Наявність криміногенної незабезпеченості у конкретному об'єкті може бути меншою чи більшою, проявлятися рідше чи частіше в залежності від обстановки. Тобто, криміногенність, яка властива йому, має кількісні показники, одним з яких є її ступінь (вище, нижче). Отже, ступінь криміногенності – показник, індикатор, яким визначається міра небезпечності у конкретному такому об'єкті, більше чи менше причинно впливова здатність разом з іншими криміногенними об'єктами породжувати та сприяти злочинному прояву та наступу його наслідків. Про криміногенність об'єкта та її ступінь свідчить певна інформація, оскільки такий об'єкт виявляє себе зовні, маючи певний ступінь криміногенності, об'єкт безпосередньо або опосередковано взаємодіє з іншими фрагментами дійсності, збільшує потенціал небезпечності, виявляє себе таким чином, стає помітним. Чим загрозливою така помітність конкретного об'єкта спостерігається серед сукупності детермінант, тим вищий ступінь його криміногенності. Скорочення об'єктів з підвищеною криміногенністю – провідна ідея запобіжної діяльності.

Криміногенність, як кримінологічна категорія, що пов'язана з детермінацією саме злочину, творіння людської поведінки. Без лю-

<sup>1</sup> Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посіб. / Голіна В. В. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с. [https://library.nlu.edu.ua/POLN\\_TEXT/POSIBNIKI\\_2012/NMP\\_0016.pdf](https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/POSIBNIKI_2012/NMP_0016.pdf)

дини небезпека існує, але криміногенною вона стає внаслідок людської свідомості і волі. Це судження має безпосереднє відношення до правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, де доволі помітно проявляють себе делікти з підвищеним, але теж диференційованим, ступенем можливості і вірогідності вчинення ДТП. Ще у 70-х роках ХХ століття грузинська криміналістка Т. В. Церетелі визначала їх «як делікти створення небезпеки». У публікації по суті мова йшла про поширення на необережні злочини теорії адекватності причинення, то необхідність і достатність причинного зв'язку між деліктами і наступним після нього злочинам. У зв'язку з цим вона поділяла делікти на ті, що містять лише можливість реалізації їх у дійсність, й ті, в котрих укорінена здатність призвести до злочину, що мали для законодавства і правозастосування певне значення<sup>1</sup>. За сучасним уявленням такі делікти іменуються криміногенними. Ми аналізуємо не взагалі проблему деліктності, що виходить за межі нашої роботи, а делікти у конкретній сфері безпеки дорожнього руху. Наше завдання полягає в тому, щоб, по-перше, визначитися з питанням достатності деліктизації і криміналізації в українському законодавстві та їх санкційної адекватності щодо порушень у розглядуваній сфері, і які породжують, сприяють або збільшують наступ тяжких наслідків ДТП, і, по-друге, виділити з них групу домінуючих у структурі ДТП деліктів, через які на сьогодні створено катастрофічний стан безпеки дорожнього руху, що має безпосереднє значення для розробки концепції безпеки дорожнього руху.

Для відповіді на поставлені питання необхідно, як вважається, вирішити завдання класифікації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та визначитися з групою домінуючих у структурі ДТП деліктів, котрі вказують на пануючу причину їх вчинення.

Огляд нормативно-правового забезпечення зазначеної сфери доводить, що за критерієм ступеня закладеної у об'єкт криміногенності (вища – нижча – нульова) можна розрізнити три групи деліктів створення небезпеки руху, оцінюючи ступінь криміногенності та показники смертності і травматизму, що з ними пов'язані.

<sup>1</sup> Церетелі Т. В. «Делікти створення небезпеки». *Радянська держава і право*. Вип. 8. 1970. С. 54–64 (рос.).

Згідно з офіційною статистикою Департаменту патрульної поліції у щорічній звітності про стан аварійності стосовно автотранспортних правопорушень надаються показники причин (за термінологією звітності) ДТП, відображають частину типових видів криміногенних деліктів, які завершилися вчиненням злочинів, передбачених статтями 286 і 286<sup>1</sup>, 287, 288 КК України: «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що спричинили потерпілому середньої тяжкості ушкодження (ч. 1 ст. 286 КК України); смерть або тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 286 КК України); загибель кількох осіб (ч. 3 ст. 286 КК України) та «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортним засобом у стані сп'яніння», що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286<sup>1</sup> КК України); тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 286<sup>1</sup> КК України); спричинило смерть потерпілому (ч. 3 ст. 286<sup>1</sup> КК України); спричинило смерть кількох осіб (ч. 4 ст. 286<sup>1</sup> КК України); «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, якщо такі дії спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження тяжке тілесне ушкодження або його смерть» (ст. 287 КК України); «Порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються убезпечення дорожнього руху», якщо ці порушення завдали потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть (ст. 288 КК України).

За кількісно-якісними показниками в структурі ДТП серед криміногенних правопорушень виокремлюється група деліктів з підвищеним потенціалом створення небезпеки у сфері дорожнього руху, наявність якого з максимальною вірогідністю призводить до ДТП із загиблими та/або травмованими. Це – криміногенні делікти, що здатні з великою вірогідністю перетворити можливість у діяльність, що і відбувається. За своєю процесуальною природою ця група деліктів має вирішальне значення у створенні ДТП. До них можна віднести: порушення правил маневрування; перевищення безпечної швидкості; недотримання дистанції; порушення правил переїзду перехресть; керівництво транспортним засобом у стані сп'яніння;

перевищення встановленої швидкості порушення правил проїзду пішохідних переходів; перехід пішоходів у невстановленому місці; неочікуваний вихід на проїжджу частину. Саме ці делікти (дев'ять різновидів ДТП) з високим ступенем криміногенності носять породжуючий ДТП із загиблими і травмованими характер.

Інші делікти з 28 їх різновидів теж криміногенні, але їх прояв у створенні дорожньої небезпеки значно слабкіший, наприклад, порушення правил перевезення вантажів, порушення правил утримання доріг та вулиць, керування несправним транспортним засобом та ін.

Другу групу складають делікти, що самі по собі не породжують ДТП, але їх наявність, як наслідок умисного недотримання нормативних вимог у конкретних дорожньо-транспортних ситуаціях підсилюють вірогідність вчинення злочину. Лише як приклад, без критичного аналізу: порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів; порушення водієм транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів; порушення правил перевезення дітей – статті 121, 121<sup>3</sup> Кодексу України про адміністративні порушення (далі – КУпАП); невиконання водієм вимоги поліцейського про зупинку транспортного засобу (ч. 1 ст. 122<sup>2</sup> КУпАП); порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужевим транспортом, і погоничами тварин (ст. 127 КУпАП); допуск до керування транспортними засобами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом (ст. 129 КУпАП) та ін.

Третю групу створюють делікти, що сприяють або суттєвому зниженню уваги/реакції учасників дорожнього руху при виникненні небезпечної дорожньо-транспортної ситуації, або наступу більш тяжких наслідків ДТП, або збільшенню ризику для наступу більш тяжких наслідків для життя та здоров'я потерпілого тощо. До них можна віднести, наприклад, порушення правил користування ремнями безпеки чи мотошоломами (ст. 121 КУпАП); користування під час руху транспортних засобів засобами зв'язку, не обладнаними



технічними пристроями, що дозволяють вести перемовини без допомоги рук, а також порушення правил навчання їзди (ст. 122 КУпАП); залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні (ст. 122<sup>4</sup> КУпАП); непокора пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху (ч. 1 ст. 127 КУпАП) та ін.

Важливою умовою досягнення позитивних змін у забезпеченні безпеки дорожнього руху, тобто зменшення кількості ДТП із загиблими і травмованими, як показує зарубіжний досвід, є і санкційна адекватність щодо кожного з видів деліктів залежно від їх криміногенності (показники смертності і травматизму) визначаються законодавством санкції. Аналіз засвідчує, така адекватність викликає сумніви. Так, в структурі ДТП щорічно помітна доля тих із них, що пов'язана з порушенням водіями – власниками транспортних засобів – безпечної швидкості. У ч. 1 ст. 122 КУпАП передбачено: перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш, як на 20 км на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розміток проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзд пішохідних переходів, в ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками, – тягне за собою накладання штрафу в розмірі 20 неоподаткованих мінімумів доходів громадян (ч. 1 ст. 122 КУпАП), а у ч. 3 ст. 122 КУпАП, в якій, зокрема, порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеки руху, – тягне за собою накладання штрафу в розмірі 40 неоподаткованих мінімумів доходів громадян. А тим часом, тільки за 2021 рік в Україні за причинами перевищення безпечної швидкості було вчинено 9466 ДТП, в яких загинуло та травмовано 1646 та 11 632 осіб відповідно, проти 59 ДТП з 12 загиблими і 53 травмованими особами внаслідок порушення правил зупинки і стоянки тран-

спортивного засобу. І сама конструкція цієї статті та її частин, і логіка заборонених приписів, і санкційний суб'єктивізм законодавця, і неадекватність санкцій ступеню криміногенності делікта та тяжкості їх наслідків змушують закликати створюючих закони суб'єктів до дотримання криміногенного принципу відповідності заборон, обмежень, приписів, санкцій за їх порушення реальному вітчизняному стану безпеки на дорогах. Ми навели лише один приклад, а їх, подібних, у законодавстві про рух раз у раз багато. Наші зауваження можуть бути враховані при *de lege ferenda*. Наукове і нормативно-правове вдосконалення відносин у сфері безпеки дорожнього руху продовжується. Це стосується деліктизації, криміналізації, практики запобігання транспортним правопорушенням. Наведемо декілька прикладів. Пропонується криміналізувати невиконання водієм, який вчинив ДТП або який є причетним до неї, пов'язаних із цим вимог правил дорожнього руху, якщо це потягло залишення у небезпечному для життя стані потерпілого, смерть або тяжке тілесне ушкодження; порушення чинних на транспорті правил, що забезпечить рух, якщо це спричинило загибель людей або інших тяжких наслідків<sup>1</sup>; доповнити ст. 99 КУпАП новою частиною наступного змісту: «у разі вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 130 КУпАП, допускається конфіскація того транспортного засобу, яким під час вчинення порушення, користуючись ними на законних підставах, керувала відповідна особа; заміна штрафу адміністративним арештом<sup>2</sup>; провести масштабну реформу законодавства про контроль у сфері безпеки дорожнього руху; гармонізація змісту норм про відповідальність за порушення ПДР, зокрема, їх виконання в спосіб, що виключає можливість неоднозначного тлумачення, хибного розуміння довільної інтерпретації; адміністративна деліктизація порушень правил дорожнього руху, які спричинили легкі тілес-

<sup>1</sup> Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. М-ва внутр. справ, 2004, С. 376, 377.

<sup>2</sup> Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія. Київ : ВД Дакор, 2022. С. 121, 123 та ін.

ні ушкодження, порушень правил використання кольорографічних схем оперативних транспортних засобів, порушень правил перевезення пасажирів та інших діянь, що становлять об'єктивну загрозу для суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху та ін.<sup>1</sup>

За останні роки активізувалася законодавча ініціатива вдосконалення нормативно-правового забезпечення руху. Наведені новели – лише краплина у пропозиційному потоці, але в них відчувається інтенсивна пульсація творчого пошуку вчених і практиків оптимальних способів вирішення болючої проблеми забезпечення дорожнього руху. Можливо, доцільним є на державному рівні створення реєстру пропозицій рекомендацій, які придатні для подальшого їх використання. Отже, процес деліктизації і криміналізації сфери безпеки дорожнього руху продовжується.

Відносно відповідної відповіді на друге питання щодо розуміння домінуючих деліктів створення небезпеки на дорогах (вулицях) і значення правильної інтерпретації поняття «домінуючий» для створення адекватної концепції запобігання автотранспортним правопорушенням слід звернутися до тлумачення терміну «домінуючий» і структури ДТП за період, скажімо, п'яти останніх років (2019–2023)<sup>2</sup>.

**Таблиця 1.**

*Дорожньо-транспортні пригоди за період  
з 01.01.2019 по 31.12.2019*

Причини	ДТП з постраждалими								
	ДТП			загинуло			травмовано		
	м.п.	п.п.	%	м.п.	п.п.	%	м.п.	п.п.	%
Керування транспортним засобом у нетверезому стані	968	1216	25,6	87	106	21,8	1306	1616	23,7

<sup>1</sup> Гуржій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Харків: Тимченко, 2010. С. 375 та ін.

<sup>2</sup> Статистика ДТП в Україні. Офіційний сайт Патрульної поліції. <https://patrol-police.gov.ua/statystyka/>

Перевищення встановленої швидкості	575	576	0,2	162	127	-21,6	708	751	6,1
Перевищення безпечної швидкості	8279	8761	5,8	1502	1539	2,5	10 351	10 855	4,9
Невиконання вимог сигналів регулювання	306	338	10,5	11	15	36,4	436	459	5,3
Порушення правил перевезення пасажирів	110	86	-21,8	5	8	ріст	120	94	-21,7
Порушення правил маневрування	5252	5676	8,1	550	594	8,0	6682	7128	6,7
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1602	1673	4,4	87	108	24,1	1662	1674	0,7
Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	7	11	57,1	1	3	200,0	6	9	50,0
Порушення правил користування освітлювальними приладами	21	22	4,8	1	3	200,0	31	28	-9,7
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	261	264	1,1	30	21	-30,0	411	392	-4,6
Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	54	52	-3,7	7	2	-71,4	50	53	6,0
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	51	54	5,9	20	17	-15,0	73	56	-23,3

Порушення правил перевезення вантажів	19	16	-15,8	3	2	зниж.	14	20	42,9
Порушення правил буксирування	6	15	150,0	1	1		6	17	183,3
Порушення правил обгону	289	317	9,7	60	60	0,0	493	540	9,5
Виїзд на смугу зустрічного руху	830	778	-6,3	232	234	0,9	1622	1449	-10,7
Порушення правил проїзду перехресть	1911	2132	11,6	80	92	15,0	2790	3060	9,7
Управління несправним транспортним засобом	82	67	-18,3	12	8	-33,3	99	82	-17,2
Недодержання дистанції	1716	1967	14,6	108	128	18,5	2344	2662	13,6
Перевтома, сон за кермом	79	90	13,9	22	27	22,7	94	121	28,7
Порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів	6	9	50,0	2	3	ріст	7	8	14,3
Перехід у невстановленому місці	1057	1102	4,3	230	216	-6,1	865	942	8,9
Пішоходи невиконання вимог сигналів регулювання	82	93	13,4	8	16	ріст	79	82	3,8
Неочікуваний вихід на проїзну частину	510	511	0,2	100	99	-1,0	424	427	0,7
Пішохід у нетверезому стані	110	120	9,1	20	17	-15,0	92	102	10,9

Порушення техніки безпеки пасажиром	92	79	-14,1	6	6	0,0	89	75	-15,7
Порушення правил утримання автодорог та вулиць	14	21	50,0	2	2	0,0	23	27	17,4
Порушення вимог пдр погоничем тварин	5	6	20,0	1	0	зниж.	7	7	0,0

Таблиця 2.

*Дорожньо-транспортні пригоди за період  
з 01.01.2020 по 31.12.2020*

Причини	Загальна кількість ДТП	ДТП з загиблими та/або травмованими		
		Усього ДТП	Загибло осіб	Травмовано осіб
Порушення правил маневрування	69252	5522	538	6775
Перевищення безпечної швидкості	38768	9999	1776	11411
Недотримання дистанції	28259	1445	85	1687
Порушення правил проїзду перехресть	11390	2352	104	3059
Керування транспортним засобом у стані сп'яніння	4522	911	103	1554
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	2101	245	9	287
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	2075	1860	113	1879
Вїзд на смугу зустрічного руху	1739	643	173	1309
Перевищення встановленої швидкості	1620	522	143	719

Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	1548	60	14	498
Невиконання водіями вимог сигналів регулювання	1489	335	15	468
Порушення правил обгону	1291	285	53	529
Перехід пішоходів у невстановленому місці	1086	992	227	821
Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	632	12	1	21
Керування несправним транспортним засобом	535	64	14	55
Неочікуваний вихід на проїзну частину	497	403	94	313
Порушення правил перевезення вантажів	341	15	5	10
Перевтома, сон за кермом	225	111	23	88
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	149	40	11	123
Порушення техніки безпеки пасажиром	116	78	4	82
Невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання	104	88	7	94
Порушення правил перевезення пасажирів	96	65	6	88
Порушення вимог пдр погоничем тварин	70	6	0	8
Порушення пдр пішоходами у стані сп'яніння	65	54	16	38
Порушення правил проїзду великогабаритних та великогазових транспортних засобів	62	6	0	17

Порушення правил буксирування	31	13	4	22
Порушення правил користування зовнішніми світловими приладами транспортних засобів	28	11	3	11
Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	16	3	0	8
<b>Всього по Україні</b>	<b>168 107</b>	<b>26 140</b>	<b>3541</b>	<b>31 974</b>

**Таблиця 3.**

*Дорожньо-транспортні пригоди за період  
з 01.01.2021 по 31.12.2021*

Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими		
	Усього ДТП	Загинуло осіб	Травмовано осіб
Порушення правил маневрування	5022	436	6111
Перевищення безпечної швидкості	9466	1646	11632
Недотримання дистанції	1457	84	1805
Порушення правил проїзду перехресть	2115	87	2876
Керування транспортним засобом у стані сп'яніння	843	113	1072
Перевищення встановленої швидкості	558	145	689
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	247	20	333
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1854	123	1846
Виїзд на смугу зустрічного руху	575	157	929



Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	59	12	53
Невиконання водіями вимог сигналів регулювання	259	9	369
Порушення правил обгону	250	42	387
Перехід пішоходів у невстановленому місці	877	188	759
Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	14	1	16
Неочікуваний вихід на проїзну частину	413	92	337
Керування несправним транспортним засобом	58	10	79
Порушення правил перевезення вантажів	10	2	11
Перевтома, сон за кермом	80	13	105
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	38	14	31
Порушення техніки безпеки пасажиром	95	10	88
Порушення правил перевезення пасажирів	71	7	68
Невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання	71	11	61
Порушення пдр пішоходами у стані сп'яніння	65	14	52
Порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів	6	1	8
Порушення вимог пдр погоничем тварин	3		4
Порушення правил буксирування	6		7
Порушення правил користування зовнішніми світловими приладами транспортних засобів	6	1	7
Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	3		3
<b>Всього по Україні</b>	<b>24 521</b>	<b>3238</b>	<b>29 738</b>

**Таблиця 4.**

*Дорожньо-транспортні пригоди за період  
з 01.01.2022 по 31.12.2022*

Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими		
	Усього ДТП	Загибло осіб	Травмовано осіб
Перевищення безпечної швидкості	7561	1507	9461
Порушення правил маневрування	3846	343	4830
Порушення правил проїзду перехресть	1467	52	2111
Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1443	111	1450
Недотримання дистанції	843	66	1070
Керування транспортним засобом у стані сп'яніння	790	91	1031
Перехід пішоходів у невстановленому місці	593	155	467
Перевищення встановленої швидкості	469	126	614
Виїзд на смугу зустрічного руху	418	148	699
Невиконання водіями вимог сигналів регулювання	236	9	312
Неочікуваний вихід на проїзну частину	233	43	201
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	184	15	257
Порушення правил обгону	184	33	290
Невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання	48	10	43
Порушення пдр пішоходами у стані сп'яніння	47	15	34
Перевтома, сон за кермом	46	20	48
Порушення техніки безпеки пасажиром	46	5	42

Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	44	8	44
Порушення правил перевезення пасажирів	43	13	37
Керування несправним транспортним засобом	39	4	57
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	16	10	14
Порушення правил перевезення вантажів	10	3	9
Порушення правил буксирування	7	1	6
Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	6	2	6
Порушення правил користування зовнішніми світловими приладами транспортних засобів	5	1	8
Порушення вимог пдр погоничем тварин	2	0	2
Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	2	0	2
Порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів	0	0	0
<b>Всього по Україні</b>	<b>18 628</b>	<b>2791</b>	<b>23 145</b>

Таблиця 5.

*Дорожньо-транспортні пригоди за період  
з 01.01.2023 по 31.12.2023*

Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими		
	<i>Усього ДТП</i>	<i>Загинуло осіб</i>	<i>Травмовано осіб</i>
Перевищення безпечної швидкості	9215	1570	11564
Порушення правил маневрування	5191	476	6465
Порушення правил проїзду перехресть	2014	73	2879

Порушення правил проїзду пішохідних переходів	1642	106	1643
Недотримання дистанції	1148	84	1436
Керування транспортним засобом у стані сп'яніння	942	96	1226
Перехід пішоходів у невстановленому місці	781	167	648
Перевищення встановленої швидкості	642	146	800
Виїзд на смугу зустрічного руху	470	145	816
Порушення правил надання безперешкодного проїзду	290	20	422
Невиконання водіями вимог сигналів регулювання	273	12	407
Порушення правил обгону	267	38	434
Неочікуваний вихід на проїзну частину	266	46	229
Порушення техніки безпеки пасажиром	84	2	85
Порушення правил перевезення пасажирів	81	7	82
Невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання	77	8	75
Порушення правил зупинки і стоянки транспортного засобу	66	11	55
Перевтома, сон за кермом	66	22	74
Керування несправним транспортним засобом	40	5	60
Порушення пдр пішоходами у стані сп'яніння	31	4	29
Порушення правил проїзду залізничних переїздів	13	8	11
Порушення правил перевезення вантажів	11	0	18
Порушення правил користування зовнішніми світловими приладами транспортних засобів	11	5	14
Порушення правил буксирування	7	2	11
Порушення правил утримання автодоріг та вулиць	5	0	7

Порушення правил проїзду зупинок громадського транспорту	4	0	4
Порушення вимог пдр погоничем тварин	3	0	6
Порушення правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів	2	0	2
<b>Всього по Україні</b>	<b>23 642</b>	<b>3053</b>	<b>29 502</b>

Відносно відповіді на друге питання щодо розуміння, у контексті даного підрозділу монографії, домінуючих деліктів створення небезпеки на дорогах (вулицях) у структурі ДТП за останні п'ять років і значення їх впливу на розробку адекватної концепції запобігання автотранспортним правопорушенням.

«Домінуючий» (від латинського *dominutus* – панівний, єдиновласний) на українську мову може бути перекладений і як панівний, і як провідний, і як переважний, і як найпоширеніший та ін. Аналіз структури ДТП, про що вже йшла неодноразово мова, свідчить про, що, за наведеними у таблицях даними, переважно домінує ДТП загиблими і травмованими в Україні (до речі, не тільки в нашій країні!) група деліктів, котра підвищує якісну негативну характеристику мотиву їх вчинення – грубість, неприпустимість, лихацтво, злісне ігнорування ПДР, відсутність елементарного остраху за свою безконтрольну поведінку та інше подібне, які є не просто людським фактором а свавільним людським фактором (*підкреслено нами*). Відомо, що мотивом є те, що зумовлює чи породжує певний наслідок (причина). Отже, мотив правопорушення (делікту) – внутрішнє спонукування, яке викликає в особі рішучість вчинити якусь дію і керує нею під час її здійснення<sup>1</sup>. Масив грубих порушень ПДР, згідно статистичних таблиць, стало складають такі правопорушення, як:

- перевищення встановленої і безпечної швидкості,

<sup>1</sup> Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/%D0%A1%D1%82%D0%B0%BD%20%D0%B0%B2%D0%B0%D1%80%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%96%20%D0%BD%D0%B0%20%D1%82%D1%80%D0%B0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%20%20%D0%B7%D0%B0%202019%20%D1%80%D1%96%D0%BA.pdf>

- недотримання дистанції,
- порушення правил маневрування,
- порушень правил проїзду перехресть,
- керування транспортними засобами у стані сп'яніння,
- порушення правил проїзду пішохідних перехресть,
- перехід пішоходів у невстановленому місці,
- невиконання водіями вимог сигналів регулювання.

Це – з найбільшою криміногенністю домінуюча група деліктів створення загрозової дорожньої небезпеки. І які би не були пояснення первинних мотивів їх вчинення, вони не мають юридичного значення і свідчать лише про свавільну поведінку учасників дорожнього руху. Свавілья у стані безпеки дорожнього руху – «хронічна хвороба» послаблення або, взагалі, відсутності належної вимогливості до суворого дотримання ПДР. І долається вона на даний момент, виходячи із структури ДТП і домінуючих в них деліктах, запровадженням комплексу «лікувальної» системи примусових, у тому числі – репресивних, потужних засобів нормативно-правового культурного, спеціального технічного, технологічного, інформаційно-пропагандистського, віктимологічного, інфраструктурного та іншого характеру, що повинно посилити в учасників дорожнього руху і причетних до нього осіб перед можливістю, а точніше – невідворотністю санкцій, пов'язаних не тільки з втратами матеріального, але суттєво обмежуючих права і свободи особи у сфері дорожнього руху (позбавлення свободи, прав керування транспортним засобом, їх можливої конфіскації, складнощі повторного отримання водійських прав, особистісного іміджу, комфортності переміщення, бізнесу тощо) характеру. Цей запобіжний напрям автотранспортним правопорушенням логічно впливає з аналізу сучасного для України стану структури ДТП, тобто групу домінуючих ДТП деліктів. Вони, в свою чергу, є похідними від свавільного людського фактору, який теж домінує у детермінаційній сукупності факторів. Домінувати може тільки якийсь один, а не декілька факторів. Тому, наприклад, у висновках у стані справа аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік: «Проведений моніторинг ДТП дозволить встановити домінуючі негативні фактори, що впливають на вчинення ДТП, та

розробити обґрунтовані заходи по поліпшенню дорожніх умов та підвищення безпеки руху та зниження кількості загиблих від ДТП на автомобільних дорогах в Україні, підготовлений Директоратом з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України (Київ, 2020), що призвело до нечіткості концептуального підходу до складання Стратегії підвищені рівні безпеки дорожнього руху в Україні на період 2024 року і Державні програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, про що буде йтися в наступних підрозділах цієї монографії.

Запропонований обґрунтований в наступних підрозділах запобіжний напрям названий нами культурологічним, оскільки ціль його – запровадити в Україні культуру організації використання дорожнього руху. Культурологічна концепція, вважаємо, найбільш оптимальний і адекватний сьогоденному часу і стану структури ДТП в Україні на шляху досягнення в країні сталого розумної мобільності, досягнення за відносно короткий строк (до трьох років) зниження смертності і травматизму від ДТП<sup>1</sup>.

#### **1.4. Міжнародно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту<sup>2</sup>**

Розв'язання представленого наукового завдання пропонується шляхом виділення та аналізу низки істотних ознак міжнародно-пра-

---

<sup>1</sup> Голіна В. В. Кримінологічний аналіз структури дорожньо-транспортних пригод як передумова визначення і формування оптимальної концепції безпеки дорожнього руху. *Кримінально-правова охорона безпеки людини, нації, світу: фундаментальність, трансдисциплінарність і ноонауковість убезпечення* : матеріали VIII Міжнар. наук.практ. конф. (м. Харків, 17 трав. 2024 р.) / [редкол.: Л. М. Демидова (голов. ред.), Ю. А. Пономаренко, С. О. Харитонов та ін.] ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого; ГО «Всеукр. асоц. кримін. права», Відокремл. підрозділ в Харківс. обл. – Харків : Право, 2024. С. 136–139; Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с.

<sup>2</sup> *Примітка.* При написанні підрозділу використаний матеріал наукової праці: Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. С. 30–46.

вового убезпечення дорожнього руху у виді його: об'єкту, суб'єкту, системи та мети.

*Об'єктом* такого міжнародно-правового забезпечення є сфера безпеки безпосередньо дорожнього руху та експлуатації транспорту. При чому основний акцент здійснюватиметься саме на автомобільному транспорті. Це пояснюється кількома обставинами: автомобільний транспорт є найпоширенішим порівняно з іншими видами транспорту; найбільше дорожньо-транспортних пригод трапляється з автотранспортом; найчастіше ризики дорожньо-транспортного травматизму пов'язуються із автомобілями; автомобілі розвивають більшу швидкість порівняно з іншими видами колісного транспорту. Звідси не є об'єктом цього вивчення міжнародне забезпечення безпеки повітряного, залізничного, водного (морського і річкового), а так само трубопровідного, міського електричного транспорту.

Об'єкт такого забезпечення обмежується до того ж БДР. Ураховуючи, що Конвенція про дорожній рух 1968 р. не містить визначення поняття дорожнього руху, скористаємося національним законодавством. Виходячи із аналізу Закону України «Про дорожній рух», такий рух пов'язується з використанням автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів або інших місць, що призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. Указаний Закон, окрім іншого, визначає учасників дорожнього руху, якими названі: водії та пасажирів транспортних засобів; пішоходи; особи, які рухаються в кріслах колісних; велосипедисти; погоничі тварин<sup>1</sup>.

*Суб'єкт (и)*. До їх ознак відносяться такі, як:

- правовий статус (зазначені суб'єкти відповідно до покладених на них повноважень беруть участь у формуванні глобальної політики світової спільноти з убезпечення дорожнього руху);
- форма діяльності (взяття участі у розробці або прийнятті міжнародно-правових документів у сфері БДР у межах усталеного міжнародного нормотворчого процесу);

---

<sup>1</sup> Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>



- мета діяльності (підвищення БДР, удосконалення на міжнародному, регіональному, національному і місцевому рівнях діяльності відповідних інституцій щодо зменшення рівня дорожньо-транспортної смертності й травматизму, впровадження інновацій у галузі дорожньо-транспортної інфраструктури, розвиток сучасного екологічно чистого, комфортного і безпечного транспорту).

Класифікацію таких суб'єктів варто здійснити, окрім іншого, за їх спеціалізацією. Цей класифікаційний критерій дозволить розділити відповідних суб'єктів залежно від пріоритетності для них функції міжнародно-правового забезпечення БДР. Звідси можна виділити основних (спеціалізованих) й другорядних (неспеціалізованих) суб'єктів у зазначеній сфері.

До основних (спеціалізованих) суб'єктів цієї діяльності пропонується віднести ООН, ВООЗ, Світовий банк.

ООН є одним з найбільш авторитетних колективних учасників міжнародних відносин, діяльність якого фактично торкається різних боків життєдіяльності та подальшого сталого розвитку людства. Зокрема, у Цілях сталого розвитку 2030 визначено 17 основних цілей, однією із яких є створення умов для транспортної безпеки<sup>1</sup>. Жодна міжнародна організація не наділена таким великим обсягом повноважень щодо здійснення кримінологічної функції, які є у розпорядженні в ООН. У діяльності цього суб'єкта відбувається синтез узагальнення прогресивної теорії з цього питання й запровадження найбільш оптимальної практики з забезпечення дорожнього руху та створення нових і більш прогресивних стандартів у цій сфері.

З метою посилення транспортної безпеки ООН за останні півстоліття прийняла чимало міжнародно-правових документів. Одні з них (конвенції) упорядковують певну сферу діяльності та сприяють створенню єдиних умов і правил у сфері забезпечення дорожнього руху й експлуатації транспорту. До основних з них можна віднести: Конвенцію ООН про дорожній рух 1968 р.; Конвенцію ООН

---

<sup>1</sup> Глобальні цілі сталого розвитку: 2015-2030 / Організація Об'єднаних Націй. URL: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/sustainable-development-goals.html>

про дорожні знаки та сигнали 1968 р.; Конвенцію ООН про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р. тощо. Інші документи на кшталт резолюцій та інших рішень ООН покликані актуалізувати проблему дорожньо-транспортної смертності й травматизму й виробити алгоритм дій для зменшення фізичних, економічних та інших втрат від ДТП: резолюція ООН від 31.08.2020 р. № 74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі»; Глобальний план ООН щодо здійснення Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху у 2011-2020 рр.; десять резолюцій ООН, прийнятих кожні два роки упродовж 2003–2018 рр. на предмет підвищення БДР у всьому світі; Московська (2009 р.), Бразиліанська (2015 р.) й Стокгольмська (2020 р.) декларації, прийняті на глобальних конференціях міністрів різних країн з БДР.

Особливе місце у системі суб'єктів забезпечення БДР відводиться ВООЗ. Ця міжнародна організація спрямовує свою діяльність, у тому числі, на створення організаційних, технічних, наукових, методичних, інформаційних, фінансових та інших умов, необхідних для зменшення дорожньо-транспортного травматизму в усьому світі. Як у ситуації із пандемією COVID-19, так й у ситуації із розглядуваною проблемою, ВООЗ перебуває на умовній передовій протидії сучасним соціальним викликам і загрозам. ВООЗ здійснює чимало прикладних досліджень із залученням провідних учених світу. Їх результати лягають в основу відповідних методичних рекомендацій щодо убезпечення дорожнього руху в конкретних умовах сучасного урбанізованого соціального середовища.

Окрім цього, ВООЗ надає статистичну інформацію світовій спільноті про глобальний стан БДР, на підставі якої ООН приймає резолюції та інші рішення. Також ВООЗ за багато років прийняло кілька резолюцій щодо запобігання ДТП (1966 р., 1969 р., 1974 р., 1976 р. та деякі ін.). У них наголошується на необхідності залучення до процедури розробки відповідних запобіжних заходів урядових, неурядових та міжурядових організацій.

Світовий банк також входить до системи основних суб'єктів міжнародної діяльності. До його структури входять: Міжнародний банк реконструкції та розвитку; Міжнародна асоціація розвитку; Між-

народна фінансова корпорація; Багатостороннє агентство з інвестиційних гарантій; Міжнародний центр з урегулювання інвестиційних спорів. Хоча центральною метою Світового банку є боротьба з крайньою бідністю й забезпечення благополуччя в економічно вразливих державах, він опікується й питаннями фінансування інших, не менш соціально значущих, проблем. До таких віднесено БДР. На теперішній час Світовий банк виділяє кошти для 109 проектів у різних країнах світу, пов'язаних із посиленням БДР.

До цієї групи суб'єктів можна віднести й Глобальний фонд з БДР. Він безпосередньо входить до орбіти управління Світового банку. Його місія полягає в тому, щоб допомогти національним урядам розвинути потенціал управління БДР передусім в країнах з низьким і нижче середнього рівнями доходу<sup>1</sup>.

До другорядних (неспеціалізованих) суб'єктів цієї діяльності віднесено переважно низку громадських об'єднань, деякі з яких хоча і мають міжнародний статус, однак їх робота має все ж таки менш глобальний характер. В учасників цієї групи описана вище кримінологічна функція менш виражена порівняно зі спеціалізованими суб'єктами міжнародно-правового убезпечення дорожнього руху.

Однією з найактивніших світових благодійних організацій у сфері БДР, зареєстрованих у Великій Британії, є FIA Foundation. Її метою є забезпечення безпечної, чистої, справедливої та екологічної мобільності людей у всьому світі. Саме вказаний Фонд уперше запропонував Десятиліття дій ООН щодо БДР на 2011–2020 роки, розробив і координує Глобальну ініціативу з економії палива, а також надав грант для Міжнародної програми оцінки доріг й Глобальної програми оцінки нових автомобілів. Цей Фонд взаємодіє з ВООЗ та громадськими об'єднаннями у цій сфері<sup>2</sup>.

Достатньо активним неспеціалізованим суб'єктом є міжнародна неурядова організація «Всесвітня асамблея молоді». Цією організацією у 2007 р. була прийнята Декларація молоді з БДР. Цей документ

---

<sup>1</sup> The Global Road Safety Facility. URL: <https://www.roadsafetyfacility.org>

<sup>2</sup> FIA Foundation. URL: <https://www.fiafoundation.org/about-us>

став основою для розробки окремих рішень ООН, які стосуються проблеми дорожньо-транспортної безпеки<sup>1</sup>.

Вище зазначені громадські утворення, що мають виключно міжнародний статус. Однак у міжнародно-правовому убезпеченні дорожнього руху беруть опосередковану участь й низка громадських об'єднань окремих держав та тих із них, діяльність яких має змішаний характер. У переважній більшості вони тісно співпрацюють й впливають на формування сучасної глобальної політики дорожньо-транспортної безпеки. До таких можна віднести:

- Європейську федерацію жертв ДТП (European Federation of Road Traffic Victims) – Швейцарія;
- Лігу проти дорожнього насильства (The League Against Road Violence) – Франція;
- ГО «Матері проти керування у нетверезому виді» (Mothers Against Drunk Driving) – США;
- ГО «Мир на дорозі» (Road Peace) – Велика Британія;
- ВГО «Асоціація безпеки дорожнього руху» – Україна та багато інших<sup>2</sup>.

*Система* міжнародно-правового забезпечення у досліджуваній сфері є наступною його істотною ознакою. Класифікацію міжнародно-правових актів у сфері БДР та експлуатації транспорту можна здійснити за багатьма підставами. Однак ключовою серед них вважається критерій у виді предмета (сфери) правового врегулювання у межах загальної царини БДР. Це дозволяє виділити такі групи міжнародно-правових актів:

1. *Щодо формування глобальної політики безпеки дорожнього руху*<sup>3</sup>: резолюція ООН від 31.08.2020 р. № 74/299 «Підвищення без-

<sup>1</sup> Декларация молодежи по безопасности дорожного движения / Всемирная ассамблея молодежи. URL: [https://www.who.int/roadsafety/week/activities/global/youth/youth-declaration-lowres\\_ru.pdf](https://www.who.int/roadsafety/week/activities/global/youth/youth-declaration-lowres_ru.pdf)

<sup>2</sup> Колодяжний М. Г. Суб'єкти міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. Теорія і практика законодавства. 2021. Вип. 2. С. 1–13. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/243742>. doi: 10.21564/2225-6555.2021.2.244351

<sup>3</sup> Міжнародно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху: зб. норм. актів / уклад. М. Г. Колодяжний, С. С. Шрамко, А. В. Калініна ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. – Харків : Право, 2022. 478 с.

пеки дорожнього руху у всьому світі». Нею оголошено 2021–2030 рр. другим Десятиліттям дій із забезпечення БДР. Цим рішенням ООН актуалізувала для світової спільноти проблему, що розглядається, й поставила амбітну мету щодо скорочення протягом 2021–2030 рр. на 50% смертності й травматизму внаслідок ДТП<sup>1</sup>. Через два місяці після оприлюднення вищезгаданої резолюції ООН Кабінетом Міністрів України було затверджено Стратегію підвищення рівня БДР в Україні на період до 2024 року. У ній було визначено мету зниження рівня смертності внаслідок ДТП в Україні щонайменше на 30% до 2024 р. й ступеня тяжкості наслідків ДТП, скорочення соціально-економічних утрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління БДР для забезпечення захисту життя та здоров'я населення<sup>2</sup>. Тобто формування внутрішньої політики й законодавства України у сфері БДР наразі відбувається з урахуванням відповідних тенденцій його міжнародно-правового забезпечення.

До цієї групи міжнародно-правових актів відносяться також: Глобальний план ООН щодо здійснення Десятиліття дій із забезпечення БДР у 2011–2020 рр.; десять резолюцій ООН, прийнятих кожні два роки упродовж 2003–2018 рр. на предмет підвищення БДР у всьому світі; Московська (2009 р.), Бразиліанська (2015 р.) й Стокгольмська (2020 р.) декларації, прийняті на глобальних конференціях міністрів різних країн з БДР.

2. *Щодо створення односторонності правил дорожнього руху:* Конвенція ООН про дорожній рух 1968 р.<sup>3</sup>; Конвенція ООН про дорожні знаки та сигнали 1968 р.<sup>4</sup> та ін.

<sup>1</sup> Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: резолюция ООН от 31.08.2020 г. № 74/299. URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/RES/74/299>

<sup>2</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

<sup>3</sup> Про дорожній рух: конвенція Організації Об'єднаних Націй від 8.11.1968 р. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/crt1968r.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/crt1968r.pdf)

<sup>4</sup> Про дорожні знаки та сигнали: конвенція Організації Об'єднаних Націй від 8.11.1968 р. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/road\\_signs.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/road_signs.pdf)

3. У сфері перевезення пасажирів та роботи пасажирського транспорту: Конвенція ООН про дорожній рух 1968 р. й Конвенція СНД про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 р.<sup>1</sup> та ін.

4. У сфері перевезення вантажів: Конвенція ООН про дорожній рух 1968 р., Конвенція ООН про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р.<sup>2</sup>, Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р.<sup>3</sup>, Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 1957 р.<sup>4</sup>

5. Щодо запобігання ДТП: резолюції ВООЗ 1966 р., 1969 р., 1974 р., 1976 р. та деякі ін.

6. У сфері безпеки дорожнього руху молоді: Декларація молоді з БДР<sup>5</sup>.

7. Щодо інфраструктури автомобільного транспорту: Європейська угода про міжнародні автомагістралі 1975 р.<sup>6</sup>

8. Щодо покарання осіб за кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації транспорту: Європейська конвенція про покарання за дорожньо-транспортні злочини 1964 р.<sup>7</sup> Вона була підписана країнами-членами Ради Європи з метою спрощення процеду-

---

<sup>1</sup> Про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу: конвенція Союзу Незалежних Держав від 9.10.1997 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text)

<sup>2</sup> Про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів: конвенція Організації Об'єднаних Націй від 19.05.1956 р. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/cmr.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/cmr.pdf)

<sup>3</sup> Про міжнародні змішані перевезення вантажів: конвенція Організації Об'єднаних Націй від 24.05.1980 р. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/goods.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/goods.pdf)

<sup>4</sup> Про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів: Європейська Угода від 30.09.1957 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_217#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text)

<sup>5</sup> Декларація молоді по безпеці дорожнього руху / Всемирная ассамблея молодежи. URL: [https://www.who.int/roadsafety/week/activities/global/youth/youth-declaration-lowres\\_ru.pdf](https://www.who.int/roadsafety/week/activities/global/youth/youth-declaration-lowres_ru.pdf)

<sup>6</sup> Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15.11.1975 г. / Организация Объединенных Наций. URL: <https://undocs.org/ru/TRANS/SC.1/2002/3>

<sup>7</sup> Про покарання за дорожньо-транспортні злочини: Європейська конвенція від 30.11.1964 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_484#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_484#Text)

ри притягнення до юридичної відповідальності осіб, які порушили правила дорожнього руху не у країні постійного проживання, у тому числі які вчинили автотранспортний злочин<sup>1</sup>.

*Мета* – центральна істотна ознака дефініції поняття міжнародно-правового забезпечення БДР. Вона об'єднує решту зазначених вище ознак й наповнює їх конкретним змістом. Мета такого забезпечення виражається у підвищенні БДР та експлуатації транспорту у світі, скороченні смертності й травматизму від ДТП.

З урахуванням низки проаналізованих істотних ознак під міжнародно-правовим забезпеченням БДР та експлуатації транспорту пропонується розуміти *сукупність нормативно-правових актів міжнародного характеру, виданих та/або розроблених за участі офіційних інституцій з міжнародним статусом, а також міжнародних громадських об'єднань, спрямованих на убезпечення дорожнього руху, зменшення смертності й дорожньо-транспортного травматизму у різних державах світу*<sup>2</sup>.

## **1.5. Кримінологічне законодавство як правова основа запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні**

Безпека дорожнього руху в Україні є комплексним за характером процесом, що має значне ресурсне забезпечення. Її підґрунтя закріплюється у системі нормативних актів різної, у тому числі й пра-

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2021. № 2. С. 279–293. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/243742>. doi: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2021.16.243742>; Колодяжний М. Щодо системи міжнародно-правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Актуальні проблеми кримінального права, процесу, криміналістики та оперативно-розшукової діяльності*: тези V Всеукр. наук.-практ. конф. (Хмельницький, 25 лют. 2022 р.). Хмельницький, 2022. С. 669–672.

<sup>2</sup> Колодяжний М. Г. Міжнародне правове й методичне забезпечення безпеки дорожнього руху: поняття та істотні ознаки. *Проблеми законності*. 2021. Вип. 155. С. 208–217. doi: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.155.242781>.

воохоронної, спрямованості. В аспекті нормативного забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні доречно наголосити на особливості соціальної ролі законодавства як інструмента регулювання суспільних відносин, що закріплює правомірні можливості, встановлює правила та норми поведінки, визначає перелік дозволених засобів досягнення цілей життя і діяльності людей<sup>1</sup>.

Законодавство, норми якого спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху, є галузево розгалуженим та розпороченим по нормативним актам різної юридичної сили, формуючи у такий спосіб з одного боку – великий за обсягом пласт юридичних норм, а з другого – закладаючи основи профілактики правопорушень у цій сфері.

Кримінологічне законодавство у вітчизняній кримінології тривалий час не знаходило свого теоретичного розроблення. На теперішній час воно вивчалось, переважно, у межах профілактики чи запобігання злочинності в Україні чи окремих видів злочинів. В. В. Голіною (V. V. Golina) та Б. М. Головкіним (B. M. Golovkin) розглядалася запобіжна функція окремих видів галузевого законодавства (наприклад, законодавства про кримінальну відповідальність)<sup>2</sup>.

Теоретичні питання кримінологічного законодавства висвітлюються у наукових публікаціях С. К. Шабельнікова (S. K. Shabelnikov). Зокрема, він наводить отримані у результаті власних теоретичних розробок структуру, особливості, функціональне призначення, умови формування і т. п. кримінологічного законодавства України<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Голіна В. В., Головкін Б. М. Забезпечення якості запобіжної функції законодавства про кримінальну відповідальність. Теоретичні основи забезпечення якості кримінального законодавства та правозастосовчої діяльності у сфері боротьби зі злочинністю в Україні : монографія / за заг. ред. В. І. Борисова, В. С. Зеленецького. Харків : Право, 2011. С. 219.

<sup>2</sup> Голіна В. В., Головкін Б. М. Забезпечення якості запобіжної функції законодавства про кримінальну відповідальність. Теоретичні основи забезпечення якості кримінального законодавства та правозастосовчої діяльності у сфері боротьби зі злочинністю в Україні : монографія / за заг. ред. В. І. Борисова, В. С. Зеленецького. Харків : Право, 2011. 344 с.

<sup>3</sup> Див. Шабельніков С. К. Властивості кримінологічного законодавства України. Право і безпека. 2020. № 4. С. 97–103. DOI:<https://doi.org/10.32631/pb.2020.4.15>.



Енциклопедичне визначення кримінологічному законодавству свого часу першим надав С. М. Гусаров (S. M. Gusarov)<sup>1</sup>. У 2021 р. до Великої української кримінологічної енциклопедії разом із терміном С. М. Гусарова увійшли терміни «кримінологічне законодавство» за авторством А. В. Калініної (A. V. Kalinina) та С. М. Шабельнікова (S. K. Shabelnikov)<sup>2</sup>.

Норми права – один із регуляторів суспільних норм, що історично склався в Україні. Поступово, із розвитком державності, формувалися вітчизняна система права та система законодавства – не тожні, але основні у теорії держави і права категорії.

Законодавство держави – це той базис норм, який є рушійною силою майже всіх суспільних процесів, що у ній відбуваються. Традиційно галузева структура законодавства України відповідає галузевій структурі системи права із відповідним розподілом на адміністративне, конституційне, кримінальне, цивільне, кримінально-процесуальне, цивільно-процесуальне, господарське, господарсько-процесуальне, трудове, земельне, аграрне, екологічне та ін. Однак така відповідність не є суворо лінійною. Зокрема, складність деяких суспільних відносин, постійний розвиток і трансформація суспільних процесів мають закономірним наслідком виникнення нових галузей законодавства або ж надбання ознаки комплексності вже існуючих. У світлі цього доречно зазначити, що в кримінологічній науці останнім часом вченими все більше почала приділятися увага нор-

---

<sup>1</sup> Гусаров С. Кримінологічне законодавство. Українська кримінологічна енциклопедія / за заг. ред. В. В. Чернея, В. В. Сокуренька ; упоряд. О. М. Джуца, О. М. Литвинов. Харків-Київ : Харк. нац. ун-т внутр. справ ; Нац. акад. внутр. справ, Кримінолог. асоц. України, Золота миля, 2017. С. 352.

<sup>2</sup> Калініна А. Законодавство кримінологічне. Велика українська кримінологічна енциклопедія : у 2 т. Т. 1 : А-Л / редкол. : В. В. Сокуренько (голова), О. М. Бандурка (співголова), та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. С. 449–452 ; Шабельніков С. Законодавство кримінологічне (альтернативний підхід). Велика українська кримінологічна енциклопедія : у 2 т. Т. 1 : А-Л / редкол. : В. В. Сокуренько (голова), О. М. Бандурка (співголова), та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. С. 452–454 ; Гусаров С. Законодавство кримінологічне (критерії якості). Велика українська кримінологічна енциклопедія : у 2 т. Т. 1 : А-Л / редкол. : В. В. Сокуренько (голова), О. М. Бандурка (співголова), та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. С. 455.

мативному забезпеченню діяльності із профілактики та запобігання кримінальним правопорушенням, розроблятися теоретичні основи так званого «кримінологічного» законодавства.

Кримінологічне законодавство пропонується авторкою розуміти як доктринальне поняття, яким позначається сукупність законів та інших нормативних актів, що регулюють суспільні відносини у сфері профілактики та запобігання правопорушенням в Україні<sup>1</sup>. У той же час заслуговує на увагу визначення кримінологічного законодавства, запропоноване С. К. Шабельниковим, який визначає його як міжгалузеву мережу нормативно-правових актів та їх положень, що регулюють суспільні відносини у сфері протидії злочинності шляхом визначення стратегії, окремих напрямів, рівнів, шляхів, способів, засобів, а також суб'єктів спеціально-кримінологічного впливу на детермінаційний комплекс злочинності й фонівих для неї явищ<sup>2</sup>.

Кримінологічне законодавство не можна вважати однією із галузей системи законодавства України. Кримінологічне законодавство не є законодавством у традиційному розумінні цього терміна. Так, норми, що регулюють практику профілактики та запобігання правопорушенням (у першу чергу, кримінальним) можуть складати окремий предмет правового регулювання. Проте їх об'єднання в окрему галузь матиме явний штучний характер. Таке законодавство може як задавати тренд у профілактичній та запобіжній діяльності (наприклад, шляхом розроблення та прийняття закону, на кшталт про профілактику правопорушень чи про запобігання кримінальним правопорушенням і т. п.), так і безпосередньо її регулювати шляхом кримінально-правових, кримінально-процесуальних, кримінально-виконавчих та ін. норм (залежно від галузі).

<sup>1</sup> Калініна А. В. Кримінологічне законодавство в Україні: стан та перспективи розвитку. Вісник Асоціації кримінального права України. 2019. № 1. С. 143. DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2019.12.190923>.

<sup>2</sup> Шабельников С. Законодавство кримінологічне (альтернативний підхід). Велика українська кримінологічна енциклопедія : у 2 т. Т. 1 : А-Л / редкол. : В. В. Сокурєнко (голова), О. М. Бандурка (співголова), та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. С. 452.

Кримінологічне законодавство не слід підміняти кримінологічною (профілактичною, запобіжною і т. п.) функцією того чи іншого галузевого законодавства. Характеризуючи удосконалення такої функції кримінального законодавства, проф. В. В. Голіна зазначив, що воно «...лежить...на шляхах усунення умов, що послаблюють мотиваційний вплив погрози застосування кримінального законодавства з його негативними соціальними і правовими наслідками, і, навпаки, поширюють соціальні і психологічні можливості посилення моральної заборони щодо вчинення злочину і придбання просоціальних навичок»<sup>1</sup>.

Розуміючи теоретичний характер терміну «кримінологічне законодавство» погодимось, знову ж таки, із думкою С. К. Шабельнікова про те, що «кримінологічність» такого законодавства означає не його структурну цілісність, а властивість, що виводиться з розуміння цільової природи, соціального призначення відповідних юридичних норм, розміщених у нормативно-правових актах різних галузей права: від конституційного, адміністративного, екологічного й до кримінально-виконавчого<sup>2</sup>. Цією властивістю можна управляти; її можна закладати, моніторити, що й має стати предметом кримінології закону як окремого напрямку (галузі) кримінологічної доктрини<sup>3</sup>.

Говорячи про кримінологічне законодавство у сфері безпеки дорожнього руху, мається на увазі окремий структурний елемент кримінологічного законодавства України. Предмет правового регулювання в цьому разі – суспільні відносини у сфері регулювання профілактики та запобігання правопорушенням (як адміністративним, так і кримінальним) у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Охоплення цим терміном адміністративних правопорушень є цілком виправданим, адже такі правопорушення можна вважати фоновими явищами для злочинів проти безпеки руху та експлуатації

<sup>1</sup> Голіна В. В. Запобіжний вплив кримінального законодавства: досвід кримінологічного дослідження. Вибрані праці. Харків : Право, 2020. С. 491.

<sup>2</sup> Шабельніков С. Законодавство кримінологічне (альтернативний підхід). Велика українська кримінологічна енциклопедія : у 2 т. Т. 1 : А-Л / редкол. : В. В. Сокурєнко (голова), О. М. Бандурка (співголова), та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. С. 452.

<sup>3</sup> Там само.

транспорту. Щодо кримінальних проступків, які є складовою кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, то віднесення їх до фонових для вказаних злочинів явищ чи, навпаки, до явищ, для яких адміністративні правопорушення є фоновими – питання дискусійне, що потребує кримінологічних розробок у майбутньому.

За функціональним призначенням норми кримінологічного законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна розподілити на концептуальні, програмні, регулятивні та запобіжні.

До *концептуальних* належать норми, за допомогою яких висвітлюється система поглядів та конструктивних ідей держави щодо підвищення безпеки дорожнього руху. Зовнішнім виразом таких норм зазвичай є такі підзаконні акти, як концепції, стратегії і т. п., затверджені органами державної влади та місцевого самоврядування. Серед таких актів доречно зазначити Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на 2009–2012 рр., Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2016 р., Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р. Однак реалізація цих концептуальних документів була частковою, що не призвело до отримання очікуваних результатів. Зокрема, Міністр інфраструктури України Владислав Криклій свого часу зазначив, що у 2019 р. рівень виконання програми з безпеки дорожнього руху досягав лише 38%<sup>1</sup>.

У 2020 р. Кабінет Міністрів України схвалив новий програмний документ – Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Особливість цього документу визначається тим, що його прийняття відбулося в часи перебування українського суспільства в умовах сингулярності.

Метою вказаної Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 р., зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травма-

---

<sup>1</sup> Уряд затвердив стратегію підвищення безпеки до 2024 року. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2020/10/21/666487/>

тизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення<sup>1</sup>. Головними напрямками Стратегії вказано: визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також формування в усіх учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху розуміння важливості проблеми смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху в Україні<sup>2</sup>.

До програмних норм кримінологічного законодавства у галузі безпеки дорожнього руху відносяться положення документів, спрямованих на реалізацію концептуальних норм. На теперішній час одним із таких документів є Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. Метою вказаної Програми є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод, насамперед соціально-економічних, відповідно до цілей, визначених Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року<sup>3</sup>. Серед завдань з виконання Програми визначено: удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури; забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури; забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху та ін.<sup>4</sup>

Регулятивні норми – норми законодавства, спрямовані на дотримання правил, норм і стандартів експлуатації транспорту, забезпечення правил при організації безпеки дорожнього руху та інших

---

<sup>1</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text>.

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. : постанова Кабінету Міністрів України № 1287 від 21 груд. 2020 р. URL : <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2020/04/9/659188/>

<sup>4</sup> Там само.

приписів, що визначають правила для учасників дорожнього руху. Сутність регулятивних норм у сфері забезпечення дорожнього руху впливає з основних функцій державного регулювання діяльності транспорту, зокрема автомобільного, серед яких:

- формування ринку послуг;
- контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт;
- нормативно-правове регулювання з питань автомобільного транспорту;
- ліцензування діяльності перевізників;
- стандартизація і сертифікація;
- організація та контроль автомобільних перевезень;
- тарифна, інноваційна та інвестиційна політика;
- державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування;
- захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту<sup>1</sup>.

Отже, виходячи із функціонального призначення регулятивних норм кримінологічного законодавства, необхідно зазначити про надзвичайно широке коло нормативних актів, у яких вони містяться. Серед таких актів: Закони України «Про транспорт», «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», Правила дорожнього руху та ін.

До *запобіжних* норм відносяться норми адміністративного та кримінального законодавства, що визначають відповідальність за порушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, виконуючи тим самим і профілактичну та запобіжну функції. Наприклад, серед таких норм можна назвати такі статті Кодексу України про адміністративні правопорушення, як: 122 («Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), 122<sup>4</sup> («Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди»), 127 («Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин»), 128<sup>1</sup> («Порушення або невиконання правил,

---

<sup>1</sup> Транспортне право України : підручник / Шелухін М. Л., Антонюк О. І., Вишнівецька В. О. та ін. ; за ред. М. Л. Шелухіна. Київ: Ін Юре, 2008. С. 56.

норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху») та ін. Кримінальна відповідальність у сфері убезпечення дорожнього руху встановлюється за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286<sup>1</sup> КК України).

Отже, кримінологічне законодавство у сфері безпеки дорожнього руху – це норми законодавства, предметом регулювання яких є суспільні відносини у сфері здійснення профілактики та запобігання правопорушенням, що вчиняються в її межах. Кримінологічне законодавство не слід підміняти кримінологічною (профілактичною, запобіжною і т. п.) функцією того чи іншого галузевого законодавства – це самостійний нормативний конструкт.

# КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

## 2.1. Методичні основи обчислення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту

Методика – це сукупність способів, заходів, методів, які використовуються для збирання, оброблення та аналізу інформації<sup>1</sup>. В кримінології під методикою розуміють сукупність технічних прийомів, способів збирання й аналізу інформації про злочинність, її причини та умови, особу злочинця, заходи попередження злочинності. У цьому зв'язку окремі вчені в поняття методики включають також методи розробки певних висновків, пропозицій і рекомендацій<sup>2</sup>.

В кримінології широко використовуються загальнонаукові, статистичні, соціологічні, психологічні, математичні, кібернетичні методи та способи дослідження<sup>3</sup>. Також можливо використання метода експертних оцінок, хоча при цьому необхідно звертати увагу на те, що різниця у висновках цих осіб може бути значною, тому що де-

<sup>1</sup> Кальман О. Г., Христин І. О. Правова статистика: підручник. – Харків: Право, 2004. С. 25.

<sup>2</sup> Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т. – Харків: Право, 2016. – Т.18 – 2019. С. 118.

<sup>3</sup> Кримінологія: підручник / [Б. М. Головкін, В. В. Голіна, О. В. Лисосед та ін.] ; за заг. ред. Б. М. Головкіна. Харків: Право, 2020, С. 36.



які з експертів можуть робити їх спираючись на інтуїцію, а не на обізнаності щодо даного питання. В кримінології використовуються конкретно-соціологічні методи: вивчення документів, опитування у формі анкетування та інтерв'ю, спостереження, експеримент<sup>1</sup>.

Застосування тих чи інших методів у кримінологічному дослідженні обумовлюється предметом, метою і завданням конкретного кримінологічного дослідження, адже в науці не існує універсальних методів і кожному з них притаманні як переваги, так і недоліки. Тому найчастіше при кримінологічних дослідженнях використовуються методи у сукупності.

Таке дослідження має пройти послідовно усі етапи: 1. Встановлення проблеми, ознайомлення з профільною літературою, визначення наукової гіпотези заплановано дослідження; 2. Розробка програми дослідження, визначення джерел інформації, методів дослідження, учасників, матеріально-технічного забезпечення; 3. Безпосереднє збирання інформації та її фіксація; 4. Узагальнення та аналіз отриманої інформації<sup>2</sup>. Деякі вчені-кримінологи відокремлюють іншу кількість послідовних етапів кримінологічного дослідження. Незалежно від того, скільки етапів відокремлювати, зрозуміло, що кожне дослідження обов'язково їх проходить, інакше ми не одержимо реальних даних про те чи інше явище.

Офіційні статистичні не містять повної інформації про всі вчинені злочини внаслідок того, що існує таке явище, як латентна злочинність. У зв'язку з цим, кримінологічний аналіз статистичних даних необхідно проводити з урахуванням рівня латентності, але ми можемо припустити, що, як правило, рівень латентності залишається з року в рік однаковим, тому що практика їх реєстрації в органах досудового слідства залишається стабільною. Зрозуміло, що базуючись на документах первинного обліку, складаються відповідні звітні дані в правоохоронних органах. Якщо ці первинні дані викривлені, то й усі статистичні дані будуть невірно характеризувати стан злочин-

---

<sup>1</sup> Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т. – Харків: Право, 2016. Т. 18 – 2019. С. 253.

<sup>2</sup> Кримінологія: підручник / [Б. М. Головкін, В. В. Голіна, О. В. Лисодед та ін.] ; за заг. ред. Б. М. Головкіна. – Харків: Право, 2020, С. 38.

ності та її тенденції. Крім того, систематична зміна форм звітності призводить до труднощів у проведенні порівняння цих даних за різні періоди часу і в різних гілках правоохоронних органів.

Тому офіційна статистична інформація не дає можливості встановити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Але вона в цілому характеризує рівень небезпеки, який свідчить про стан злочинності у цьому секторі.

Існує думка про те, що дані поліції не повністю відповідають дійсності не лише щодо кількості самих ДТП, а й їх наслідків. Так, в органах МВС вважають загиблими в ДТП лише тих, хто загинув безпосередньо на місці ДТП. Хоча відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 30 червня 2005 р. № 538 (яка втратила чинність на підставі Постанови КМ № 424 від 22.05.2019) про Порядок обліку дорожньо-транспортних пригод до загиблих осіб повинні відноситися люди, які померли внаслідок ДТП на місці її скоєння чи від одержаних травм протягом 30 діб. Відповідно до п.12 даної постанови медичні працівники лікувально-профілактичних закладів зобов'язані негайно повідомити відповідний орган внутрішніх справ про осіб, які: звернулися до них за допомогою з приводу тілесних ушкоджень, одержаних під час ДТП; померли від травм, одержаних внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, протягом 30 діб. Чинна постанова Кабінету Міністрів також вважає загиблими тих, хто помер протягом 30 діб, але не вимагає обов'язків від медичних працівників негайно повідомляти про таких осіб відповідному органу внутрішніх справ<sup>1</sup>. Але незважаючи на ці постанови Кабінету Міністрів, в Україні, якщо людина помирає дорогою до лікарні, її не враховують у статистиці померлих у ДТП, що ведеться Національною поліцією.

Державна служба статистики веде цю статистику на підставі лікарських і фельдшерських свідоцтв про смерть, де вказана причина смерті людини. Навіть якщо через 30 днів людина померла від

<sup>1</sup> Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод. Постанова Кабінету Міністрів від 22 травня 2019 р. № 424. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#Text>

травм, отриманих у ДТП, вона потрапляє в статистику. Ось цьому проводячи аналіз офіційних статистичних даних Державної служби статистики і Національної поліції виявляються такі суттєві розбіжності (зрозуміло, що усе це стосується лише фактів зареєстрованих ДТП, а не усіх тих, які вчинені).

Коли приймалась Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р., то в ній наводилися результати розрахунків експертів Світового банку, за якими соціально-економічні втрати України, які утворюються внаслідок дорожньо-транспортного травматизму оцінюються експертами в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4% валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 р.), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод<sup>1</sup>.

Усе це свідчить про дуже значні втрати від ДТП, але при цьому не зовсім зрозуміло, яким чином був встановлений реальний обсяг вчинених в нашій країні ДТП.

Різниця між вчиненими порушеннями ПДР і зафіксованими хвилює суспільство. Тому у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. зазначається про недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод та неналежну якість статистичної інформації<sup>2</sup>.

На нашу думку, для встановлення наслідків дорожньо-транспортних пригод доцільно аналізувати статистику медичних закладів, яка дасть можливість хоча би поверхнево оцінити, наскільки дані правоохоронних органів не є об'єктивними, інакше кажучи, провести порівняльний аналіз даних різних відомств і установ (медичних закладів і Національної поліції, а також органів Державної статистики).

---

<sup>1</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року. Розпорядження Кабміну України № 481-р від 14 червня 2017 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80#n8>

<sup>2</sup> Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабміну України №430-р від 30.05.2018 р. зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

На жаль, в умовах воєнного стану з'явилися і більш істотні проблеми щодо реєстрації вчинених кримінальних правопорушень. Патрульна поліція перестала виїжджати для документування ДТП що сталися без потерпілих, оскільки у правоохоронців з'явилися більш нагальні справи – забезпечувати правопорядок на вулицях міст України. Тому водіям, що потрапили в дорожньо-транспортні пригоди без потерпілих, пропонувалося самостійно вирішувати проблему, не перешкоджаючи рух іншим учасникам<sup>1</sup>. Тому інформація про те, що кількість дорожньо-транспортних пригод значно зменшилася на початку дії військового стану в країні, є навряд чи достовірною. Території, які були захоплені агресором, не надавали ніякої статистичної звітності щодо вчинених кримінальних правопорушень на їх території (до сих пір значна кількість території України знаходиться в окупації).

Раціональним методом є опитування у формі анкетування. Необхідно щорічно проводити загальнодержавне вибіркове обстеження рівня латентної злочинності, а краще два рази на рік, як це проводиться в більшості країн світу систематично. Таке опитування дасть змогу встановити реальний стан злочинності в Україні, особливо стан вчинення дорожньо-транспортних пригод.

Важливим методом є й аналіз повідомлень засобів масової інформації, особливо це стосується вчинених дорожньо-транспортних пригод. Тим паче, що навіть в умовах воєнного стану факти наводяться дуже загрозливі.

На жаль, проблема встановлення реальних обсягів фактів порушення правил безпеки дорожнього руху внаслідок дорожньо-транспортних пригод та експлуатації транспорту особливо в умовах воєнного стану існує. Усі спроби використовувати різні методи, особливо соціологічні, дозволяють характеризувати їх поверхневе і оціночне, особливо в умовах воєнного стану. Тому вважаємо, що зараз

<sup>1</sup> Батиргареева В. С. Дорожній рух у прифронтовому регіоні: виклики воєнного стану. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022, С. 8, 9.

реально встановити обсяг вчинених дорожньо-транспортних пригод на території України неможливо.

Головне завдання після встановлення кількості вчинених дорожньо-транспортних пригод – це встановлення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. Вартість ДТП європейцями розглядається із соціально-економічного погляду. Враховуються такі компоненти: людські витрати; медичні витрати (наприклад, витрати на транспортування до лікарні, витрати, пов’язані з лікуванням у лікарні та подальшою реабілітацією); витрати, пов’язані з виробничими втратами; витрати, пов’язані з пошкодженням майна (в основному транспортних засобів); адміністративні витрати (наприклад, робота поліції, пожежних частин, страхування); інші витрати (витрати на поховання). Тому експерти розраховали, що життя жителя Люксембургу коштує 5 млн дол., США – 2,6 млн, Швеції – 2,4 млн, Великої Британії – 2,3 млн, Португалії – 1 млн дол.<sup>1</sup>

Тривалий час в нашій країні нікого не цікавила ця проблема крім окремих вчених, які тривалий час розробляли методіку встановлення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. Перша проблема – це те, що при розрахунку береться чисельність населення країни, а в нашій країні ця цифра дуже умовна, тому що тривалий час ми не проводили перепис населення. Вчені наполягали, що краще мати чинну методіку щодо обчислення втрат від ДТП, оскільки серед майже двох десятків основних причин ситуації на дорогах України першою у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року названа відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров’я та завданих економіці збитків від дорожньо-транспортних пригод<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> С. Козьяков, М. Берлін. Скільки коштує життя, втрачене на дорозі, й навіщо держава повинна це поррахувати? *Дзеркало тижня*. 20 вересня, 202. URL: <https://zn.ua/ukr/internal/skilki-koshutuje-zhittja-vtrachene-na-dorozji-j-navishcho-derzhava-povinna-tse-porakhuvati.html>

<sup>2</sup> Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена Розпорядженням КМУ 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

В Україні з 27 січня 2021 року діє Методика з визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод (М 42.1-37641918-779:2020), розробником якої є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). Ця Методика застосовується для оцінки соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод при розрахунку економічного ефекту від реалізації інвестиційних проектів Укравтодору, при підготовці бюджетного запиту, проектів короткострокових та довгострокових державних цільових програм, планів фінансування будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів<sup>1</sup>.

Зрозуміло, що усі ці розрахунки спираються на наближені дані, тому що Б. М. Головкін звертає увагу на те, що зараз в Україні немає єдиного державного органу, відповідального за безпеку дорожнього руху, що призводить до розпорошення відповідальності за стан дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності<sup>2</sup>.

Вважаємо, що єдину систему державної реєстрації кримінальних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту можна проводити лише в Державній службі статистики, в центрі, який не буде підпорядкований правоохоронним і правозастосовним органам, який і буде щорічно друкувати статистичні збірники про стан злочинності в країні.

І цей центр дійсно зможе проводити соціологічне опитування населення країни щодо стану рівня вчинених дорожньо-транспортних пригод.

## **2.2. Оцінка стану правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні**

Генеральна асамблея Організації Об'єднаних Націй прийняла 2 березня 2010 р. резолюцію № 64/255 «Підвищення безпеки дорож-

---

<sup>1</sup> М 218-03450778-695:2011 Методика визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. URL: [http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id\\_doc=64471](http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id_doc=64471).

<sup>2</sup> Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75.

нього руху в усьому світі», співавторами якої стали 69 країн-членів та до реалізації якої долучилася також Україна. Відповідно до цього документу 2021–2030 рр. у світі проголошено Другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, стратегічною метою якого повинно стати скорочення до 2030 року кількості смертей і травм, що є наслідками дорожньо-транспортних пригод, на 50%. Україна як демократична правова держава орієнтувалася на ці директиви.

В Україні чисельність кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту з 2017 р. постійно зменшувалася. Понад 88% посягань цієї спрямованості становили злочини. Динаміка найбільш поширеного виду кримінально караних діянь цієї спрямованості – випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами після помітного зменшення у 2017–2018 рр. стабілізувалась і у 2019–2020 рр. збільшувалася, хоча й незначно. Аналогічною була і динаміка таких діянь, які спричинили смерть потерпілого. Статистичні дані щодо фактів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у 2019–2020 рр. свідчать про те, що криміногенна ситуація на дорогах залишається складною, а рівень аварійності надто високим<sup>1</sup>.

Автотранспорт у сучасних умовах виконує важливу роль у безперервному процесі перевезення пасажирів та вантажів, однак, поряд з перевагами, які має автомобільний транспорт, він завдає величезних втрат суспільству, пов'язаних із загибеллю, травмуванням людей, а також матеріальними збитками внаслідок ДТП. За дослідженнями В. В. Гаркуши та О. М. Кучеренка, в Україні нараховувалося понад 15 млн. одиниць автотранспорту, щорічно траплялося близько 25 тис. ДТП, у яких гине понад 4 тис. осіб та 30 тис. отримують травми різного ступеня тяжкості. Причому, тільки 33% кримінальних проваджень щодо таких правопорушень направлялося до суду,

---

<sup>1</sup> Вербеньський М. Г., Кулик О. Г., Наумова І. В. Кримінальна ситуація в Україні: основні тенденції: монографія за заг. ред. М. Г. Вербеньського. Вінниця: ТВОРИ, 2021, с. 94.

за якими менше 50% винних притягувалося до відповідальності<sup>1</sup>. Проведене нами вибіркове дослідження вироків продемонструвало, що, на жаль, реальне покарання у вигляді позбавлення або обмеження волі одержує дуже незначний відсоток осіб, які вчинили злочини за ч. 2 ст. 286 лише 7,4%; за ч. 3 ст. 286 – 60%.

Для того, щоб оцінити тенденції розвитку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту необхідно обчислити відносну величину динаміки. *Динаміка злочинності* – це комплексний показник, який характеризує злочинність з кількісно-якісної сторони. Вона відображає зміну розміру явища в часі (рівня і структури злочинності протягом певного періоду часу)<sup>2</sup>. При цьому приріст, як правило, не позначається ніяким знаком, а зменшення позначається знаком «-». Відносні величини динаміки можна обчислювати двома способами: базисним та ланцюговим. Базисний дає змогу порівнювати за тривалий час. Ланцюговий дає змогу порівнювати кожний наступний період з попереднім. В практичній діяльності правоохоронних органів, як правило, застосовується лише ланцюговий спосіб. Особливо в сучасних умовах воєнного стану.

Зрозуміло, що статистична інформація не дає можливість установити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують ним, особливо під час функціонування в Україні воєнного стану. Тому вважаємо, що не існує зараз тенденцій до зниження їх реальної кількості. Можна лише констатувати, що наявність воєнного стану на території нашої країни практично лише погіршив ситуацію щодо зростання кількості вчинених дорожньо-транспортних пригод. При цьому скільки вчинених реальних кримінальних правопорушень не потрапляють до офіційних статистичних даних важко уявити. Офіційно у нас є декілька регіонів, де є тимчасова окупація та ведуться постійні бой-

<sup>1</sup> Гаркуша В. В., Кучеренко О. М. Особливості оформлення Національною поліцією матеріалів ДТП без потерпілих: методичні рекомендації. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2016. с. 4.

<sup>2</sup> Кримінологія: підручник/ Б. М. Головкін, В. В. Голина, О. В. Лисодед та ін.]; за заг.ред. Б. М. Головкіна. – Харків: Право, 2020. С. 72.



ві дії. За офіційними даними – це територія Донецької, Запорізької, Луганської, Миколаївської, Харківської, Херсонської областей та АР Крим. Вважаємо, що офіційні дані з цих територій є уривчастими і характеризують лише частину цих територій, які звітують.

Звернемо увагу, що кількість ДТП і їх тяжкість істотно відрізняються у різних обліках. Так, по даним МОЗ тяжкість їх істотно більша, ніж за статистикою МВС. Крім того, громадські активісти систематично підкреслюють, що автотранспортні пригоди, що не призвели до тяжких тілесних ушкоджень, зовсім не потрапляють до статистичних показників, особливо це стосується України під час воєнного стану. Тому що на початку введення воєнного стану у прифронтових територіях було дозволено не визивати працівників ДАІ, якщо внаслідок дорожньо-транспортної пригоди постраждало лише «залізо» і винуватець був згоден добровільно компенсувати витрати на ремонт пошкодженого транспорту.

При вивченні поширення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту необхідно враховувати і зареєстровані адміністративні правопорушення, які на практиці інколи дуже важко або не бажано відокремлювати від кримінальних проступків. Тим паче, що за офіційними статистичними даними прокуратури кількість кримінальних проступків істотно зменшилася у 2022 та 2023 рр.

В Україні в останні роки перед початком воєнної агресії з боку РФ приділялась дуже значна увага розвитку технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху, які виступають повноцінним елементом ранньої профілактики як злочинів, так і будь-яких інших правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема системи автофіксації порушень. Зрозуміло, що з початком дії воєнного стану система автофіксації правопорушень була призупинена. Зараз частково вона починає відновлювати свою діяльність. Якщо вона запрацює в повному обсязі на території усієї країни, ми отримуємо істотне зменшення латентності правопорушень, а також кількості фактів травматизму та смертності на дорогах.

Значна увага приділяється і підвищенню відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Законом Укра-

їни від 16.02.2021 № 1231-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» були встановлені нові розміри штрафів за порушення правил дорожнього руху. Наприклад, були підвищені штрафи за водіння у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Якщо водій перебував у стані сп'яніння, йому буде загрозувати штраф розміром 17 тисяч грн. (до цього штраф становив 10,2 тисячі) з позбавленням водійських прав на рік. За повторне порушення протягом року санкція складає 34 тис. грн. із позбавленням права керування транспортними засобами на строк 3 роки з оплатним вилученням автомобіля або без такого.

Такі зміни законодавства призвели до того, що у 2021 р. керування в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння призвели до дорожньо-транспортних пригод лише у 2,67%. У 2022 р. такі пригоди склали 4,2%, у 2023 р. – 4,0%, за 3 місяця 2024 р. – 3,9%. Інакше кажучи, не звертаючи увагу на обмеження годин продажу горілчаних напоїв, зростання штрафів та покарання тенденція під час воєнного стану демонструє чітку кількість таких правопорушень у структурі усіх дорожньо-транспортних пригод 4%. Загальнонаціональне опитування, показало, що 36% опитуваних вважають водіння автотранспорту водіями у нетверезому стані проблему важливою і лише 12% відзначають успішну боротьбу з нею<sup>1</sup>.

До початку воєнної агресії на вулицях м. Києва з'явилися поліцейські машини-фантоми. Їх кількість була незначна лише чотири, але в перший день патрулювання ними було зафіксовано 990 порушень швидкісного режиму, інакше кажучи, кожний автомобіль фіксує 260 порушень в день. Передбачалося, що кількість таких поліцейських машин-фантомів буде збільшена. Але введення воєнного стану скасувала діяльність в цьому напрямку. Тому реальне встанов-

---

<sup>1</sup> Стан правоохоронної системи під час пандемії: чи схвалює суспільство дії правоохоронців. URL: [https://rpr.org.ua/news/stan-pravoohoronoj-sistemy-pid-chas-pandemii-chyskhvaliuiе-suspilstvo-dii-pravoohorontsiv/?utm\\_source=rss&utm\\_medium=rss&utm\\_campaign=stan-pravoohoronoj-sistemy-pid-chas-pandemii-chy-skhvaliuiе-suspilstvo-diipravoohorontsiv](https://rpr.org.ua/news/stan-pravoohoronoj-sistemy-pid-chas-pandemii-chyskhvaliuiе-suspilstvo-dii-pravoohorontsiv/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=stan-pravoohoronoj-sistemy-pid-chas-pandemii-chy-skhvaliuiе-suspilstvo-diipravoohorontsiv).

лення фактів порушення швидкісного режиму і тенденції їх зміни зараз протягом воєнного стану є неможливим.

В Україні сучасна державна політика визначається та закріплена в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р., яка схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. Метою цієї Стратегії було зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 відсотків до 2024 р., зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективною системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Зрозуміло, що досягти таких результатів було би можливим лише за умов розвитку технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху, що під час дії воєнного стану стало нереальним.

Зрозуміло, що необхідно розробляти нові законодавчі акти з метою подальшого зменшення як кількості дорожньо-транспортних пригод, так їх наслідків.

Важливе місце в суспільному житті посідають процеси, пов'язані з дорожнім рухом, явища, що його супроводжують, та їх наслідки, зокрема шкода, якої зазнає суспільство від дорожньо-транспортних пригод. Одними з головних причин високого рівня аварійності на автошляхах, крім низького рівня транспортної дисципліни учасників дорожнього руху, є неналежний стан доріг, автодорожнього устаткування, відсутність розмітки проїзної частини, знаків на небезпечних ділянках доріг, застарілі світлофори, зневага до елементарних вимог безпеки з боку державних органів стосовно забезпечення належного стану доріг, неналежне виконання державного обов'язку стосовно учасників дорожнього руху, низка кваліфікація учасників руху.

Щодня на дорогах України у 2021 р. стається близько 500 аварій, в яких травмуються люди. Статистика смертності не менш сумна – в середньому 7 загиблих на день. Поліція та інші профільні відомства роблять все можливе, щоб знизити кількість дорожньо-транспортних пригод, але поки що статистика сумна. Так, із початку 2021 р. в кра-

їні сталося 29 545 аварій, що на 19,5% більше, ніж роком раніше. У них травмувалися 3696 і загинули 415 осіб. Порівняно з 2020 р. статистика травматизму і смертності змінилася в кращий бік, знизилась – на 17% і 20,2% відповідно. У своїй більшості аварії виникають через порушення водіями правил дорожнього руху. До числа головних причин можна віднести проїзд на заборонний сигнал світлофора, недотримання дистанції, агресивне маневрування та обгони, порушення правил проїзду перехресть і виїзд на зустрічну смугу<sup>1</sup>.

За даними Департаменту патрульної поліції, протягом 2022 р. в Україні сталося 18 628 ДТП з загиблими та травмованими (у 2021 році – 24 521). Внаслідок ДТП загинуло 2791 громадян (у 2021 р. – 3238), у тому числі 125 дітей (у 2021 р. – 193). Іншу картину маємо у 2023 р. Згідно з даними Патрульної поліції, протягом 2023 р. в Україні сталося 23 642 аварії з загиблими та травмованими, що на 26,9% більше, ніж у 2022 році (у 2022 р. сталося 18 628 ДТП). Зросла минулого року і кількість загиблих внаслідок ДТП загинуло 3053 особи, приріст склав 9,4%, а постраждали – 29 тисяч 502 (приріст на 27,5%). Водночас за даними Офісу генерального прокурора та Національної поліції України, в Україні за час повномасштабної війни зменшилась кількість ДТП з травмованими та загиблими. Жахлива картина.

За десять років в Україні сталося 248 тисяч 838 аварій із тяжкими наслідками: загинуло 34 тисячі 722 особи, постраждали – 310 тисяч 121 особа<sup>2</sup>. Інакше кажучи в середньому кожний рік гине 34 372 особи і травмується 31 012 особа. На фоні цих середніх ми може констатувати той факт, що спостерігається тенденція зменшення кількості загиблих та травмованих під час дії воєнного стану, але незначне зменшення.

Виходячи з вищевикладеного, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатися як складова частина національної без-

<sup>1</sup> Смертельні ДТП в Україні за 2021 р. URL: [utocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html](https://utocentre.ua/ua/avtopravo/dtp/smertelnye-dtp-v-ukraine-statistika-za-2021-god-1338429.html).

<sup>2</sup> Скільки людей загинули та травмувалися у ДТП на українських дорогах за десять років. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2024/01/29/infografika/suspilstvo/silkyluyudej-zahynuly-ta-travmuvalysya-dtp-ukrayinskyx-dorohax-desyat-rokiv>

пеки держави. І в подальшому з метою реального зниження кількості дорожньо-транспортних пригод потребує як зміни законодавства щодо реєстрації і перереєстрації транспортних засобів, особливо тих, що були ввезені в період дії воєнного стану. Також потрібно буде розібратися і з виданими водійськими посвідченнями. Вважаємо, що після закінчення дії воєнного стану буде необхідно провести повну перереєстрацію усіх транспортних засобів незалежно від того, коли воно було поставлено на облік.

Усе це підкреслює необхідність у своєчасній розробці нових нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, особливо при вступі до Європейського Союзу, їх необхідно розробляти з урахуванням реальної дійсності та їх подальшої дії в часі. Зрозуміло, що нові законодавчі акти повинні розроблятися із залученням широкого кола громадськості.

### **2.3. Латентність кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні**

Для всіх країн світу притаманна латентність злочинності та інших правових деліктів. В енциклопедичних словниках термін латентність (від лат. *latentis*) означає – «прихований», «невидимий» і розглядається як здатність об'єктів або процесів перебувати в прихованому стані, не проявляючи себе<sup>1</sup>. Із позиції наук кримінально-правового циклу латентність розуміється як невідомість злочину. У кримінологічній літературі традиційно застосовується визначення латентна злочинність. Існують різні визначення терміну латентність. Так, наприклад, В. Ф. Оболенцев пропонує терміном «латентність» позначати особливий статус кримінальних правопорушень, при якому злочинні посягання не виявлені або внаслідок інших певних обставин про них взагалі не стало відомо правоохоронним і судовим

---

<sup>1</sup> Латентність. Енциклопедія Сучасної України. URL: [https://esu.com.ua/search\\_articles.php?id=53398](https://esu.com.ua/search_articles.php?id=53398)

органам, у зв'язку з чим відомості про такі діяння не відбиваються в офіційній кримінально-статистичній звітності<sup>1</sup>.

Усталеним у сучасній кримінології є розуміння латентної злочинності як сукупності кримінальних правопорушень, які були реально вчинені, однак не знайшли свого відображення в офіційній статистичній інформації правоохоронних органів. При цьому про такі кримінально протиправні діяння правоохоронним органам може бути не відомо взагалі (природна латентність), або ж вони можуть не реєструватися з вини правоохоронних органів (штучна латентність). Існування латентної злочинності в суспільстві зумовлює багато негативних наслідків, які дають підстави вважати латентні посягання більш небезпечними порівняно з виявленими. Кожне nereагування на вчинені кримінальні правопорушення є порушенням принципу законності та невідворотності покарання<sup>2</sup>.

Встановлення відомостей про характеристики латентної злочинності – украй необхідне, хоча й дуже складне завдання. Для його вирішення в кримінологічних дослідженнях застосовуються статистичні, соціологічні, логіко-математичні та економічні методи<sup>3</sup>.

Латентні злочини залежно від причин і механізмів здобуття ними ознак латентності, на наш погляд, можна поділити на шість основних груп.

Перша – злочинні прояви, які з ряду причин (вчинення з необережності, правова некомпетентність тощо) помилково не сприймаються в якості кримінальних діянь.

Друга – злочини, про які потерпілі не повідомляють з різних причин компетентним органам.

Третя – злочини, у яких немає персоніфікованої потерпілої сторони, яка б мала інтерес повідомляти про їх вчинення (посягання на державні, загальносуспільні об'єкти та відносини).

---

<sup>1</sup> Оболенцев В. Ф. Латентна злочинність: проблеми теорії та практики попередження. Харків: СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2005, с. 19.

<sup>2</sup> Кримінологія: підручник / за заг. ред. Б. М. Головкина. Харків : Право, 2020. С. 73–74.

<sup>3</sup> Оболенцев В. Ф. Латентна злочинність: проблеми теорії та практики попередження. Харків: СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2005, с. 20.

Четверта – злочини, факт вчинення яких відомий обмеженому колу осіб або лише винуватцям, проте внаслідок вжиття ними спеціальних заходів щодо нерозповсюдження відомостей про згадані прояви, а також незацікавленості у цьому потерпілих, відповідні повідомлення до правоохоронних органів не надходять. Частіше такі злочини вчиняються у тіньових сферах економіки, податкових відносин, незаконного обігу наркотиків, корумпованих ланках апарату. Вони мають місце і серед злочинів загально кримінального характеру, які вчиняють організовані злочинні групи (вбивства, захоплення заручників, шантажування, вимагання, шахрайство тощо).

П'ята – злочини, інформація про які відома правоохоронним органам, але вони не оцінені у якості кримінально-карних діянь і залишені поза обліком останніх («укриті» злочини).

Шоста – злочини, відносно яких при реєстрації та фіксації прийнято необґрунтоване рішення щодо відсутності події або складу злочину. Це притаманне дорожньо-транспортним пригодам.

Зрозуміло, що більшості кримінальних правопорушень при реєстрації притаманна латентність. Джерелами кримінологічної інформації, на підставі якої можна робити певні висновки щодо кількісних та якісних показників розглядуваної категорії кримінальних правопорушень, є в першу чергу офіційні статистичні дані Офісу Генерального прокурора. Тому вірно окремими кримінологами зазначається, що головні баталії зі злочинністю в умовах України вже тривалий час відбуваються саме на папері, а інструментом цієї боротьби виступає відомча статистика і математичні дії<sup>1</sup>. Тому у поле зору дослідників потрапляють лише ті дані, які опрацьовані органами кримінальної юстиції. Більше того, оприлюднюються лише ті дані про рівень тих чи інших кримінальних правопорушень, які за «доброю волею» керівництва Офісу Генерального прокурора, Національної поліції, судового керівництва, вирішено донести до відома громадськості. Інакше кажучи, завжди частина вчинених криміналь-

---

<sup>1</sup> Бандурка О. М., Литвинов О. М. Парадокси протидії злочинності. Вісник Кримінологічної асоціації України. 2013. № 3. С. 88.

них правопорушень є штучно латентною внаслідок певних маніпуляцій, так чи інакше погоджених з керівництвом силових відомств. Однак при проведенні кримінологічного аналізу ми вимушені працювати з офіційними статистичними даними щодо злочинності особливо в умовах воєнного стану. Тому що вважається якою би великою не була частка латентної злочинності, наявні відомості про кількість облікованих кримінальних правопорушень і чисельність виявлених правопорушників, можна вважати більш-менш репрезентативною соціологічною вибіркою<sup>1</sup>. Тому приєднуємося до твердження О. Г. Кулика, який вважає, що наразі альтернативи державній статистичній звітності щодо злочинності не існує<sup>2</sup>.

Як влучно зазначає Б. М. Головкін, предметний зміст латентності розкривається двома істотними ознаками – «невиявленість» та «невідомість» реальних злочинних проявів органам кримінальної юстиції, що тягне за собою їх неврахованість кримінально-правовою статистичною звітністю. Звідси під латентністю злочинності пропонується розуміти сукупність фактично вчинених, проте не виявлених і не зареєстрованих або виявлених і не зареєстрованих злочинів у встановленому порядку<sup>3</sup>. Інакше кажучи, фактично існує два боки злочинності: відома (облікована) й невідома (необлікована). У більшості випадків друга група і уявляє собою латентну злочинність, яка в деяких випадках може становити більшу кількість кримінальних правопорушень ніж облікована, особливо це стосується дорожньо-транспортних пригод в умовах воєнного стану.

Наявний рівень латентності значно впливає на об'єктивне відображення реального стану злочинності, а отже, і протидію їм. Саме завдяки виявленню латентної складової кримінальних правопору-

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Формула визначення ефективності діяльності Національної поліції. *Держава і злочинність. Нові виклики в епоху постмодерну*: зб. тез доп. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті віце-президента Кримінол. асоц. України, проф. О. М. Литвака (Харків, 23 квіт. 2020 р.) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ; Кримінол. асоц. України. Харків: ХНУВС, 2020. С. 88.

<sup>2</sup> Кулик О. Г. Статистика злочинності як джерело кримінологічної інформації: теоретичний аспект. *Наука і правоохорона*. 2017. № 2, с. 149.

<sup>3</sup> Головкін Б. М. Корислива насильницька злочинність в Україні: феномен, детермінація, запобігання: монографія. Харків: Право, 2011. С. 73.



шень можна значно підвищити якість протидії їм. У зв'язку із цим дослідження латентності є одним із найважливіших завдань при розробці нових та вдосконаленні чинних заходів у сфері протидії злочинам проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Такі заходи протидії мають стати одними з пріоритетних напрямів діяльності держави.

Наявність латентності призводить до того, що емпіричні дані неповні, а інколи ще й сфальсифіковані не дають змогу в повному обсязі проводити кореляційне дослідження з метою встановлення тих чи інших закономірностей існування, а тим паче з метою прогнозування різних правових явищ, особливо це стосується кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Тому цілком справедливо підкреслює В. С. Батиргарєєва, що проблема латентної злочинності є значущою та доволі масштабною. При цьому пізнання її природи та приблизних розмірів завжди стикається з певними труднощами<sup>1</sup> особливо в сучасних умовах.

Як зазначає В. М. Дрьомін, рівень латентності злочинності в суспільстві невідомий, але опитування громадян, які здійснювалися в різні роки, показували, що близько 90% з тих, хто відповів на питання, бодай один раз вчинювали діяння, що мало ознаки кримінального правопорушення. Для значної частини людей кримінально-правові заборони не є головним фактором вибору варіанта поведінки, оскільки соціальна реальність більш широка. На думку В. М. Дрьоміна, роль конкретних соціальних механізмів, що визначають зміст і спрямованість соціальної активності людей, недооцінюється, інакше політика держави у сфері протидії злочинності не орієнтувалася б виключно на репресивні кримінально-правові заходи<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Рецидивна злочинність в Україні: соціально-правові та кримінологічна проблеми: монографія. Харків: Право, 2009, с. 186.

<sup>2</sup> Дрьомін В. М. Кримінальні правопорушення та покарання: «кореляція невідповідності». *Наукові читання, присвячені пам'яті професора Т. А. Денисової*: Збірник матеріалів, м. Запоріжжя, 10 березня 2022 р. Класичний приватний університет. Запоріжжя: КПУ, 2022, С. 145. (С. 143–146).

Загальновідомо, що на рівень фіксації кримінальних правопорушень впливають і зміни в законодавстві. Після 24 лютого 2022 р., коли РФ розпочала повномасштабне військове вторгнення в Україну, в нашій країні було введено військовий стан, який продовжено до 11 серпня 2024 р. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» від 12.05.2015 р. № 389-VIII воєнний стан – це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень<sup>1</sup>. Разом з тим, ст. 22 Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» від 21.10.1993 року № 3543-XII визначає, що особа може бути призвана на військову службу або залучена до виконання обов'язків за посадами, передбаченими штатами воєнного часу<sup>2</sup>. Все це, у свою чергу, може ускладнити або взагалі унеможливити процес накладення адміністративного стягнення, строки якого визначені у ст. 38 КУпАП (якщо справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу чи інших законів підвідомчі суду (судді), стягнення може бути накладено не пізніше як через три місяці з дня вчинення правопорушення)<sup>3</sup> відносно певної особи за обставин, які не залежать ані від органу, що накладає стягнення, ані особи, відносно якої накладається стягнення, оскільки

<sup>1</sup> Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

<sup>2</sup> Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію: Закон України від 21.10.1993 р. № 3543-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text>

<sup>3</sup> Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

в країні діє правовий режим воєнного стану. Це істотно ускладнює покарання за вчиненні ДТП.

Ситуація з дорожнім рухом починаючи з 24 лютого 2022 р. змінювалася в країні принаймні декілька разів. Так, наприклад в м. Харкові, практично з перших днів введення воєнного стану вулицями міста перестав курсувати громадський транспорт. Натомість, з'явилося чимало воєнної техніки, для пересування якої навряд чи пристосовані вулиці міста. Значно скоротилася й кількість пішоходів. У місті були відключені система автоматичного регулювання дорожнього руху, зокрема камери відеоспостереження для контролю за швидкістю, та зовнішнє освітлення у темний час доби. Патрульна поліція перестала виїжджати для документування ДТП, що сталися без потерпілих, оскільки у правоохоронців з'явилися більш нагальні справи – забезпечувати правопорядок на вулицях міста. Тому водіям, що потрапили в дорожньо-транспортні пригоди без потерпілих, пропонувалося самостійно вирішувати проблему, не перешкоджаючи рух іншим учасникам<sup>1</sup>. Тому інформація, що кількість дорожньо-транспортних пригод значно зменшилася на початок дії воєнного стану в країні, є навряд чи достовірною. Можна припустити, що зросла їх латентність.

В цілому ще до початку військової агресії ці види кримінальних правопорушень відносилися до злочинів з середнім рівнем латентності, інакше кажучи, рівень перевищує 50%, але не перевищує загальної чисельності облікованих<sup>2</sup>. При цьому практично латентними не можуть бути дорожньо-транспортні пригоди зі смертельними наслідками. Найбільш латентними є ті, які вчинені на дорогах місцевого значення і коли потерпілими є тільки «залізо».

На теперішній час, як підкреслює Б. М. Головкін, на особливу увагу заслуговує той факт, що в умовах воєнного стану з'явилися

---

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Дорожній рух у прифронтовому регіоні: виклики воєнного стану. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022, с. 8–9.

<sup>2</sup> Оболенцев В. Ф. Латентна злочинність: проблеми теорії та практики попередження. Харків: СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2005. С. 73.

нові учасники дорожнього руху і їхня поведінка на дорогах залишається недослідженою. Зараз на дорогах загальнодержавного і місцевого значення взаємодіють водії військової техніки, транспорту тилового забезпечення, учасники гуманітарних колон, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту, а також підприємливі громадяни, що масово ввозили автомобілі на територію України без сплати митних платежів. Зруйнована воєнними діями дорожня інфраструктура, порушена логістика, перевантаженість транспортних коридорів у напрямі західної частини України у купі з авіаційними та артилерійськими обстрілами транспорту під час руху, а також водіння без правил у зоні бойових дій і на прилеглий території суттєво збільшують рівень віктимізації традиційних і нових учасників дорожнього руху. Нова реальність, що склалася під час воєнного стану у сфері дорожнього руху, підвищила вразливість користувачів автомобільних доріг і транспортних засобів<sup>1</sup>.

Необхідно підтримати пропозицію М. Г. Колодяжного щодо того, що в Україні необхідно формувати й реалізовувати продуману державну політику, спрямовану на вироблення нульової толерантності у громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху й вимог транспортної безпеки усіма учасниками дорожнього руху. Як відомо, подібна толерантність має місце у сфері поширення корупційних практик. І для вивчення рівня сприйняття громадянами явища корупції у різних країнах світу міжнародна неурядова організація Transparency International щороку здійснює спеціальні дослідження. Аналогічно слід діяти й у випадку оцінки ставлення учасниками дорожнього руху в Україні до різних аспектів останнього за прикладом аналогічного дослідження «Європейський барометр». Відповідні соціологічні й кримінологічні дослідження, що мають здійснюватися в Україні на систематичній основі (раз на один-два роки), повинні стосуватись таких питань, як: а) факт порушення респондентом за останній рік правил дорожнього руху; б) уточнення причин та умов, через які було порушено правила дорожнього руху або настала ДТП;

---

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод. Там само, С. 43.

в) здійснення суб'єктивних висновків щодо динаміки рівня безпеки дорожнього руху у місцевій громаді та державі загалом; г) оцінка ефективності існуючої державної політики у цій сфері; д) ставлення до намірів посилення адміністративної або кримінальної відповідальності за відповідні порушення правил дорожнього руху; е) уточнення мотивації учасників дорожнього руху у дотриманні вимог дорожньо-транспортної безпеки; є) оцінка результативності діяльності органів патрульної поліції та напрямів її подальшого удосконалення та ін.<sup>1</sup>

Представлений зріз громадської думки автолюбителів та інших учасників дорожнього руху можна поєднати із щорічними дослідженнями, які організовуються МВС України, з метою визначення рівня довіри українців до Національної поліції. Нагадаємо, що згідно із чинним законодавством цей показник є основним при оцінці ефективності роботи останньої<sup>2</sup>.

Обмеженість використання метода експертних оцінок обумовлюється тим, що різниця у висновках експертів може бути значною, тому що деякі із експертів можуть робити їх спираючись на інтуїцію, а не на обізнаність щодо розглядуваного питання. Щодо методу опитування, то спроба отримати відповіді у телефонному режимі має нульовий результат, оскільки викликає недовіру з боку громадян. Опитування через мережу Інтернет не дає репрезентативну вибірку, через те, що лише відповідна категорія громадяни країни їм широко користуються і основна маса населення не буде охоплена цим опитуванням.

Найбільш доцільно застосовувати соціологічний метод – опитування шляхом використання анкет. Використовуючи цей метод, можна з'ясувати кількість невиявлених кримінальних правопорушень, причини неповідомлення про них правоохоронні органи, рівень довіри до них<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. С. 206.

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Оболенцев В. Ф. Латентна злочинність: проблеми теорії і практики попередження. Харків : Видавець СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2005, С. 76.

Нами вже зверталася увага, що одним із неврегульованих на теперішній час питань залишається питання щодо дослідження та аналізу даних щодо безпеки дорожнього руху. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року говориться про недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод та неналежну якість статистичної інформації<sup>1</sup>. Так, в Україні існує проблема відмінності у веденні статистичного обліку випадків ДТП та осіб, що постраждали внаслідок ДТП. Це пов'язано з відсутністю єдиного державного органу, відповідального за безпеку дорожнього руху, що призводить до розпорошення відповідальності за стан дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності<sup>2</sup>.

Підтримуємо точку зору тих вчених, які неодноразово підкреслювали, що не слід було наділяти органи прокуратури правом формування статистичних відомостей про стан злочинності в країні. На нашу думку, державну реєстрацію кримінальних правопорушень (злочинів) можна проводити лише в Державній службі статистики, в центрі, який не буде підпорядкований правоохоронним і правозастосовним органам, який і буде щорічно друкувати статистичні збірники про стан злочинності в країні. При цьому вважаємо, що Державній службі статистики України необхідно щорічно проводити загальнодержавне вибіркове обстеження рівня латентної злочинності, що дасть можливість встановити реальний стан злочинності в Україні, як це проводиться в більшості країн світу систематично. Наприклад, такі репрезентативні для усієї країни опитування регулярно здійснюються у США, ФРН та деяких інших країнах, а також на міжнародному рівні в рамках довгострокового проекту, який здійснюється Міжрегіональним Інститутом ООН з вивчення злочинності і правосуддя (UNICRI), починаючи з 1989 р. В ньому беруть участь більше 50 країн світу.

---

<sup>1</sup> Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. No. 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

<sup>2</sup> Головкин Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–72.

## **2.4. Соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод та кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

Державна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в принципі, як і будь-яка інша державна політика, повинна формуватися та реалізовуватися на основі об'єктивних даних. Об'єктивні дані дозволяють оцінити реальну ситуацію з безпекою дорожнього руху в країні, ідентифікувати пріоритетні напрями діяльності держави у цій сфері, раціонально спрямувати обмежені ресурси та уникнути помилкових політичних рішень, які можуть мати негативні наслідки для суспільства. При наявності об'єктивних даних можна також проводити моніторинг ефективності державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та оцінювати її результати. Це дозволяє вносити відповідні корективи та підвищувати дієвість розроблених заходів у майбутньому<sup>1</sup>.

Державна політика у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, в першу чергу, потребує об'єктивної інформації про соціальні наслідки ДТП. Основу такої інформації складають офіційні статистичні дані щодо поточного стану дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків. Водночас, стан дорожньо-транспортної аварійності, зокрема кількість загиблих та травмованих від ДТП, є основним показником оцінки ефективності державної політики у цій сфері. Крім того, кримінологічний напрям забезпечення безпеки дорожнього руху потребує об'єктивних даних щодо наслідків кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. У зв'язку з цим, встановлення та аналіз реальних соціальних наслідків ДТП та кримінальних правопорушень

---

<sup>1</sup> Новіков О. В. Щодо наслідків дорожньо-транспортних пригод в Україні у 2023 році. *Scientific research: a paradigm of innovative development of society*: abstracts of XXVII International Scientific and Practical Conference (Lisbon, Portugal, July 08–10, 2024). P. 109–110.

у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, має край важливе наукове та практичне значення.

Перед тим як почати дослідження зазначимо, що незважаючи на те, що офіційна статистика є основним джерелом інформації про соціальні наслідки ДТП та кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, необхідно ставитися до неї з певною обережністю. Так, аналізуючи зазначені дані слід враховувати як певний рівень латентності досліджуваних кримінальних правопорушень, так й можливість спотворення статистичних даних щодо ДТП зацікавленими посадовими особами. Зокрема, як справедливо зазначив професор Б. М. Головкін, державний орган, що поєднує організаційно-розпорядчі, оперативно-службові, контрольно-наглядові та інші управлінські повноваження, апріорі буде зацікавлений штучно покращувати показники своєї діяльності за напрямками виконання основних завдань, особливо в умовах реального погіршення рівня безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>. Дослідник вважає, що зростання невдоволення суспільства діями Національної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і дратівлива реакція вищого політичного керівництва держави на цю ситуацію певним чином стимулюють центральний апарат Міністерства внутрішніх справ рятуватися від гучних відставок шляхом неправдивих звітів і часткової фальсифікації статистичних даних<sup>2</sup>. У зв'язку з цим, результати нашого дослідження слід сприймати критично, скрізь призму можливої недостовірності даних офіційної статистики.

Також зазначимо про неможливість встановлення соціальних наслідків адміністративних правопорушень на транспорті в Україні через відсутність будь-яких офіційних статистичних даних щодо цього питання. Водночас, загальновідомо, що значна частина ДТП відбувається через порушення правил дорожнього руху, за які передбачена адміністративна відповідальність. Таким чином, наслідки ДТП певним чином включають в себе як наслідки адміністративних

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. Проблеми законності. 2022. Вип. 156. С. 52–75. DOI: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>.

<sup>2</sup> Там само.



правопорушень на транспорті, так і наслідки кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Розпочнемо наш аналіз з **класифікації соціальних наслідків ДТП**. Загальновідомо, що ДТП можуть спричинювати різноманітні багатопланові наслідки. *Безпосередніми наслідками* ДТП є події та фактори, які безпосередньо виникають в результаті зіткнення або іншої події на дорозі. До безпосередніх наслідків ДТП можна віднести: загибель та травмування людей; пошкодження транспортних засобів; псування вантажу; пошкодження об'єктів транспортної інфраструктури; пошкодження інших об'єктів та майна (будівель, інших споруд тощо), обмеження або переривання руху транспорту на місці ДТП або в суміжних районах, стрес та шок учасників та свідків ДТП тощо<sup>1</sup>.

*Опосередковані наслідки* ДТП виникають після безпосередньої події та можуть мати більш віддалений та широкий негативний вплив на різні аспекти життя людини та суспільства. До опосередкованих наслідків ДТП можуть відноситися, зокрема: витрати на лікування, реабілітацію, відновлення пошкодженого майна та об'єктів транспортної інфраструктури, страхові виплати, економічні втрати через вибуття людини зі сфери виробництва, соціально-економічні втрати держави при виплаті пенсій по інвалідності та у разі втрати годувальника, а також при оплаті лікування в лікарнях і тимчасової непрацездатності тощо<sup>2</sup>.

Існує також поділ наслідків ДТП на прямі і так непрямі народногосподарські втрати<sup>3</sup>. До *прямих витрат*, зокрема, належать: збитки власників рухомого складу автомобільного транспорту; збитки служби з експлуатації доріг від ліквідації наслідків ДТП; витрати

<sup>1</sup> Новіков О. В. Соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2023. № 4. С. 37–41. URL: <https://lj.journal.kspu.edu/index.php/lj/article/view/391/359>.

<sup>2</sup> Новіков О. В. Соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2023. № 4. С. 37–41. URL: <https://lj.journal.kspu.edu/index.php/lj/article/view/391/359>.

<sup>3</sup> Безуглий А. О. Оцінка соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. Управління проектами, системний аналіз і логістика. Вип. 12. Київ: НТУ, 2013. С. 231–238. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal\\_2013\\_12\\_28](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2013_12_28).

Департаменту патрульної поліції Національної поліції та інших правоохоронних органів на фіксацію та розслідування ДТП; витрати медичних закладів на лікування потерпілих; витрати підприємств, співробітники яких стали жертвами аварій (оплата бюлетенів, видача допомоги); витрати державних органів соціального забезпечення (пенсії) і страхові виплати тощо. До *непрямих* відносяться: втрати народного господарства внаслідок тимчасового або повного вибуття людини зі сфери; матеріального виробництва, порушення виробничих зв'язків і моральні втрати тощо.

Також залежно від ступеня тяжкості наслідки ДТП поділяються на: *незначні* (матеріальний збиток, легкі тілесні ушкодження), *середні* (середньої тяжкості тілесні ушкодження), *тяжкі* (тяжкі тілесні ушкодження, смерть людини) та *особливо тяжкі наслідки* (загинуло 4 і більш або поранено 15 і більш людей)<sup>1</sup>.

Як бачимо, майже кожне ДТП спричинює якісь соціальні наслідки. Деякі з них є очевидними та можливими для підрахування (витрати на відновлення транспортного засобу чи об'єкту транспортної інфраструктури, лікування та реабілітацію людини, втрати через пошкоджений вантаж тощо), а інші можна порахувати лише умовно (втрати суспільства через смерть людини, економічні втрати через вибуття людини зі сфери виробництва тощо). Точно оцінити загальні соціальні наслідки від усіх ДТП в країні є фактично неможливо<sup>2</sup>.

Водночас, найбільш значимими для суспільства наслідками ДТП є, безумовно, загибель та травмування людей. Враховуючи таку значимість, майже кожна держава світу веде свою офіційну статистику ДТП з постраждалими. Україна також не є виключенням. Наразі офіційні статистичні дані щодо наслідків ДТП містяться, зокрема, у статистичній звітності «Дорожньо-транспортні пригоди», що ведеться Департаментом патрульної поліції Національної поліції України та

<sup>1</sup> Граділь А. О. Поняття дорожньо-транспортної пригоди: адміністративно-правовий аспект. Форум права. 2011. № 2. С. 194–200. URL: <http://www.nbuuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11gaoapp.pdf>.

<sup>2</sup> Новіков О. В. Соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». 2023. № 4. С. 37–41. URL: <https://lj.journal.kspu.edu/index.php/lj/article/view/391/359>.

розміщується у відкритому доступі на веб-сайті (<https://patrolpolice.gov.ua/statystyka>). Абсолютні показники ДТП з загиблими та травмованими в Україні за 2010–2023 рр. наведено у таблиці 6.

Таблиця 6.

*ДТП з загиблими та/або травмованими в Україні у 2010–2023 рр.\**

Рік	ДТП з постраждалими	Загинуло в результаті ДТП	Травмовано в результаті ДТП	Загальна кількість загиблих та травмованих
2010	31 754	4709	38 917	43 626
2011	30 927	4831	37 875	42 706
2012	30 660	5094	37 503	42 597
2013	30 573	4732	37 475	42 207
2014	26 076	4432	32 267	36 699
2015	25 493	4003	31 600	35 603
2016	26 782	3410	33 613	37 023
2017	27 220	3432	34 677	38 109
2018	24 294	3350	30 884	34 234
2019	26 052	3454	32 736	36 190
2020	26 140	3541	31 974	35 515
2021	24 521	3238	29 738	32 976
2022	18 628	2791	23 145	25 936
2023	23 642	3053	29 502	32 555
Разом	<b>372 762</b>	<b>54 070</b>	<b>461 906</b>	<b>515 976</b>

*\* Дані з 2010 по 2016 рр. взяті з аналітичного звіту «Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 р.», що підготовлено Директоратом з безпеки на транспорті Міністерства інфраструк-*

тури України<sup>1</sup>. Дані з 2017 р. взяті з офіційної статистики ДТП в Україні, що публікує Департамент патрульної поліції.

Як бачимо, за останні 14 років в Україні постраждало від ДТП близько 516 тис. осіб, серед яких 54 тис. осіб загинуло та 462 тис. травмовано. В середньому за вказаний період гинуло 3 862 особи та травмувалося 32993 особи щорічно (майже 11 загиблих та 90 травмованих щоденно).

У 2023 р. кількість загиблих та травмованих осіб скоротилася майже на 25% порівняно з 2010 р. В цей же час, слід враховувати два моменти, що можуть вплинути на об'єктивність такого спаду. Перший – відсутність статистичних даних з тимчасово окупованих територій (з 2014 р. – Автономної Республіки Крим та м. Севастополя, а також частини Донецької та Луганської областей, а з 2022 р. – ще й частини Запорізької, Херсонської, Харківської областей та повною окупацією Луганської області). Другий – можливе штучне заниження у деяких періодах показників смертності та травматизму від ДТП за допомогою коригування даних в єдиній інформаційній системі МВС з метою зменшення тяжкості наслідків ДТП<sup>2</sup>.

Водночас, у 2023 р. кількість загиблих та травмованих від ДТП збільшилася на 25% порівняно з 2022 р. Слід погодитися з професором Б. М. Головкіним, що на ускладнення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху вплинуло декілька основних факторів, а саме: збільшення кількості учасників дорожнього руху за рахунок часткового повернення людей із-за кордону; зростання рівня дорожньо-транспортної смертності і травматизму в регіонах, де ведуться

<sup>1</sup> Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2020 р. Київ: Міністерство інфраструктури України, 2021. 245 с. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%20%D0%B0%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%96%20%D0%BD%D0%B0%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%20%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B8%20%D0%B7%D0%B0%202020%20%D1%80%D1%96%D0%BA.pdf>

<sup>2</sup> Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75. doi: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.156.252879>.

постійні бойові дії, інтенсивно переміщується велика кількість військовослужбовців на цивільному транспорті, продовжується стихійна евакуація населення (Харківська, Запорізька, Херсонська, Донецька області); погіршення дисципліни серед учасників дорожнього руху в регіонах з високою концентрацією тимчасово переміщених учасників дорожнього руху, а також в регіонах, через які проходять логістичні маршрути комерційних перевезень вантажним транспортом (м. Київ і Київська область, Одеська, Полтавська і Кіровоградська області та ін.)<sup>1</sup>

Розрахунок співвідношення загиблих та/або травмованих осіб в результаті ДТП на 100 тис. населення в Україні у 2010–2022 рр. наведено у таблиці 7.

**Таблиця 7.**

*Співвідношення загиблих та/або травмованих осіб в результаті ДТП на 100 тис. населення в Україні у 2010–2022 рр.\**

<b>Рік</b>	<b>Кількість населення станом на 1 січня зазначеного року (тис.)</b>	<b>Співвідношення загиблих осіб</b>	<b>Співвідношення травмованих осіб</b>	<b>Загальне співвідношення загиблих та травмованих</b>
2010	45 962,9	10,25	84,67	94,92
2011	45 778,5	10,55	82,74	93,29
2012	45 633,6	11,16	82,18	93,34
2013	45 553,0	10,38	82,26	92,64
2014	45 426,2	9,76	71,03	80,79
2015	42 928,9	9,32	73,61	82,93
2016	42 760,5	7,97	78,61	86,58
2017	42 584,5	8,05	84,43	92,48

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Кримінологічна характеристика жертв дорожньо-транспортних пригод. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія «Право»*. 2023. Вип. 80. Ч. 2. С. 23–29.

2018	42 386,4	7,9	72,86	80,76
2019	42 153,2	8,19	77,66	85,85
2020	41 902,4	8,45	76,88	85,33
2021	41 588,4	7,79	71,51	79,3
2022	41 167,3	6,78	56,22	63

*\* Через відсутність офіційних статистичних даних щодо кількості населення України у 2023 р. ми не можемо зробити підрахунок за цей рік.*

Отримані дані показали, що за досліджуваний період в середньому в результаті ДТП приблизно гинуло 9 та травмувалося 77 осіб на 100 тис. населення. Станом на 2022 р. співвідношення складає близько 7 осіб загиблими та 56 травмованими на 100 тис. населення. Для порівняння у середньому в країнах-членах ЄС (за даними 2021 р.) на 100 тис. населення припадає 4,4 загиблих у ДТП<sup>1</sup>.

Кількість загиблих і травмованих внаслідок ДТП певним чином й визначають соціально-економічні наслідки ДТП. Так, зарубіжні дослідження визначили загальне правило: кожна смерть однієї особи внаслідок ДТП коштує країні близько 70 ВВП на душу населення, а кожне серйозне травмування людини внаслідок ДТП коштує приблизно 17 ВВП на душу населення<sup>2</sup> (McMahon & Dahdah, 2008).

Розрахунок соціально-економічних втрат України від ДТП (без урахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) наведено у таблиці 8. Слід зазначити, що вітчизняна офіційна статистика не містить дані про кількість тяжко травмованих, тому отриманні дані є умовними (розрахунок робився на загальну кількість травмованих).

<sup>1</sup> 2021 road safety statistics: what is behind the figures? / European Commission. URL: [https://transport.ec.europa.eu/background/2021-road-safety-statistics-what-behind-figures\\_en](https://transport.ec.europa.eu/background/2021-road-safety-statistics-what-behind-figures_en).

<sup>2</sup> McMahon, K., Dahdah, S. The True Cost of Road Crashes: Valuing life and the cost of serious injury. iRAP: Hamshire, UK: 2008. URL: [https://collaboration.worldbank.org/content/usergenerated/asi/cloud/attachments/sites/collaboration-for-development/en/groups/eastern-partnership-transport-panel/files/jcr:content/content/primary/library/rs\\_management\\_-\\_usef-0VKK/non\\_eap\\_countries--8w3S/socio-economic\\_costs-VÖZz/2008\\_-\\_irap\\_truecos-6Z8Y/2008%20-%20Irap%20true%20cost%20of%20road%20crashes.pdf](https://collaboration.worldbank.org/content/usergenerated/asi/cloud/attachments/sites/collaboration-for-development/en/groups/eastern-partnership-transport-panel/files/jcr:content/content/primary/library/rs_management_-_usef-0VKK/non_eap_countries--8w3S/socio-economic_costs-VÖZz/2008_-_irap_truecos-6Z8Y/2008%20-%20Irap%20true%20cost%20of%20road%20crashes.pdf).

**Таблиця 8.**

*Розрахунок соціально-економічних втрат України від ДТП  
(без урахування матеріальних витрат, пов'язаних  
з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці)  
у 2010–2022 рр.\**

<b>Рік</b>	<b>Номінальний ВВП з розрахунку на одну особу населення (дол. США)**</b>	<b>Загальна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (млн дол. США)</b>	<b>Загальна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (% від номінального ВВП)</b>
2010	2974,4	2948,3	2,16%
2011	3570,8	3506,7	2,15%
2012	3856,8	3834,2	2,18%
2013	4030,3	3902,6	2,13%
2014	3014,6	2588,9	1,96%
2015	2115,4	1729,1	1,91%
2016	2185,9	1770,8	1,90%
2017	2640,3	2190,8	1,95%
2018	3095,2	2350,9	1,80%
2019	3659,8	2921,6	1,90%
2020	3725,6	2948,5	1,90%
2021	4826,6	3534,1	1,77%
2022	3900,5	2296,8	1,43%

\* Через відсутність офіційних статистичних даних щодо кількості населення України у 2023 р. ми не можемо зробити підрахунок за цей рік.

\*\* За даними Міністерства фінансів України (<https://index.min-fn.com.ua/ua/economy/gdp>).

Отже, сумарна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України (без врахування матеріальних витрат, пов'язаних з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці) від ДТП за досліджуваний період (13 років) становила близько 36,5 млрд доларів США. В середньому з 2010 по 2022 рр. Україна втрачала приблизно 1,93% свого ВВП через ДТП.

Отримані дані є близькими й до отриманих іншими дослідниками. Так, Ліга страхових організацій України вказує, що «економічні наслідки ДТП складають майже 40 млрд. грн.»<sup>1</sup>. За оцінками Світового банку, через прямі або опосередковані наслідки ДТП Україна щороку втрачає близько 5 млрд дол. (2–3% від ВВП)<sup>2</sup>. Медицький І. Б. у своєму дослідженні використав декілька методів розрахунків та встановив, що лише через смертність від ДТП держава втрачає від 0,86 до 2,07 млрд доларів (від 0,53% до 2,5% ВВП)<sup>3</sup>.

Звісно отримані дані є доволі умовними, але дозволяють хоча б приблизно оцінити масштаби збитків, які несе держава та суспільство через ДТП, й відповідно обґрунтувати доцільність вжиття заходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні.

Офіційна кримінально-правова статистика дозволяє встановити й приблизні **наслідки кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**. Так, найбільш поширеними кримінальними правопорушеннями проти безпеки руху та експлуатації транспорту (розділ XI Особливої частини КК України) є: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) та знищення, підробка або заміна номерів вуз-

<sup>1</sup> Економічні наслідки ДТП складають майже 40 млрд. грн. / Ліга страхових організацій України. URL: <http://uainsur.com/massmedia/51217>.

<sup>2</sup> Крейденко В. Вчимо ПДР. Як депутати пропонують зменшити кількість ДТП з пішоходами / Економічна правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/05/25/700495>.

<sup>3</sup> Медицький І. Б. Гуманітарні та соціально-економічні наслідки автомобілізації в Україні: криміногенний аспект. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*: Збірник наукових статей. 2019. Вип. 50. С. 62–76. URL: <http://lib.pnu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/8677/1/2091-Article%20Text-4379-1-10-20200219.pdf>.



лів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України). Всі інші кримінальні правопорушення, передбачені Розділом XI Особливої частини КК України, складають менше 3% у структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. У нашому дослідженні ми не відносимо незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) до кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, адже зазначене правопорушення більше тяжіє до кримінальних правопорушень проти власності. Що стосується знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України), то це правопорушення частіше виступає способом маскування інших кримінальних правопорушень, а тому не має безпосередніх наслідків його вчинення. Таким чином, сфокусуємося на встановлення соціальних наслідків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України).

Наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, певним чином фіксуються в офіційній кримінальній статистиці Офісу Генерального прокурора. Так, на наш запит була повідомлена така інформація про кількість потерпілих осіб від кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України (табл. 9).

**Таблиця 9.**

*Кількість потерпілих осіб від кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, з 2013 по 2023 рр.*

Період	Кількість потерпілих осіб від кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України	З них:
		загинуло
2013	13 610	2536
2014	12 430	2559
2015	12 430	2481
2016	12 833	2417

2017	12 088	2395
2018	10 260	2150
2019	10 408	2266
2020	10 130	2188
2021	8755	1715
2022	7294	1476
2023	8086	1463

Відповідно до цих даних, за 11 років від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, (ст. 286 КК України) постраждало 118 324 особи, з яких 23 646 загинуло. Враховуючи, що об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, передбачає таку обов'язкову ознаку як настання суспільно небезпечних наслідків у виді спричинення потерпілому тілесного ушкодження (середньої тяжкості, тяжкого) або смерті, то приблизно 94 678 потерпілих отримали середньої тяжкості або тяжке тілесне ушкодження (різниця між загальною кількістю потерпілих та загиблими).

Судово-медичне визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень проводиться згідно з Кримінальним та Кримінальним процесуальним кодексами України і Правилами судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень (далі – Правила), що були затверджені наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 р. № 6. Ознаками тяжкого тілесного ушкодження є (п. 2.1.1 Правил): (а) небезпека для життя; (б) втрата будь-якого органу або втрата органом його функцій; (в) душевна хвороба; (г) розлад здоров'я, поєднаний зі стійкою втратою працездатності не менш ніж на одну третину; (д) переривання вагітності; (е) невиправне знівечення обличчя. В свою чергу, ознаками ушкодження середньої тяжкості (п. 2.2.1): (а) відсутність небезпеки для життя; (б) відсутність наслідків, що викладені в п. 2.1.1. Правил; (в) тривалий розлад здоров'я; (г) стійка втрата працездатності менш ніж на третину.

Як бачимо, спричиненні в результаті порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), наслідки є доволі суттєвими. І це лише дані про кількість потерпілих та загиблих. На жаль, офіційна кримінальна статистика не містить відомостей про матеріальні збитки, які зазнали потерпілі від цих кримінальних правопорушень, тому їх можливо підрахувати лише шляхом проведення узагальнення судової практики.

Водночас слід відмітити стабільну позитивну тенденцію до зниження кількості травмованих та загиблих від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), за останні 11 років. Так, порівняно з 2013 р. у 2023 р. було зафіксовано на 40,59% менше потерпілих та на 42,32% загиблих. Разом з тим, негативною тенденцією є збільшення у 2023 р. кількості потерпілих від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), майже на 10% порівняно з 2022 р.

Підсумовуючи вищенаведене можна зробити висновок, що Україна за останні 14 років зробила суттєвий внесок у забезпечення безпеки дорожнього руху. Разом з тим, за поточним станом дорожньо-транспортної аварійності та тяжкість її наслідків Україна суттєво відстає від середніх показників країн ЄС.

## **2.5. Регіональні особливості розподілу правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

Дослідження регіонального розподілу правопорушень є важливою складовою державної кримінологічної політики. Розуміння особливостей просторового поширення тих чи інших правопорушень за регіонами країни допомагає уповноваженим політикоформуючим та правоохоронним органам розробляти якісні стратегії запобігання

та протидії злочинності, ефективно розподіляти обмежені ресурси залежно від рівня кримінальної враженості регіонів, а також своєчасно відстежувати ефективність вжитих заходів щодо запобігання злочинності в межах окремих адміністративно-територіальних одиниць. Враховуючи такий значний науковий та прикладний потенціал регіонального дослідження, кримінологи та експерти-аналітики правоохоронних органів періодично звертаються до аналізу так званої «географії» злочинності.

Взагалі «географія» злочинності є найдавнішим, універсальним, узагальнюючим способом дослідження не лише кількісних та якісних змін злочинності в часово-просторовому вимірі, а й територіальних особливостей впливу на злочинність різноманітних факторів, результативності запобіжної діяльності тощо<sup>1</sup>. Під «географією» злочинності у кримінології традиційно розуміють кількісно-якісний показник, який характеризує територіальну поширеність і якісну відмінність чи схожість основних її показників<sup>2</sup>. Об'єктом аналізу територіальних особливостей злочинності є сама злочинність, кількісні характеристики її рівня, структури, динаміки та ін.<sup>3</sup>.

За допомогою знань про географію злочинності забезпечується:

- а) вивчення місцевих параметрів злочинності;
- б) з'ясування специфіки загальних і специфічних закономірностей злочинності;
- в) встановлення впливу територіальних факторів на злочинність та її види;
- г) комплексність у плануванні, програмуванні та організації запобігання злочинності в конкретних регіонах<sup>4</sup>. Крім того, на підставі аналізу регіональних особливостей розподілу тих чи інших кримінальних правопорушень можна встановити кореляційні зв'язки між цими кримінальними правопорушеннями та різноманітними соці-

<sup>1</sup> Бабенко А. М. Регіональна злочинність в Україні: закономірності, детермінація, запобігання : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Запоріжжя, 2015. С. 71.

<sup>2</sup> Кримінологія: підручник / В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуйська та ін. ; за заг. ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкіна. Х.: Право, 2014. С. 61.

<sup>3</sup> Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: у 3-х кн. Кн. 3: Практична кримінології. Київ, Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. С. 74.

<sup>4</sup> Кримінологія : підручник / [Б. М. Головкін, В. В. Голіна, О. В. Лисодєд та ін.]; за заг. ред. Б. М. Головкіна. Харків : Право, 2020. С. 82.

альними явищами та процесами в межах окремої території, а після порівняння з даними такого співвідношення по всій країні, виявити рівень криміногенного чи антикриміногенного потенціалу цих явищ чи процесів. Таким чином, можна з погодитися, що вивчення регіональних особливостей злочинності є одним з актуальніших напрямів кримінологічних досліджень<sup>1</sup>.

Серед науковців, які займалися проблемами регіональних особливостей розподілу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні слід назвати, в першу чергу, А. М. Бабенка. Дослідник склав карту регіонального розподілу злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту<sup>2</sup>, визначив шість регіонів України з дуже високим рівнем кримінальної враженості (Київська область, м. Севастополь, Харківська область, АР Крим, Дніпропетровська та Запорізька області) й п'ять регіонів з високим кримінальної враженості (Полтавська, Луганська, Одеська, Херсонська області та м. Київ) у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а також встановив суттєві територіальні відмінності кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в загальній структурі злочинності<sup>3</sup>.

Науковець також зробив низку важливих кримінологічних висновків: по-перше, в Україні спостерігається яскраво виражена регіональна специфіка злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; по-друге, її кримінологічні закономірності полягають у істотній диференціації, нерівномірній концентрації цього виду злочинності по території країни, стабільності кримінологічних груп тощо; по-третє, південні та східні регіони України характеризуються вищою кримінальною враженістю злочинністю у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, ніж за-

---

<sup>1</sup> Бабенко А. М. Регіональна злочинність в Україні: закономірності, детермінація, запобігання : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Запоріжжя, 2015. С. 75.

<sup>2</sup> Бабенко А. М. Кримінологічна класифікація регіонів України та її значення для протидії злочинності. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2013. № 3. С. 116–123.

<sup>3</sup> Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір: моногр. Одеса: ОДУВС, 2014. 416 с.

хідні, північні та частина центральних регіонів країни; по-четверте, для західних, північних і частини центральних регіонів є характерними переважно низькі та помірні рівні злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; по-п'яте, географія злочинності характеризується збільшенням її рівня із заходу на схід, і, відповідно, зменшенням зі сходу на захід; по-шосте, показники злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту демонстрували такі ж само закономірності, як і інші види злочинності<sup>1</sup>.

Питання регіональних особливостей розподілу правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту досліджувалися й деякими зарубіжними вченими. Так, Whitelegg J.<sup>2</sup> висунув гіпотезу про вплив територіальних змін у дорожньому середовищі (благоустрій доріг, ефективність роботи патрульної поліції, місцеві рекламні компанії тощо) на регіональний розподіл дорожньо-транспортних пригод.

Група вчених у складі Alex D. Quistberg, Philipp Hessel, Daniel A. Rodriguez, Olga L. Sarmiento, Usama Bilal, Waleska Teixeira Caiaffa, Jaime J. Miranda, Maria de Fatima de Pina, Akram Hernández-Vásquez, Ana V. Diez Roux<sup>3</sup>, досліджуючи міський ландшафт і фактори «дизайну» вулиць, пов'язані зі смертністю внаслідок дорожнього руху в Латинській Америці між 2010 і 2016 рр., довели, що міста з вищою щільністю населення, вищою щільністю перехресть, а також із розгалуженою системою громадського транспорту мали значно нижчий

<sup>1</sup> Бабенко А. М. Регіональна злочинність в Україні: закономірності, детермінація та запобігання: дис. ... докт. юрид. наук: спец.12.00.08. Запоріжжя, 2015. С. 212, 213.

<sup>2</sup> Whitelegg, J. A Geography of Road Traffic Accidents. *Transactions of the Institute of British Geographers*. 1987. Vol. 12. № 2. P. 161–176. <https://doi.org/10.2307/622525>. URL: <https://www.jstor.org/stable/622525>.

<sup>3</sup> Alex D. Quistberg, Philipp Hessel, Daniel A. Rodriguez, Olga L. Sarmiento, Usama Bilal, Waleska Teixeira Caiaffa, J. Jaime Miranda, Maria de Fatima de Pina, Akram Hernández-Vásquez, Ana V. Diez Roux. Urban landscape and street-design factors associated with road-traffic mortality in Latin America between 2010 and 2016 (SALURBAL): an ecological study. *The Lancet Planetary Health*. 2022. Vol. 6. № 2. P. 122–131. [https://doi.org/10.1016/S2542-5196\(21\)00323-5](https://doi.org/10.1016/S2542-5196(21)00323-5). URL: [https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196\(21\)00323-5/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(21)00323-5/fulltext).

рівень смертності на дорогах, ніж міста з нижчими значеннями цих характеристик (або відсутність). Крім того, вчені встановили, що міста з вищим ВВП на душу населення також мали нижчу смертність від дорожнього руху.

Деякі дослідження показують, що більше половини (54,8%) аварій сталося на міждержавних автомагістралях<sup>1</sup>, тому їх протяжність за регіонами впливає на кількість дорожньо-транспортних пригод. Niloofar Haji Mirza Aghasi<sup>2</sup> у своєму дослідженні також приходять до аналогічних висновків.

Yuhuan Zhang, Huaru Lu, Wencong Qu<sup>3</sup>, вивчаючи існування неоднорідності стратифікації в дорожньо-транспортних пригодах у Шеньчжені, встановили високу ймовірність смертельних випадків на шосе, естакадах та транспортних розв'язках; меншу кількість загиблих на рівних та найскладніших ділянках (круті повороти та круті схили) доріг. Водночас, за висновками дослідників, кращий рівень та стан дорожнього покриття в окремих регіонах сприяють зменшенню дорожньо-транспортних пригод.

Одними із найбільш поширених кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (Розділ XI Особливої частини КК України) є порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286, 286<sup>1</sup> КК України). Так, у 2013 р. було обліковано 11 222 цих кримінальних правопорушень (це складає 57% від усіх облікованих правопорушень за Розділом XI Особливої частини КК України), у 2014 р. – 10 196 (41%), у 2015 р. – 10 905 (45%),

<sup>1</sup> Fesseha Hailu Mekonnen, Sileshi Teshager. Road traffic accident: The neglected health problem in Amhara National Regional State, Ethiopia. *Ethiopian Journal of Health Development*. 2014. Vol. 28. № 1. P. 3–10. URL: <https://www.ajol.info/index.php/ejhd/article/view/115405>.

<sup>2</sup> Niloofar Haji Mirza Aghasi. Spatio-Temporal Analysis on Urban Traffic Accidents: A Case Study of Tehran City, Iran. *Journal of Geographic Information System*. 2018. Vol. 10. № 5. P. 603–642. DOI: 10.4236/jgis.2018.105032. URL: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation.aspx?paperid=88144>.

<sup>3</sup> Zhang Y, Lu H, Qu W. Geographical Detection of Traffic Accidents Spatial Stratified Heterogeneity and Influence Factors. *International journal of environmental research and public health*. 2020. № 17:572. doi:10.3390/ijerph17020572. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7013890>.

у 2016 р. – 11 290 (43%), у 2017 р. – 10 148 (46%), у 2018 р. – 8257 (47%), у 2019 р. – 8739 (51%), у 2020 р. – 8 864 (56%), у 2021 р. – 13 250 (62%), у 2022 р. – 7140 (56%), у 2023 р. – 7967 (72,9%). Отже, в середньому за одинадцять років на порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), та порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286<sup>1</sup> КК України), припадало майже 52% усіх облікованих кримінальним правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Дослідження регіональних особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, слід розпочати з визначення регіонів України, які є найбільш кримінально враженими від цих кримінальних правопорушень в абсолютних показниках. У таблиці 10 наведено розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.ст. 286, 286<sup>1</sup> КК України), за регіонами (областями) України за 2013–2023 рр. На підставі цих даних визначимо перелік регіонів (областей), де було виявлено найбільше зазначених кримінальних правопорушень за 2023 р. та в цілому за 2013–2023 рр.

Так, у 2023 р. зазначений перелік регіонів (областей) виглядає таким чином: Дніпропетровська (819), Одеська (584), Харківська (528), Київська (502), м. Київ (483), Львівська (476), Житомирська (338), Рівненська (334), Вінницька (333), Черкаська (325), Полтавська (297), Хмельницька (292), Івано-Франківська (284), Волинська (271), Донецька (260), Миколаївська (257), Чернігівська (249), Кіровоградська (227), Запорізька (225), Закарпатська (217), Сумська (214), Чернівецька (208), Тернопільська (190), Херсонська (53), Луганська (1), АР Крим (0), м. Севастополь (0).

В свою чергу, ТОП-10 регіонів України у 2013–2023 рр. за поширенням порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), в абсолютних показниках складають: (1) Дніпропетровська, (2) Одеська, (3) Київська, (4) Харківська, (5) Львівська,



(6) м. Київ, (7) Донецька, (8) Запорізька, (9) Житомирська, (10) Рівненська.

**Таблиця 10.**

*Розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху  
або експлуатації транспорту особами,  
які керують транспортними засобам (ст. 286 КК України),  
за регіонами України за 2013–2022 рр.*

<b>Україна / Регіони</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
АР Крим	610	153	0	2	0	2	1	0	1	0	0
Вінницька область	224	245	327	408	357	272	286	292	591	601	333
Волинська область	197	219	311	326	302	279	329	263	488	442	271
Дніпропетровська область	1006	811	888	818	733	692	679	767	926	985	819
Донецька область	1302	1014	384	449	338	335	362	413	659	332	260
Житомирська область	300	327	377	480	417	327	336	325	435	421	338
Закарпатська область	245	293	302	336	311	312	336	275	413	396	217
Запорізька область	441	373	382	396	342	355	386	392	573	375	225
Івано-Франків- ська область	170	236	281	373	341	262	275	266	394	364	284
Київська область	713	840	1003	698	621	553	642	644	901	688	502
Кіровоградська область	183	193	192	171	172	100	136	153	285	289	227

Луганська область	690	421	120	142	128	103	134	128	209	30	1
Львівська область	532	638	899	1013	609	562	557	573	732	759	476
місто Київ	548	595	695	711	716	591	565	591	690	505	483
місто Севастополь	198	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Миколаївська область	260	282	394	436	387	273	286	296	479	360	257
Одеська область	816	698	761	1031	940	644	649	701	909	733	584
Полтавська область	380	346	428	374	300	234	267	252	536	420	297
Рівненська область	209	314	380	404	334	233	285	340	631	531	334
Сумська область	251	221	267	258	244	202	194	215	298	296	214
Тернопільська область	143	145	184	211	218	172	198	202	338	340	190
Харківська область	680	644	826	729	640	534	607	589	944	672	528
Херсонська область	284	249	338	303	355	256	246	233	368	91	53
Хмельницька область	183	234	264	268	304	225	266	236	351	339	292
Черкаська область	248	249	383	393	485	290	304	289	353	321	325
Чернівецька область	135	158	216	228	247	169	168	165	312	296	208
Чернігівська область	260	244	296	331	307	280	245	264	434	389	249

Слід відмітити, що більшість з наведених регіонів належать до найбільш численних за кількістю населення. Для наочності наведемо ТОП-10 регіонів України за чисельністю населення станом на 01.02.2022 р.<sup>1</sup>: Донецька (4 043 520), Дніпропетровська (3 089 842), м. Київ (2 909 395), Харківська (2 580 614), Львівська (2 457 743), Одеська (2 338 689), Луганська (2 097 056), Київська (1 789 763), Запорізька (1 635 533), Вінницька (1 500 653)<sup>2</sup>. Зазначене певним чином підтверджує думку про те, що географічна картина злочинності багато в чому співпадає із системою розселення населення. Зокрема, результати дослідження А. М. Бабенка показали, що високу статистичну залежність між концентрацією злочинності та щільністю населення (від +0,80 до +0,89)<sup>3</sup>.

Слід також звернути увагу на потужний вплив російсько-української війни на регіональний розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Так, якщо у 2021 р. Харківська область була на першому місці за кількістю виявлених порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, серед регіонів України, то вже у 2022 р. посіла лише п'яте місце, а у 2023 р. – третє місце. В свою чергу, Донецька область знаходилася у 2021 р. на сьомому місці, то у 2022 р. – на 19 місці, а в 2023 р. – на 15 місці тощо. Також у 2023 р. порівняно з 2021 р. відбувся значний спад облікованих досліджуваних кримінальних правопорушень у Луганській (–99,53%), Херсонській (–85,6%), Київській (–44,29%), Запорізькій (–38,86%) областях та м. Києві (–30%), що також суттєво вплинуло на їх місце у загальному рейтингу регіонів. Зазначені зміни, пов'язані з окупа-

<sup>1</sup> Остання офіційна інформація, яку надавала Державна служба статистики України.

<sup>2</sup> Чисельність населення по регіонах (за оцінкою) на 1 лютого 2022 року та середня чисельність у січні 2022 року. URL: [http://db.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/ukt/news/op\\_popul.asp](http://db.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/ukt/news/op_popul.asp).

<sup>3</sup> Бабенко А. М. Територіально-просторовий аналіз злочинності у населених пунктах Одеської області. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 2. С. 169–191. URL: [http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/12/11\\_Babenco.pdf](http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/12/11_Babenco.pdf). (С. 187–188).

цією частини території зазначених регіонів України, бойовими діями на території цих регіонів та внутрішньою та зовнішньою міграцією населення.

Дослідження географічних особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту передбачає, окрім іншого, й обчислення коефіцієнтів злочинності по регіонам. Адже для більш-менш об'єктивної оцінки поширеності зазначених кримінальних правопорушень за регіонами необхідно також враховувати такі територіальні особливості як кількість населення регіону. Результати обчислення середніх показників коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. населення за регіонами України у 2021 р.<sup>1</sup> наведено у таблиці 11.

**Таблиця 11.**

*Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. населення за регіонами України*

<b>Україна / регіони (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)</b>	<b>Середня чисельність населення у 2021 році</b>	<b>Кількість облікованих кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України у 2021 р.</b>	<b>Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. населення</b>
Україна	41 377 845	13 250	32,02
Вінницька	1 519 319	591	38,90
Волинська	1 024 376	488	47,64
Дніпропетровська	3 119 260	926	29,69
Донецька	4 079 826	659	16,15
Житомирська	1 187 263	435	36,64
Закарпатська	1 247 302	414	33,19

<sup>1</sup> Через війну Державна служба статистики України перестала публікувати інформацію про середню чисельність населення у наступних роках.

Запорізька	1 652 489	573	34,67
Івано-Франківська	1 356 466	394	29,05
Київська	1 791 805	901	50,28
Кіровоградська	911 920	285	31,25
Луганська	2 112 121	209	9,90
Львівська	2 487 942	732	29,42
м. Київ	2 957 241	690	23,33
Миколаївська	1 100 107	479	43,54
Одеська	2 359 749	909	38,52
Полтавська	1 361 906	536	39,36
Рівненська	1 145 120	631	55,10
Сумська	1 044 612	298	28,53
Тернопільська	1 026 138	338	32,94
Харківська	2 616 398	944	36,08
Херсонська	1 009 153	368	36,47
Хмельницька	1 236 308	351	28,39
Черкаська	1 169 505	353	30,18
Чернівецька	893 511	312	34,92
Чернігівська	968 008	434	44,83

Як бачимо, в Україні у 2021 р. в середньому було вчинено 32 порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. населення за 2021 р. На підставі отриманих даних можна також скласти рейтинг регіонів України за поширенням цих кримінальних правопорушень у 2021 році у розрахунку до кількості населення цих регіонів. Так, до найбільш кримінально уражених регіонів України у розрахунку на кількість населення належать такі регіони як: Рівненська (коефіцієнт злочинної інтенсивності на

100 тис. населення – 55,10), Київська (50,28), Волинська (47,64), Чернігівська (44,83), Миколаївська (43,54), Полтавська (39,36), Вінницька (38,90), Одеська (38,52), Житомирська (36,47) та Херсонська (36,47) області. Найбезпечнішими регіонами були: Луганська (9,90), Донецька (16,15), м. Київ (23,33), Хмельницька (28,39), Сумська (28,53) області<sup>1</sup>.

Регіони України різняться між собою не лише за кількістю населення, але й за кількістю зареєстрованих транспортних засобів. У цьому контексті доцільно проаналізувати також скільки порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), припадає на умовну кількість зареєстрованих транспортних засобів в регіонах. Результати обчислення середніх показників коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. транспортних засобів у 2021 р. за регіонами України наведено у таблиці 12.

**Таблиця 12.**

*Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. транспортних засобів за регіонами України*

<b>Україна / регіони (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)</b>	<b>Кількість зареєстрованих транспортних засобів станом на 2021 р.</b>	<b>Кількість облікованих кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України у 2021 р.</b>	<b>Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. транспортних засобів</b>
Україна	14 600 160	13250	90,75
Вінницька	296 653	591	199,22
Волинська	179 791	488	271,43

<sup>1</sup> Новіков О. В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*. 2022. № 2. С. 50–58. URL: [http://journals.urau.ua/sr\\_law/article/view/259681/256535](http://journals.urau.ua/sr_law/article/view/259681/256535). (С. 54)

Дніпропетровська	1 255 435	926	73,76
Донецька	936 548	659	70,36
Житомирська	391 966	435	110,98
Закарпатська	328 169	414	126,15
Запорізька	565 031	573	101,41
Івано-Франківська	386 330	394	101,99
Київська	838 950	901	107,40
Кіровоградська	346 361	285	82,28
Луганська	549 266	209	38,05
Львівська	862 655	732	84,85
м. Київ	1 385 765	690	49,79
Миколаївська	386 028	479	124,08
Одеська	1 117 352	909	81,35
Полтавська	565 781	536	94,74
Рівненська	423 722	631	148,92
Сумська	345 987	298	86,13
Тернопільська	331 651	338	101,91
Харківська	948 951	944	99,48
Херсонська	348 633	368	105,56
Хмельницька	410 399	351	85,53
Черкаська	609 090	353	57,96
Чернівецька	293 729	312	106,22
Чернігівська	341 207	434	127,20

Отже, в Україні в середньому припадало 90,75 порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які

керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів за 2021 р. Регіонами-лідерами за кількістю порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів стали: Волинська (271,43), Вінницька (199,22), Рівненська (148,92), Чернігівська (127,20), Закарпатська (126,15), Миколаївська (124,08), Житомирська (110,98), Київська (107,40), Чернівецька (106,22), Херсонська (105,56). До регіонів з найменшою кількістю зазначених кримінальних правопорушень на 100 тис. транспортних засобів стали: Луганська (38,05), Черкаська (57,96), Донецька (70,36), Дніпропетровська (73,76) області та м. Київ (49,79)<sup>1</sup>.

Офіційна статистика також містить інформацію про вантажні та пасажирські перевезення автомобільним транспортом по регіонах за 2021 р. (таблиця 13).

**Таблиця 13.**

*Вантажні та пасажирські перевезення  
автомобільним транспортом по регіонах у 2021 році*

<b>Україна / регіони (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)</b>	<b>Вантажо- обіг автото- мобільного транспорту (тис. ткм)</b>	<b>Обсяг перевезених вантажів автомобіль- ним транс- портом (тис. т)</b>	<b>Пасажиро- обіг автото- мобільного транспорту (тис.пас. км)</b>	<b>Кількість перевезених пасажирів автомобіль- ним транс- портом (тис.)</b>
Україна	46 429 797,9	222 572,2	18 747 229,3	1 090 897,0
Вінницька	1 211 617,5	6424,9	784 113,2	48 579,3
Волинська	2 353 412,5	5809,5	919 704,5	31 056,6
Дніпропетровська	2 813 662,5	34 076,6	1 436 118,4	62 782,4

<sup>1</sup> Новіков О. В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*. 2022. № 2 (20). С. 50–58. URL: [http://journals.uran.ua/sr\\_law/article/view/259681/256535](http://journals.uran.ua/sr_law/article/view/259681/256535). (С. 55)



Донецька	594 493,4	18 786,7	922 724,5	89 043,1
Житомирська	589 729,4	2106,4	703 476,7	36 726,5
Закарпатська	4 321 029,9	6280,1	375 759,2	18 275,8
Запорізька	1174584,6	6928,0	627536,6	47179,8
Івано-Франківська	1 120 044,8	8311,9	677 526,3	46 644,8
Київська	2 558 818,0	9680,5	1 571 338,1	55 138,1
Кіровоградська	1 035 585,7	9783,1	347 265,8	28 734,3
Луганська	382 468,0	1732,9	54 072,2	3740,2
Львівська	4 434 461,2	12 672,4	1 354 051,9	80 793,5
Миколаївська	1 203 169,8	7039,8	812 639,1	40 414,8
Одеська	2 390 655,0	11 875,4	1 639 409,5	48 060,8
Полтавська	1 821 695,5	8486,3	564 357,3	26 467,8
Рівненська	1 738 676,4	4893,9	622 347,1	46 338,4
Сумська	885 499,4	1990,7	268 136,7	35 145,0
Тернопільська	854 836,3	4096,1	580 773,6	36 339,4
Харківська	2 668 000,3	11 607,6	798 660,0	52 277,3
Херсонська	1 094 697,2	3594,2	379 896,1	18 651,8
Хмельницька	1 244 270,9	7304,1	376 903,7	32 556,3
Черкаська	2 017 547,3	7268,4	312 086,7	27 535,3
Чернівецька	626 342,6	1821,0	428 742,6	12 968,9
Чернігівська	1 073 650,6	1740,9	2 964 44,7	24 049,2
м. Київ	6 220 849,1	28 260,8	1 893 144,8	14 1397,6

Так, до регіонів з найбільшим вантажообігом автомобільного транспорту належать: м. Київ, Львівська, Закарпатська, Дніпропетровська, Харківська, Київська, Одеська, Волинська, Черкаська, Полтавська. До регіонів з найбільшим обсягом перевезених вантажів автомобільним транспортом належать: Дніпропетровська, м. Київ, Донецька, Львівська, Одеська, Харківська, Кіровоградська,

Київська, Полтавська, Івано-Франківська. В свою чергу, до регіонів з найбільшим пасажирообігом автомобільного транспорту належать: м. Київ, Одеська, Київська, Дніпропетровська, Львівська, Донецька, Волинська, Миколаївська, Харківська, Вінницька. До регіонів з найбільшою кількістю перевезених пасажирів належить: м. Київ, Донецька, Львівська, Дніпропетровська, Київська, Харківська, Вінницька, Одеська, Запорізька, Івано-Франківська<sup>1</sup>.

Як можна побачити, значна частина з наведених вище регіонів України належить до регіонів з найбільшою кількістю облікованих порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.ст. 286, 286-1 КК України).

Аналізуючи результати дослідження можна зробити висновок, що за різними показниками та співвідношеннями регіони України за кримінальною враженістю від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту не збігаються. Це пояснюється тим, що на стан злочинності у регіоні впливає понад 250 факторів (більшість із них – географічні, соціальні, економічні, демографічні, політичні і т. д.)<sup>2</sup>. Стосовно кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту ситуація ускладнюється тим, що регіональна статистика містить комплексну інформацію по регіону в цілому. Висновки зарубіжних досліджень вказують на певну відмінність чинників, що впливають на стан безпеки дорожнього руху на дорогах населених пунктів й автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення. Так, на стан безпеки на дорогах населених пунктів впливає щільність населення, розгалуженість системи громадського транспорту, витрати населеного пункту на благоустрій доріг, ефективність роботи патрульної поліції, використання цифрових засобів моніторингу

<sup>1</sup> Новіков О. В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*. 2022. № 2. С. 50–58. URL: [http://journals.urau.ua/sr\\_law/article/view/259681/256535](http://journals.urau.ua/sr_law/article/view/259681/256535). (С. 56)

<sup>2</sup> Бабенко А. М. Територіально-просторовий аналіз злочинності у населених пунктах Одеської області. Вісник Асоціації кримінального права України. 2017. № 2. С. 169–191. URL: [http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/12/11\\_Babenko.pdf](http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/12/11_Babenko.pdf). С. 172.

порушень правил безпеки дорожнього руху тощо. Водночас, на стан безпеки на автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення впливають такі фактори як завантаженість автомагістралей, їх протяжність, частота в'їзду/виїзду у населені пункти тощо.

У цілому ж на регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.ст. 286, 286-1 КК України), комплексно впливають кількість населення регіону, кількість наявних транспортних засобів, вантажообіг та пасажирообіг автомобільного транспорту, протяжність доріг, витрати регіону на благоустрій доріг, пересікання регіону міжнародними та національними автомобільними дорогами державного значення<sup>1</sup>.

Слід зазначити, що нами було проаналізовано не всі фактори, що впливають на регіональний розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами й самі висновки щодо них є гіпотетичними. Ми обмежилися лише розрахунком найбільш кримінально уражених регіонів країни цими кримінальними правопорушеннями за різними абсолютними та відносними показниками й зробили спробу визначити деякі фактори, що визначили регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Важливе значення також має дослідження регіонального розподілу адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, до яких належать правопорушення, передбачені ст.ст. 121, 121<sup>2</sup>, 122, 122<sup>2</sup>, 122<sup>4</sup>, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 128<sup>1</sup>, 129, 130, 132<sup>1</sup>, 133<sup>1</sup>, 139 та 140 КУпАП. Визначимо регіони України, які є найбільш враженими від цих правопорушень в абсолютних показниках. У таблиці 14 наведено розподіл облікованих адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху за регіонами України у 2019–2023 рр.

---

<sup>1</sup> Новіков О. В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*. 2022. № 2 (20). С. 50–58. URL: [http://journals.urau.ua/sr\\_law/article/view/259681/256535](http://journals.urau.ua/sr_law/article/view/259681/256535). (С. 56–57).

**Таблиця 14.**

*Розподіл облікованих адміністративних правопорушень  
у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху  
за регіонами України за 2019–2023 рр.*

<b>Регіон / Рік</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
АР Крим	4122	6970	7527	594	0
Вінницька	106 013	120 397	113 488	104 689	139 480
Волинська	84 096	138 694	158 864	148 548	163 685
Дніпропетровська	254 000	256 141	214 394	155 770	227 248
Донецька	121 606	112 084	103 804	15 439	14 765
Житомирська	111 403	137 182	145 615	154 475	198 967
Закарпатська	61 253	93 350	116 663	152 831	166 954
Запорізька	101 193	109 922	116 930	43 314	83 343
Івано-Франківська	64 362	80 893	92 622	76 762	93 023
Київська	145 595	153 894	154 559	115 969	163 037
м. Київ	310 066	320 840	325 907	230 709	350 393
Кіровоградська	54 249	70 261	63 705	54 580	85 762
Луганська	44 625	47 165	38 732	3774	0
Львівська	199 751	215 351	217 282	222 825	317 293
Миколаївська	91 885	116 712	90 560	36 839	84 638
Одеська	207 201	166 888	181 535	160 083	253 113
Полтавська	94 578	117 193	109 938	95 071	134 381
Рівненська	104 893	136 176	141 598	139 622	148 074
м. Севастополь	0	0	0	0	0
Сумська	45 094	52 578	54 337	34 489	62 417
Тернопільська	71 816	87 662	105 624	141 355	146 121
Харківська	183 288	221 484	198 327	53 703	128 572
Херсонська	69 227	75 027	75 897	7980	7580
Хмельницька	97 813	90 645	91 185	108 837	115 494

Черкаська	52 646	78 224	73 975	61 910	87 050
Чернігівська	59 992	72 829	73 996	68 119	149 902
Чернівецька	65 149	63 596	75 335	92 866	99 269
Всього по Україні	<b>2 805 916</b>	<b>3 142 158</b>	<b>3 142 399</b>	<b>2 498 933</b>	<b>3 420 561</b>

На підставі цих даних визначимо перелік регіонів (областей) України, де було обліковано найбільше досліджуваних адміністративних правопорушень за 2023 р. Такими регіонами стали: м. Київ (350 393 адміністративних правопорушень), Львівська (317 293), Одеська (253 113), Дніпропетровська (227 248), Житомирська (198 967), Закарпатська (166 954), Волинська (163 685), Київська (163 037), Чернігівська (149 902), Рівненська (148 074) області.

В свою чергу, ТОП-10 регіонів України за кількістю облікованих адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у 2019–2023 рр. виглядає таким чином: м. Київ (1 537 915 адміністративних правопорушень), Львівська (1 172 502), Дніпропетровська (1 107 553), Одеська (968 820), Харківська (785 374), Житомирська (747 642), Київська (733 054), Волинська (693 887), Рівненська (670 363), Закарпатська (591 051) області. На зазначений перелік областей припадає майже 60% всіх облікованих адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Порівняння даних за 2021 та 2022 рр. дає можливість оцінити вплив війни на динаміку досліджуваних адміністративних правопорушень. Майже в усіх областях (за виключенням Житомирської, Закарпатської, Львівської, Тернопільської, Хмельницької, Чернівецької) та м. Києві відбулася негативна динаміка цих правопорушень. Найбільший спад прийшовся на регіони, частина території яких знаходиться в тимчасовій окупації чи в яких велися/ведуться активні бойові дії: АР Крим (–92%), Луганська (–90%), Херсонська (–89%), Донецька (–85%), Харківська (–73%), Запорізька (–63%), Миколаївська (–59%) області<sup>1</sup>. Водночас у 2023 р. відбулося зростання

<sup>1</sup> Новіков О. В. Регіональний розподіл адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Питання боротьби зі злочинністю. 2023. Вип. 46. С. 87–94.

облікованої кількості адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху майже в усіх регіонах, окрім Донецької (-4,37%) та Херсонської (-5,02%) областей, в яких відбувся незначний спад облікованих цих правопорушень.

Важливим з кримінологічної точки зору є дослідження статистичного співвідношення між облікованими адміністративними правопорушеннями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та однорідними кримінальними правопорушеннями (зокрема, порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.ст. 286, 286-1 КК України)). Розподіл такого співвідношення за регіонами України у 2022–2023 рр. наведено у таблиці 15.

**Таблиця 15.**

*Співвідношення між облікованими адміністративними правопорушеннями у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та порушеннями правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.ст. 286, 286-1 КК України), в розрізі регіонів України у 2022–2023 рр.*

<b>Регіони України (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)</b>	<b>Кількість зареєстрованих кримінальних правопорушень за ст.ст. 286, 286-1 КК України у 2022 р.*</b>	<b>Співвідношення вказаних адміністративних правопорушень до кримінальних (ст.ст. 286, 286-1 КК України) у 2022 р.</b>	<b>Кількість зареєстрованих кримінальних правопорушень за ст.ст. 286, 286-1 КК України у 2023 р.*</b>	<b>Співвідношення вказаних адміністративних правопорушень до кримінальних (ст.ст. 286, 286-1 КК України) у 2023 р.</b>
Вінницька	601	174,2	333	418,9
Волинська	442	336,1	271	604,0

Дніпропетровська	985	158,1	819	277,5
Донецька	332	46,5	260	56,8
Житомирська	421	366,9	338	588,7
Закарпатська	396	385,9	217	769,4
Запорізька	375	115,5	225	370,4
Івано-Франківська	364	210,9	284	327,6
Київська	688	168,6	502	324,8
м. Київ	505	456,8	483	725,5
Кіровоградська	289	188,9	227	377,8
Луганська	30	125,8	1	–
Львівська	759	293,6	476	666,6
Миколаївська	360	102,3	257	329,3
Одеська	733	218,4	584	433,4
Полтавська	420	226,4	297	452,5
Рівненська	531	262,9	334	443,3
Сумська	296	116,5	214	291,7
Тернопільська	340	415,8	190	769,1
Харківська	672	79,9	528	243,5
Херсонська	91	87,7	53	143,0
Хмельницька	339	321,1	292	395,5
Черкаська	321	192,9	325	267,8
Чернігівська	389	175,1	249	602,0
Чернівецька	296	313,7	208	477,3

Отже, у 2022 р. на одне порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, (ст.ст. 286, 286-1 КК України) припадало 226 адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього

руху, а в 2023 р. – 429. Рекордсменами у 2023 р. за кількістю адміністративних правопорушень, що припадають на одна кримінальне, стали: Закарпатська (769,4), Тернопільська області (769,1), м. Київ (725,5), Львівська (666,6) та Волинська області (604,0). Найменше співвідношення показали: Донецька (56,8), Херсонська (143,0), Харківська (243,5), Черкаська (267,8) та Дніпропетровська (277,5) області.

Дослідження регіональних особливостей розподілу адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає також й обчислення коефіцієнтів інтенсивності цих правопорушень. Адже для об'єктивної оцінки поширеності зазначених адміністративних правопорушень за регіонами необхідно також враховувати такі територіальні особливості як кількість населення та кількість зареєстрованих транспортних засобів у відповідному регіоні. Результати обчислення середніх показників коефіцієнтів інтенсивності адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на тис. населення та тис. транспортних засобів за регіонами України у 2021 р. наведено у таблиці 16.

**Таблиця 16.**

*Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. населення та на 100 тис. транспортних засобів за регіонами України*

<b>Регіони України (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)</b>	<b>Середня чисельність населення у 2021 році*</b>	<b>Середні показники коефіцієнтів інтенсивності адміністративних правопорушень на тис. населення</b>	<b>Кількість зареєстрованих транспортних засобів станом на 2021 р.**</b>	<b>Середні показники коефіцієнтів інтенсивності адміністративних правопорушень на тис. транспортних засобів</b>
Вінницька	1 519 319	74,70	296 653	382,56
Волинська	1 024 376	155,08	179 791	883,60



Дніпропетровська	3 119 260	68,73	1 255 435	170,77
Донецька	4 079 826	25,44	936 548	110,84
Житомирська	1 187 263	122,65	391 966	371,50
Закарпатська	1 247 302	93,53	328 169	355,50
Запорізька	1 652 489	70,76	565 031	206,94
Івано-Франківська	1 356 466	68,28	386 330	239,75
Київська	1 791 805	86,26	838 950	184,23
м. Київ	2 957 241	110,21	1 385 765	235,18
Кіровоградська	911 920	69,86	346 361	183,93
Луганська	2 112 121	18,34	549 266	70,52
Львівська	2 487 942	87,33	862 655	251,88
Миколаївська	1 100 107	82,32	386 028	234,59
Одеська	2 359 749	76,93	1 117 352	162,47
Полтавська	1 361 906	80,72	565 781	194,31
Рівненська	1 145 120	123,65	423 722	334,18
Сумська	1 044 612	52,02	345 987	157,05
Тернопільська	1 026 138	102,93	331 651	318,48
Харківська	2 616 398	75,80	948 951	209,00
Херсонська	1 009 153	75,21	348 633	217,70
Хмельницька	1 236 308	73,76	410 399	222,19
Черкаська	1 169 505	63,25	609 090	121,45
Чернігівська	968 008	76,44	341 207	216,87
Чернівецька	893 511	84,31	293 729	256,48

*\* Дані взяті з офіційного сайту Державної служби статистики України.*

*\*\* Дані отримані у відповідь на запит до Головного сервісного центру МВС України.*

Як бачимо, у 2021 р. в Україні в середньому було вчинено 76 адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на одну тисячу населення та 215 таких правопорушень на одну тисячу транспортних засобів.

На підставі отриманих даних можна також скласти рейтинг регіонів України за поширенням досліджуваних адміністративних правопорушень у 2021 р. у розрахунку до кількості населення цих регіонів. Так, до найбільш уражених регіонів України у розрахунку на кількість населення належать такі як: Волинська (155,08), Рівненська (123,65), Житомирська (122,65) області, м. Київ (110,21) та Тернопільська (102,93) область. Найбезпечнішими регіонами були: Луганська (18,34), Донецька (25,44), Сумська (52,02), Черкаська (63,25) та Івано-Франківська області. В свою чергу, регіонами-лідерами за кількістю адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху на одну тисячу транспортних засобів стали: Волинська (883,6), Вінницька (382,56), Житомирська (371,5), Закарпатська (355,5) та Рівненська (334,18) області. До регіонів з найменшою кількістю зазначених адміністративних правопорушень на одну тисячу транспортних засобів стали: Луганська (70,52), Донецька (110,84), Черкаська (121,45), Сумська (157,05) та Одеська (162,47) області<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Новіков О. В. Регіональний розподіл адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Питання боротьби зі злочинністю. 2023. Вип. 46. С. 87–94.

# ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР У КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕННЯХ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

### 3.1. Загальна характеристика людського фактору в кримінальних правопорушеннях, передбачених статтею 286 КК України

Відповідно до Правил дорожнього руху в Україні (далі – ПДР) вирізняють шість видів учасників дорожнього руху: пішоходи, водії, погоничі тварин, велосипедисти та особи, які рухаються в кріслі колісному (п. 1.10 ПДР). Взаємодія між ними формує унікальний симбіоз – процес дорожнього руху, головною характеристикою якого у цивілізованих країнах є стан безпеки.

Найчисленнішими групами учасників дорожнього руху є пішоходи та водії. Однак беззаперечним є те, що саме водії є головними учасниками дорожнього руху, а звідси – й суб'єктами, на які покладається відповідальність за його убезпечення. Зазначимо, що згідно зі статистикою Патрульної поліції, у 2023 році в Україні було зареєстровано 23 642 дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП)<sup>1</sup>. Підкреслимо, що лише 698 з них було вчинено з вини пішоходів, а 3 – з вини погоничів тварин<sup>2</sup>. Порушення ПДР пішоходами у стані сп'яніння стало причиною у 31 ДТП, порушення техніки безпеки пасажиром – у 84 ДТП, порушення правил утримання автодоріг та вулиць у 5 ДТП<sup>3</sup>. Щодо ДТП, що сталися з вини велосипедистів, ста-

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 31.12.2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Там само.

тика відсутня. Отже, центральним учасником дорожнього руху, від якого найбільше залежить його безпека, є водій. Відповідно і вивчення людського фактору у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту набуває додаткової актуальності. Особливо важливим є розкриття такого фактору в умовах воєнного стану, коли на поведінку водія, окрім ординарних, впливає й низка специфічних умов. Ще однією особливістю, на яку необхідно звернути увагу при аналізі людського фактору, є поява у значній кількості на дорогах України військової техніки і транспортних засобів, на яких переміщуються військовослужбовці (цим питанням буде присвячено параграф 3.3 монографії).

Розглянемо деякі статистичні дані стосовно кількості виявлених правоохоронними органами осіб, які вчинили кримінальне правопорушення за статтею 286 протягом 2020–2023 років відповідно до статистичної звітності Офісу Генерального прокурора («Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення»). Так, у 2020 році було виявлено 3991 особу, яка вчинила кримінальне правопорушення за статтею 286 КК України (з них 881 особа, кримінальне правопорушення яких спричинило смерть потерпілого)<sup>1</sup>, у 2021 році – 3537 осіб (з них 638 осіб, кримінальне правопорушення яких спричинило смерть потерпілого)<sup>2</sup>, у 2022 році – 2 417 осіб (з них 421 особа, кримінальне правопорушення яких спричинило смерть потерпілого)<sup>3</sup>, а в 2023 році – 3493 особи (з них 587 осіб, кримінальне правопорушення яких спричинило смерть потерпілого)<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень-грудень 2020 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.

<sup>2</sup> Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень-грудень 2021 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.

<sup>3</sup> Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.

<sup>4</sup> Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень-грудень 2023 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.

Для доповнення статистичної картини щодо кількості осіб, які вчинюють кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, наведемо дані судової статистики щодо кількості засуджених за статтею 286 КК України (за формою 7 «Звіт про склад засуджених»). У 2020 році було засуджено 1721 особу (з них найбільшу кількість – 1008 осіб – за частиною 2 статті 286 КК України)<sup>1</sup>, у 2021 році – 1751 особу (з них найбільшу кількість – 1168 осіб – за частиною 2 статті 286 КК України)<sup>2</sup>, у 2022 році – 1246 осіб (з них найбільшу кількість – 901 особу – за частиною 2 статті 286 КК України)<sup>3</sup>, а в 2023 році – 1299 осіб (з них найбільшу кількість – 1017 осіб – за частиною 2 статті 286 КК України)<sup>4</sup>.

Отже, кількість осіб, облікованих Офісом Генерального прокурора та Державною судовою адміністрацією починаючи із 2020 року щороку зменшувалася, з різким падінням показника у 2022 році (що цілком пояснюється зовнішніми обставинами, пов'язаними із введенням воєнного стану в Україні). У 2023 році спостерігаємо деяке підвищення цих показників, що може пояснюватися певною стабілізацією у статистичному обліку правоохоронних органів України.

За результатами проведеного колективом науковців НДІ ВПЗ у межах виконання вказаної теми фундаментального наукового дослідження узагальнення матеріалів судової практики, що полягало в опрацюванні 810 обвинувальних вироків за статтею 286 КК України, винесених судами України у період з 2018 по 2020 роки нами було встановлено такі головні риси кримінологічного портрету особи кримінального правопорушника, засудженого за вчинення кримінального правопорушення за статтею 286 КК України:

---

<sup>1</sup> Звіт про склад засуджених за 2020 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/rik\\_2020](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/rik_2020).

<sup>2</sup> Звіт про склад засуджених за 2021 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvitnist\\_21](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvitnist_21).

<sup>3</sup> Звіт про склад засуджених за 2022 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2022](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2022).

<sup>4</sup> Звіт про склад засуджених за 2023 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2023](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2023).

1. Головними соціально-демографічними ознаками осіб, що вчиняють кримінальне правопорушення за статтею 286 КК України, є:

1) на жінок припадає 6,2% серед засуджених;  
2) розподіл за віковими категоріями такий: 18–25 років – 15,2%; 26–35 років – 26,8%; 36–45 років – 26,3%; 46–55 років – 4,9%; старше 55 років – 26,8% осіб;

3) кожний другий кримінальний правопорушник одружений або перебуває у фактичних шлюбних відносинах;

4) розподіл за освітнім рівнем: вищу освіту мали 23,6% засуджених; неповну вищу – 4,0%; середню – 31,1%; неповну середню – 2,7%; середньо-технічну – 6,2%; середню спеціальну – 15,7% засуджених;

5) кожний четвертий винний – безробітний;

6) серед працевлаштованих осіб лідирують приватні водії, таксисти, підприємці, пенсіонери та ін.;

7) 89,0% кримінальних правопорушень за статтею 286 КК України вчиняються водіями пасажирського транспорту.

2. Основними кримінально-правовими рисами такого правопорушника є:

1) наявність/відсутність не знятої або не погашеної судимості на момент вчинення кримінального правопорушення. Серед засуджених лише 7,8% мали таку ознаку. Попередньо до адміністративної відповідальності переважна кількість винних осіб також не притягалася.

2) переважним чином мотивом до порушень ПДР, що мало своїм настанням кримінально-караних наслідків, було ігнорування обмеженості (більше 80% випадків).

3) об'єктивна сторона кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачено статтею 286 КК України, визначається як порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (частина 1 вказаної статті), смерть або заподіяло тяжке тілесне ушкодження (частина 2) чи спричинило загибель кількох осіб (частина 3). Отже, вузловим моментом кримінально караного діяння є перш за все факт

порушення ПДР, що, по суті, належить до адміністративно-караних діянь. До речі, адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху створюють специфічне «підґрунття» для діянь, передбачених статтею 286 КК України, і є для них фоновим явищем. Про це неодноразово наголошували у своїх роботах дослідники кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні (Батиргарєєва В. С., 2022<sup>1</sup>, Новіков О. В., 2022<sup>2</sup> та ін.).

Причинність вказаних кримінальних правопорушень глибока, різноманітна за своїм характером, про що більш детально йтиметься у наступному розділі монографії. Тому розглянемо лише загальний вектор цієї проблеми з точки зору водіїв. За результатами всеукраїнського опитування майже 3 тис. осіб, які керують транспортними засобами, проведеного колективом Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України протягом грудня 2022 року – листопада 2023 року за допомогою програмного забезпечення «Google Forms» серед причин надання незадовільної оцінки стану безпеки дорожнього руху водіїв-респонденти виокремлюють: недотримання ПДР водіями автотransпортних засобів (63,8% респондентів), недисциплінованість пішоходів (55,9%), незадовільна дорожня інфраструктура (44,1%), уникнення порушниками ПДР покарання (28,8%), недостатній рівень підготовки водіїв (23,3%), недостатньо суворі санкції для порушників ПДР (20,7%), незадовільна організація дорожнього руху (18,4%), незадовільна робота патрульної поліції (10,4%) та ін.<sup>3</sup> Також вважаємо за доречне підкреслити, що найбільш актуальними питаннями у сфері безпеки дорожнього руху водії вважають:

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Питання боротьби зі злочинністю. 2022. Вип. 44. С. 22. DOI: <https://doi.org/10.31359/2079-6242-2022-44-18>.

<sup>2</sup> Новіков О. В. Статистичне співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Journal «ScienceRise: Juridical Science»*, 2022. № 1(19). С. 58. DOI: <https://doi.org/10.15587/2523-4153.2022.254297>.

<sup>3</sup> Сума показника перевищує 100% через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

- 1) рівень обізнаності про ПДР (72,3% респондентів);
- 2) якість автошляхів (68,5%);
- 3) організація транспортних розв'язок (23,1%);
- 4) дотримання законності працівниками патрульної поліції (22,2%);
- 5) достатність кількості працівників патрульної поліції на автошляхах (13,0%) та ін.<sup>1</sup>

Отже, проведене нами опитування підтвердило тезу про те, що апріорі порушення ПДР – це явище, що спричиняється, в першу чергу, через особистісні якості людини. Подібні результати маємо і у судовій практиці. За результатами нашого емпіричного дослідження мотивами (наразі в значенні причин) вчинення кримінального правопорушення були (таблиця 17):

**Таблиця 17.**

*Мотиви вчинення кримінального правопорушення  
за статтею 286 КК України  
за результатами узагальнення матеріалів судової практики<sup>2</sup>*

№	Вид мотиву	Частина 1 статті 286 КК України (%)	Частина 2 статті 286 КК України (%)	Частина 3 статті 286 КК України (%)
	Побутовий	-	0,5	-
	Бравада	4,2	5,3	16,7
	Схильність до ризику	2,6	3,4	8,3
	Ігнорування обережності	90,6	87,0	83,3
	Навмання	2,6	2,4	16,7
	Інше	3,9	5,3	-

Таким чином, ігнорування водіями обережності (тобто порушення ПДР у тому місці і в той час, коли вони вважають це за потрібне) –

<sup>1</sup> Сума показника перевищує 100% через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

<sup>2</sup> Там само.



головна причина вчинення кримінальних правопорушень за статтею 286 КК України. У цьому контексті цілком влучною є теза Є. Ю. Жученка про те, що людський фактор більше, ніж технічний впливає на вчинення ДТП, а важливість його підкреслюється тим, що від правомірної поведінки на дорозі водія залежить не тільки його життя, а й життя інших учасників дорожнього руху<sup>1</sup>.

Людський фактор на індивідуальному рівні дослідження може розглядатися як конкретна кримінологічна характеристика безпосереднього учасника дорожнього руху (в основному водія транспортного засобу і пішохода), риса або їх певна сукупність – не обов'язково криміногенного характеру – яка стала рушійною силою порушення ПДР, що й обумовило виникнення в конкретній ситуації ДТП. До кримінологічної характеристики людського фактору входять індикатори стану людини, її соціально-демографічні, кримінально-правові й морально-психологічні властивості<sup>2</sup>. В. В. Голіна підкреслює, що часто певний набір таких властивостей набирає криміногенної якості, що проявляється у зухвалому свавіллі, агресивності, недисциплінованості, усталеній протиправній поведінці у сфері дорожнього руху. Прояв цих властивостей відбувається, як правило, свідомо і свідчить, перш за все, про слабкість або взагалі відсутність належного внутрішнього і зовнішнього контролю<sup>3</sup>.

В. А. Мисливий також зазначає, що саме «людський фактор», пов'язаний із водієм транспортного засобу, є найбільш уразливим серед причинних факторів, котрі впливають на виникнення ДТП, адже протиправна поведінка людини стає вирішальною причиною кримінального правопорушення<sup>4</sup>. Одним із термінів, яким може описуватися потенційно криміногенна поведінка водія у науковій та публіцистичній літературі, є «агресивне водіння». Агресивне водіння

<sup>1</sup> Жученко Є. Ю. Там само. С. 116.

<sup>2</sup> Калініна А. В. Людський фактор у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Вісник Асоціації кримінального права України. 2024. № 2 (22). С. 361. DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.316185>.

<sup>3</sup> Голіна В. В., Шрамко С. С. Там само. С. 129. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>.

<sup>4</sup> Мисливий В. А. Там само. С. 55. URL: <http://surl.li/dtdyima>.

передбачає керування транспортним засобом без поваги до інших, що проявляється у небезпечній поведінці на дорозі, частій або небезпечній зміні смуги руху, проїзді на червоне світло та знаки зупинки, русі у попутному напрямку, виконанні поворотів та інших маневрів з порушенням ПДР, недотриманні дистанції, неповазі до регулювальників тощо<sup>1</sup>.

У контексті опису поведінки водія за кермом окрім терміну «агресивне водіння» у зарубіжній літературі, наприклад, виокремлюють ще такий термін як «дорожня лють» («road rage»). Дорожня лють – це агресивна поведінка водія за кермом, яка включає грубі жести, фізичні та словесні погрози, а також небезпечні методи водіння, спрямовані на іншого водія з метою залякати або виплеснути роздратування<sup>2</sup>.

У межах вищезгаданого проведеного нами всеукраїнського опитування чотирьох груп респондентів щодо проблеми дорожньо-транспортної безпеки на автошляхах України: громадськості, водіїв, офіцерів поліції та членів громадських організацій, які опікуються питаннями безпеки дорожнього руху у загальній кількості 8305 осіб, перед респондентами (окрім опитуваних членів громадських організацій) були поставлені такі запитання, як «Що означає термін «агресивне водіння»?» та «Які причини вдавання водіями до «агресивного водіння»?»<sup>3</sup>. Okремо поняття «дорожня лють» нами не виділялося. Результати наведені у таблиці 18.

<sup>1</sup> Arumugam S., Bhargavi R. Там само. Р. 3. DOI : <https://doi.org/10.1186/s40537-019-0249-5>.

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Див. : Kalinina Alina, Shramko Sabriie, Golina Volodymyr. Counting the Cost: A Study on Determination and Prevention of Traffic Crimes. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2024. Vol. 10 No. 4 <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2024-10-4-245-253>. URL: <http://www.baltijapublishing.lv/index.php/issue/issue/view/164> ; Калініна А. В. Людський фактор у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Вісник Асоціації кримінального права України. 2024. № 2 (22). С. 353–370. DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.316185>; Калініна А. В. Агресивне водіння як вид поведінки водія на дорозі (за матеріалами емпіричного дослідження). Розвиток сталої мобільності: глобальні та локальні рішення : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 15 листопада 2024 року). Кропивницький, 2024. С. 87–90. URL: <https://rep.dnuvs.ukr.education/items/6dc2362b-a235-47d3-97c1-5c87ba0d2337>.

**Таблиця 18.**  
*Значення терміну «агресивне водіння»*

№	Варіант відповіді	Група респондентів		
		<i>Громадськість</i>	<i>Водії</i>	<i>Співробітники патрульної поліції</i>
1	Перевищення максимально дозваної швидкості руху	67,0%	57,2%	70,0%
2	Різкі та часті перестроювання, у т. ч. без дотримання безпечної дистанції	71,9%	80,5%	84,4%
3	Їзда по смузї зустрічного руху	39,4%	40,1%	55,7%
4	Непристойні жести, вигуки, словесні образи, подача звукових сигналів іншим учасникам дорожнього руху	29,5%	29,5%	33,5%
5	Проїзд на червоний сигнал світлофора, небажання враховувати дорожні знаки	58,2%	55,8%	76,0%
6	Інше (наприклад, дрифт)	-	0,9%	1,8%

Таким чином, «агресивне водіння» водіями розуміється скоріше як активні дії з боку особи, яка керує транспортним засобом, аніж суб'єктивні якості водія (його темперамент чи виховання).

Намагаючись з'ясувати причини такого негативного явища, як «агресивне водіння», ми ставили перед респондентами відповідне запитання (таблиця 19)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Сума показника перевищує 100% через надання респондентами кількох варіантів відповідей.

**Таблиця 19.**  
*Причини агресивного водіння*

№	Варіант відповіді	Група респондентів		
		Громадськість	Водії	Співробітники патрульної поліції
1	Агресивна поведінка інших водіїв	18,3%	14,6%	13,4%
2	Бажання ризикувати, отримувати гострі відчуття за кермом	24,6%	21,7%	29,2%
3	Потреба у самоствердженні	48,7%	54,0%	48,7%
4	Відчуття безкарності за свої дії	8,4%	20,3%	2,6%
5	Вимушена поведінка через необхідність поспішати	-	15,6%	-
6	Низький рівень правової культури	-	12,3%	-

Отже, ключовою причиною обрання водіями агресивної манери водіння респонденти однозначно визначили потребу у самоствердженні.

«Агресивне водіння» як одну із найбільших загроз для безпеки з боку інших осіб визначають 7% водіїв.

Однак «людський фактор» проявляється не лише в манері керування транспортним засобом. До нього відноситься й вплив на поведінку водія навколишніх факторів, що проявляється у особливостях його психологічної та фізіологічної реакції на них. Адже головною та центральною психологічною особливістю водія, на думку І. В. Левицької, є вміння орієнтуватися в дорожній обстановці, оцінювати ступінь її небезпеки, передбачати можливі ускладнення і маневри інших водіїв і приймати на цій основі превентивні заходи,

що знижують можливість збільшення ризику і несподіванок<sup>1</sup>. Отже, особа, яка сідає за кермо транспортного засобу, апріорі повинна не лише володіти навичками керування, а й бути здатною до розуміння і взаємодії із тією обстановкою та специфічною частиною соціуму, учасником якої вона стає в межах процесу дорожнього руху.

Ще одним важливим елементом характеристики людського фактору є його співставлення з популярними нині у великій кількості видів людської діяльності технологіями штучного інтелекту. Необхідно зазначити, що в аспекті убезпечення дорожнього руху штучний інтелект використовується скоріше для убезпечення дорожнього руху, аніж є загрозою для підвищення дорожньо-транспортної аварійності, травматизму та смертності (наприклад, створення та введення в експлуатацію smart дорожньої інфраструктури, розроблення безпілотних автомобілів тощо)<sup>2</sup>. Проте, як і більшість процесів і явищ, така «смартизація» безпеки дорожнього руху має і зворотній бік, який полягає у певному відсотку ризику, навпаки, спричинення дорожньо-транспортних пригод саме через збій у функціях штучного інтелекту. Необхідно зазначити, що науково-технічні досягнення можуть посилювати криміногенні виклики в smart-безпеці через: диверсифікацію явища розумного споживання, формалізацію і похибки під час розроблення програм з картографування злочинів у реальному часі в означеній сфері, зростання ризиків поширення хакерства і негативних наслідків в обчисленні й аналізі даних, що обумовлює відповідні ризики в обґрунтуванні закономірностей злочинів і проблемних локацій дорожньо-транспортних подій тощо. Технологізація процедур і заходів запобігання дорожньо-транспортній злочин-

<sup>1</sup> Левицька І. В. Психологічні фактори безпеки дорожнього руху. *Теоретичні і практичні проблеми психології*. 2014. № 1 (33). С. 227. URL: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP\\_meta&C21COM=S&2\\_S21P03=FILA=&2\\_S21STR=Tipp\\_2014\\_3\\_35](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Tipp_2014_3_35)

<sup>2</sup> Калініна А. В. Технології штучного інтелекту і (не) безпека дорожнього руху. *Правові реалії сьогодення: Матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції* (15 травня 2024 р.). Харків: Харківський національний економічний університет ім. С. Кузнеця, 2024. С. 102–106. URL: <http://www.repository.hneu.edu.ua/handle/123456789/32947>.

ності за допомогою технології штучного інтелекту<sup>1</sup> з одного боку, спрощує і інтерує такі заходи, з іншого боку – породжує нові хибні стереотипи і посилює таким чином криміногенні чинники (зокрема, психофізіологічні криміногенні ризики учасників дорожнього руху, психоемоційні криміногенні ризики (стандартизація агресії, страху тощо, посилення правоохоронної дисфункції, незавершеність гуманітарного розмінування об'їзних шляхів, застарілі корелянти якості доріг тощо)<sup>2</sup>.

Не менш складні питання постають і у правовій площині при визначенні питань кримінальної відповідальності за умов «неправомірної поведінки» штучного інтелекту, якщо ДТП за його участю потягло суспільно небезпечні наслідки, передбачені кримінальним законом<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. мін-ва внутр. справ, 2004. 380 с. ; Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 67–73. URL: [https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2020/12/%D0%9C%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8-%D1%81%D0%B5%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D1%80%D1%83\\_%D0%92%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD-%D1%88%D1%82%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%96%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BB\\_5.11.2020.pdf](https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2020/12/%D0%9C%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8-%D1%81%D0%B5%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D1%80%D1%83_%D0%92%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD-%D1%88%D1%82%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%96%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BB_5.11.2020.pdf).

<sup>2</sup> Див. : Калініна А. В. Науково-технічні трансформації і безпека дорожнього руху: pro et contra. Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди «Право». 2023. Вип. 38. С. 61–65. DOI: <https://doi.org/10.34142/23121661.2023.38.08>.

<sup>3</sup> Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 67–73. URL: [https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2020/12/%D0%9C%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8-%D1%81%D0%B5%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D1%80%D1%83\\_%D0%92%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD-%D1%88%D1%82%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%96%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BB\\_5.11.2020.pdf](https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2020/12/%D0%9C%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8-%D1%81%D0%B5%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D1%80%D1%83_%D0%92%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D1%82%D0%B5%D1%85%D0%BD-%D1%88%D1%82%D1%83%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%96%D0%BD%D1%82%D0%B5%D0%BB_5.11.2020.pdf)

Отже, людський фактор наразі все ж є превалюючим у механізмі вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Технології майбутнього є ще на етапі введення в широке застосування, а тому орієнтуємося на наявні умови.

На завершення аналізу людського фактору у вказаних видах кримінальних правопорушень наведемо деякі результати щодо значення та рівня правової свідомості та правової культури водіїв як головних учасників дорожнього руху. За результатами вищезазначеного всеукраїнського опитування майже 3 тис. осіб, які керують транспортними засобами, проведеного колективом Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, рівень правової культури (правосвідомості) водіїв в Україні є недостатнім (так вважають 45,4% респондентів). Думку «потребує покращення» висловили 21,8% респондентів. «Достатнім» рівень правової культури (правосвідомості) водіїв визнав кожний четвертий респондент, а високим – лише 6,6%. Відповідь «інше» вказали 0,8% опитуваних.

Таким чином, «людський фактор» у спричиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту характеризується в першу чергу таким вкрай негативним явищем, як низький рівень правової культури та правової свідомості.

### **3.2. Кримінологічна оцінка порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння**

Порядок дорожнього руху в Україні є єдиним і здійснюється відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306<sup>1</sup>, порушення яких тягне за собою відповідальність відповідно до зако-

<sup>1</sup> Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

нодавства. Відповідно до підпункту а) пункту 2.9 вказаних Правил водієві забороняється керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції<sup>1</sup>. Суспільна небезпечність керування транспортним засобом у нетверезому стані підкреслюється і відповідними нормами адміністративного та кримінального законодавства України<sup>2</sup>. Зокрема, у статті 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачено відповідальність за:

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

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

3) відмову особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також за повторність перелічених дій протягом року.

Із 2021 року в Україні відбулося посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння доповненням Кримінального кодексу України новою статтею 286<sup>1</sup> із відповідною назвою<sup>3</sup>. Таким чином, у КК Украї-

<sup>1</sup> Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.

<sup>2</sup> *Примітка.* Нами розглядається лише аспект нехтування правилом заборони вживання алкогольних, наркотичних чи ін. засобів і речовин. Недооцінка особою впливу на стан її свідомості лікарських препаратів не є предметом дослідження.

<sup>3</sup> Щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16 лютого 2021 року : роз'яснення Комітету з питань правоохоронної діяльності Верховної Ради України № 04-27/3-2021/97637 від 18.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v7637450-21#n30>.



ни встановлено кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило: 1) заподіяння потерпілому тілесного ушкодження середньої тяжкості (ч. 1); 2) заподіяння потерпілому тяжкого тілесного ушкодження (ч. 2); 3) смерть потерпілого (ч. 3); 4) загибель кількох осіб (ч. 4).

Проте, незважаючи на достатньо ґрунтовну законодавчу базу і наявність досить суворих санкцій (від штрафу для водіїв у розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян до позбавлення волі на строк від семи до дванадцяти років із позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від семи до десяти років), факт існування явища керування автотранспортом у стані сп'яніння не припиняє свого існування й дотепер.

Загальне уявлення про кількісний вимір керування транспортними засобами у нетверезому стані можна скласти, ознайомившись зі статистичними даними Патрульної поліції та Офісу Генерального прокурора України. Розглянемо деякі показники, сформовані вказаними розпорядниками статистичних даних протягом останніх років.

У 2022 році («воєнному» році) Патрульною поліцією України було зафіксовано 790 ДТП<sup>1</sup>, вчинених через керування транспортним засобом у стані сп'яніння, наслідком яких стало травмування 1 031 особи та загибель 91<sup>2</sup>, а в 2023 році – 942 ДТП, внаслідок яких 1 226 осіб зазнали травмування, а 92 – загинули<sup>3</sup>. Для порівняння наведемо аналогічний показник за 2021-й, «довоєнний», рік, протягом якого було зафіксовано 843 ДТП за відповідною причиною, внаслі-

<sup>1</sup> *Примітка.* Розглядуваний показник статистичної звітності Патрульної поліції про дорожньо-транспортні пригоди характеризує не загальну кількість ДТП, вчинених водіями у стані сп'яніння, а лише ДТП, наслідком яких стало травмування або смерть.

<sup>2</sup> Статистика ДТП в Україні за 2022 рік / Патрульна поліція. URL: <https://patrol-police.gov.ua/statystyka/>.

<sup>3</sup> Статистика ДТП в Україні за 2023 рік / Патрульна поліція. URL: <https://patrol-police.gov.ua/statystyka/>.

док яких було травмовано 1072 особи та 113 осіб загинуло<sup>1</sup>. Отже, останніми роками в Україні спостерігається збільшення кількості ДТП, причиною яких стало керування транспортним засобом у стані сп'яніння, і наразі ця кількість є вищою, ніж у 2021 році.

Вказана тенденція цілковито відбивається й у статистичній звітності Офісу Генерального прокурора. Зокрема, у 2022 році за статтею 286<sup>1</sup> КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння» було обліковано 774 кримінальних правопорушення<sup>2</sup>, у той час як у 2023 році – 950<sup>3</sup>.

Кількість засуджених за статтею 286<sup>1</sup> КК України у 2020 році склала 1 особу<sup>4</sup>, у 2021 році – 61 особу<sup>5</sup>, у 2022 році – 170 осіб<sup>6</sup>, а в 2023 році – 288 осіб<sup>7</sup>. Таким чином, на відміну від кількості засуджених за статтею 286 КК України, яка характеризується переважною тенденцією до зменшення, кількість засуджених за статтею 286<sup>1</sup> КК України навпаки має тенденцію до збільшення.

Детермінаційний комплекс керування транспортними засобами у стані сп'яніння не втрачає свого підживлення, мабуть, із першого дня формування явища дорожнього руху як елемента соціальної реальності. Ми не будемо вдаватися до аналізу явища алкоголізму і вживання наркотичних, психотропних речовин і т. п. як такого, а лише зазначимо, що головним чином причинність у цьому процесі

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні за 2021 рік / Патрульна поліція. URL: <https://patrol-police.gov.ua/statystyka/>.

<sup>2</sup> Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultativ-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

<sup>3</sup> Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2023 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultativ-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.

<sup>4</sup> Звіт про склад засуджених за 2020 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/rik\\_2020](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/rik_2020).

<sup>5</sup> Звіт про склад засуджених за 2021 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvitnisl\\_21](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvitnisl_21).

<sup>6</sup> Звіт про склад засуджених за 2022 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2022](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2022).

<sup>7</sup> Звіт про склад засуджених за 2023 рік / Державна судова адміністрація України. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/zvit\\_dsau\\_2023](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2023).

може утворюватися як біологічними, так і психологічними, культурними та іншими детермінантами. Сучасними об'єктивними чинниками зловживання, наприклад, алкоголем можна визначити:

1) соціальну нестабільність у суспільстві, що супроводжується загостренням численних соціальних суперечностей;

2) зміну суспільної значущості особистості в сучасному суспільстві;

3) стійку тенденцію до зростання рівня виробництва міцних алкогольних напоїв і різноманітних алкогольних «міксів», доступність спиртовмісних продуктів;

4) широке рекламування алкогольних напоїв і пов'язаних із їх уживанням «позитивних» ейфорійних наслідків;

5) високий рівень самогоноваріння та ін.<sup>1</sup>

Серед суб'єктивних чинників зловживання алкогольними напоями визначають:

1) перетворення вживання алкогольних напоїв на обов'язковий елемент способу життя;

2) негативний вплив побутового оточення на процес соціалізації молоді;

3) поширення деформованих алкогольних настанов і традицій;

4) обмеженість духовного світу та примітивні культурні потреби окремих осіб;

5) вплив антисоціального середовища;

6) збільшення стресових і конфліктних ситуацій;

7) інформаційне навантаження, що справляє тиск на психіку;

8) напружені стосунки на роботі, у сім'ї, із близькими та друзями;

9) загальнопоширені помилкові уявлення про особливі ейфорійні властивості алкогольних напоїв;

10) вживання алкоголю як найбільш швидкого способу полегшення душевних чи фізичних страждань;

11) низький рівень обізнаності про негативний вплив алкоголю на здоров'я тощо<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Шрамко С. С. Алкоголізація. Велика українська кримінологічна енциклопедія: у 2-х т. Т. 1: А-Л / редкол.: В. В. Сокурєнко, О. М. Бандурка та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. С. 61.

<sup>2</sup> Там само.

Окремим аспектом, як вже було згадано у попередньому параграфі монографії, слід зазначити й рівень правової культури та правової свідомості водіїв. Адже нехтування заборонаю керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є нічим іншим як нехтуванням обов'язком або зневагою не лише до норм права, а й до норм суспільної моралі. Зважаючи на викладене, можна виокремити та охарактеризувати такі кримінологічні реалії сучасності, в яких повинна здійснюватися протидія і запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння<sup>1</sup>:

1) *нормативні* – у законодавстві України передбачена адміністративна та кримінальна відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння;

2) *статистичні* – існування різних видів латентності (як природної, так і штучної) зберігається, на жаль, за будь-яких часів та умов. Наразі спостерігається певне підвищення статистичних показників як щодо адміністративних, так й кримінальних правопорушень;

3) *психологічні* – перебування у постійних стресових ситуаціях, від яких страждає будь-яка сучасна людина, посиленіх перманентними проявами російської збройної агресії, що виявляються у фактах загибелі людей, руйнування населених пунктів, страху за своє життя і за життя близьких і т.п., зумовлює складний психоемоційний стан людини, одним із засобів виходу з якого нею може розглядатися вживання алкоголю;

4) *культурологічні* – наразі рівень правової культури та правової свідомості учасників дорожнього руху залишається в Україні незадовільним. Саме на ліквідацію цього спрямована концепція культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням в Україні, сутність якого полягає у формуванні культури руху через вплив на свідомість, волю, звички учасників дорожнього руху жорстких, всебічних нормативно-правових приписів, заборон, санкцій,

<sup>1</sup> Див. : Калініна А. В. Сучасні кримінологічні реалії запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2024. Вип. 47. С. 133–140. DOI: 10.31359/2079-6242–2022-44-107.

обмежень з обов'язковим поєднанням їх із заходами та засобами соціального, техніко-технологічного, етичного, кримінологічного-віктимологічного, організаційно-управлінського та іншого характеру, що в цілому примушують насамперед водіїв і пішоходів до культуризації руху<sup>1</sup>;

5) *соціальні* – реалії воєнного стану зумовили певну особливість й у стимулюванні дотримання Правил дорожнього руху. Зокрема, у 2022 році у деяких областях України (наприклад, у Волинській, Чернівецькій, Дніпропетровській та ін.) було поширене введення особливого порядку застосування обмеження права на керування транспортним засобом, а саме – можливе тимчасове вилучення (відчуження) транспортного засобу у водіїв, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння із подальшим його використанням на потреби Збройних Сил України. Проте, на нашу думку, таку практику не можна назвати ефективною, оскільки вказане обмеження не скасовувало притягнення до юридичної відповідальності винної особи, а профілактичний ефект від його застосування був не значним.

Таким чином, запобігання керуванню транспортним засобом у стані сп'яніння відбувається в умовах особливих кримінологічних реалій сучасності. Особливе значення виокремлення вказаних реалій полягає у тому, що вони уявляють собою додаткову інформацію про джерело формування явища керування транспортним засобом у стані сп'яніння на рівні конкретної особи. Будь-який із проявів вказаних реалій слугує окремим маркером, вплив на який дозволяє сформулювати перспективні напрями протидії цим протиправним практикам.

### **3.3. Психологічні особливості безпеки дорожнього руху під час воєнного стану в Україні**

Безпека дорожнього руху значно залежить від людського фактору, а тому окрему увагу при дослідженні запобігання кримінальним

<sup>1</sup> Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія. Харків : Право, 2023. 184 с. DOI: <https://doi.org/10.31359/9789669986870>.

правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту слід приділити поведінці водія, а саме – його психологічному стану як можливій передумові порушення Правил дорожнього руху.

О. В. Степанов слушно зазначає, що на психологічному стані водія й ступені його емоційної напруженості негайно відбиваються як зміни умов проїзду на різних ділянках дороги або їхнє ускладнення, в тому числі у зв'язку зі збільшенням інтенсивності руху, так і неправильні дії учасників дорожнього руху. Це викликається необхідністю подолання «психологічної інерції» при зміні стереотипу ритму руху, що виробився на попередніх ділянках, впливом несподіваних маневрів інших автомобілів, зменшенням відстані видимості. Особливо небезпечним можна визначити перехідний період, коли водій змінює швидкість свого автомобіля, пристосовуючись до умов руху на новій ділянці<sup>1</sup>. Адже саме в цей момент виникає ризик дорожньо-транспортної пригоди, що полягає у виході за допустимі межі – порушенні ПДР, що може тягнути за собою адміністративно-правові або кримінально-правові наслідки.

Важливість аналізу психологічного стану водія під час керування ним транспортним засобом полягає в першу чергу в його стресостійкості та швидкості прийняття рішень у стресових (аварійних) ситуаціях. Адже особа, яка керує транспортним засобом, повинна перебувати в оптимальному психічному стані, саме від цього залежить її безпека та безпека оточуючих. Дисбаланс у такий стан можуть внести не лише складні психологічні процеси (збудження, нестабільний емоційний стан чи навіть депресія), а й ситуативні випадки на дорозі. Найпоширенішим джерелом вказаних ситуацій як для водіїв-початківців, так і для досвідчених може бути страх і паніка, через що «провокується» їх неправильна поведінка на дорозі<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Степанов О. В. Вплив психологічного чинника людини на безпеку системи «Водій – автомобіль – дорога – середовище». *Теорія і практика управління соціальними системами: філософія, психологія, педагогіка, соціологія*. 2015. № 4. С. 85–93.

<sup>2</sup> Калініна А. В. Психологічні особливості керування транспортним засобом і безпека дорожнього руху під час воєнного стану в Україні. Безпекова ситуація в Україні в умовах війни: стан, загрози, напрями забезпечення безпеки: матеріали Всеукраїнської наук.-практ. конференції (м. Київ, 27 вер. 2024 р.) Вінниця: ТВОРИ, 2024. С. 104–106. URL: [https://drive.google.com/file/d/1AnkDftjYWqRaHdY69oETg8VK-y4zt\\_g3/](https://drive.google.com/file/d/1AnkDftjYWqRaHdY69oETg8VK-y4zt_g3/)

Для адекватного сприйняття дійсності та нормального перебігу низки психічних процесів, що впливають на безпеку дорожнього руху під час керування особою транспортним засобом, важливими є:

1) *увага водія*, яка є одним із основних факторів, що забезпечує безпеку руху на дорозі, адже дуже часто саме неухважність стає причиною дорожньо-транспортних пригод. Увагою називається спрямованість і зосередженість свідомості на певних об'єктах. Увага – не психічний процес, а форма організації свідомості й умова успішного перебігу психічних процесів і станів. Увага не має власного змісту, являє собою дію у зв'язку з відчуттями, сприйняттями, пам'яттю, мисленням тощо. Функції уваги полягають у тому, що людина серед безлічі подразників, які діють на неї, вибирає потрібні, важливі, а інші – гальмує, виробляє таким чином програми дій і зберігає зосередженість, контроль над їх перебігом<sup>1</sup>;

2) *сприймання водія*. Водій за кермом автомобіля утримує в полі свого зору дорогу, бачить перешкоди на ній, пішоходів, транспортні засоби, періодично стежить за показанням приладів на панелі приладів, на слух контролює роботу двигуна, отримує інформацію про виконувані дії щодо керування автомобілем. Усі ці дані – результат впливу різних предметів або явищ на нервові закінчення відповідних органів чуття. Ці збудження передаються у головний мозок, унаслідок чого виникають відчуття, тобто відображення у свідомості людини окремих властивостей і якостей предметів, які безпосередньо діють на органи чуття<sup>2</sup>.

Подальшим етапом оброблення інформації, що надходить, є складніший пізнавальний процес, ніж відчуття, – сприймання, в якому якості та властивості предметів відображаються у взаємодії у вигляді цілісного образу. Процес сприймання пов'язаний не тільки

[view?fbclid=IwY2xjawGfKkhleHRuA2FlbQIxMAABHTrkOeZdZTk2J-RQETu2\\_LXPVa23SJDovmGqPcqk3fdanZ5gl2E0HArZg\\_aem\\_C1ucRqikNXsu3EKvFfVXEg](http://view?fbclid=IwY2xjawGfKkhleHRuA2FlbQIxMAABHTrkOeZdZTk2J-RQETu2_LXPVa23SJDovmGqPcqk3fdanZ5gl2E0HArZg_aem_C1ucRqikNXsu3EKvFfVXEg).

<sup>1</sup> Психологічна підготовка водіїв внутрішніх військ МВС України до керування транспортним засобом в екстремальних умовах діяльності : навч. посіб. / Я. В. Мацегора, І. І. Приходько, С. Т. Полторак, та ін. Харків : Акад. ВВ МВС України, 2013. С. 10.

<sup>2</sup> Там само. С. 13, 14.

з відчуттям, а і з дією, необхідною для розуміння сутності предмета чи явища. Водій за кермом автомобіля змушений сприймати велику кількість зорових, звукових та інших подразників. Їх сприймання водієм пов'язано з необхідністю переключати увагу з одного об'єкта на інший залежно від їх важливості і дорожньої обстановки, що складається. Якість сприймання, тобто його швидкість, повнота і точність, залежить від знань і досвіду водія. Досвідчений водій за одних і тих самих умов побачить більше і швидше, ніж новачок<sup>1</sup>;

3) *мислення за кермом*. Для вирішення багатьох питань необхідно аналізувати, узагальнювати інформацію, що надходить, і, використовуючи минулий досвід, робити необхідні висновки. Подібні завдання людина вирішує тільки за допомогою мислення<sup>2</sup>.

Особливо важливим типом мислення для діяльності водія є практичне, так як воно відбувається у процесі практичної діяльності та спрямоване на вирішення практичних завдань. Для нього характерні:

- тісний зв'язок, що переходить у єдність, між сприйманням і осмисленням дорожньої обстановки, яка швидко змінюється;
- безпосереднє включення мислення у практичну діяльність;
- жорстке обмеження часу, що визначає негайне виконання прийнятих рішень; підвищений емоційний фон діяльності, що вимагає високої нервово-психічної напруженості<sup>3</sup>.

При практичному мисленні водій в умовах жорстко обмеженого часу повинен подумки відтворити й уявити елементи, із яких складається дорожня ситуація (автомобіль, пішохід, інші учасники руху, дорога, середовище руху), надати руху образам цих елементів і на основі їх переміщення побачити план своїх найбільш доцільних дій. При цьому водій повинен урахувати, як впливатимуть його дії на дорожньо-транспортну обстановку в цілому щодо безпеки всіх учасників руху. Процес практичного мислення у досвідченого водія дуже

<sup>1</sup> Там само. С. 14.

<sup>2</sup> Психологічна підготовка водіїв внутрішніх військ МВС України до керування транспортним засобом в екстремальних умовах діяльності : навч. посіб. / Я. В. Мацигора, І. І. Приходько, С. Т. Полторак, та ін. Харків : Акад. ВВ МВС України, 2013. С. 16.

<sup>3</sup> Там само. С. 18.



швидкий. Він уповільнюється під впливом стомлення, хворобливого стану і після вживання алкоголю. Мислення може бути некритичним (за відсутності перевірки припущень), тоді замість корисної швидкості з'являється шкідлива поспішливість мислення і, як наслідок, неправильні дії<sup>1</sup>;

4) *пам'ять у діяльності водія*. Усе, що людина безпосередньо відображає за допомогою процесів відчуття і сприймання, фіксується, упорядковується, зберігається у її мозку, утворюючи індивідуальний досвід, і за потреби використовується в подальшій діяльності. Пам'ять має величезне значення в усіх видах людської діяльності. Професія водія вимагає твердих знань правил руху, утворення твердих рухових навичок (а кожна навичка є пам'яттю на рух), запам'ятовування маршрутів руху автомобіля<sup>2</sup>;

5) *емоції і воля людини за кермом*. Керування автомобілем є емоційно насиченим видом людської діяльності. Емоції, що виникають за кермом автомобіля, багато в чому визначають ступінь працездатності водія. Так, небезпечна дорожня ситуація може викликати у водія негативні емоції, що пригнічують її психічну діяльність, знижують працездатність. Однак ця ж сама ситуація може підвищити життєву енергію водія, загострити його кмітливість і винахідливість. Залежно від індивідуально-психологічних особливостей людини емоції можуть бути стійкими або короткочасними. Емоційно стійкі водії зазвичай урівноважені люди зі стійкими настроями, які мають глибокі стійкі інтереси. Емоційно нестійкі водії – емоційно неврівноважені люди. Це може виявлятися у нестійкості емоцій, наприклад у швидкій зміні настроїв або у швидкій емоційній притупленості. Емоційно неврівноважені водії значно частіше стають порушниками правил дорожнього руху й учасниками ДТП<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Там само.

<sup>2</sup> Психологічна підготовка водіїв внутрішніх військ МВС України до керування транспортним засобом в екстремальних умовах діяльності : навч. посіб. / Я. В. Мацегора, І. І. Приходько, С. Т. Полтораєк, та ін. Харків : Акад. ВВ МВС України, 2013. С. 18, 19.

<sup>3</sup> Там само. С. 22, 23.

Отже, керування автомобілем – складний комплексний процес як з фізіологічної, так і з психічної точок зору. Ідеальним випадком є керування автомобілем у стабільному психологічному стані, однак фактично життя є непередбачуваним, тому важливого значення набуває саме здатність водія реагувати на різного роду подразники та стабілізувати свій стан внаслідок їх дії.

Одним із головних, умовно кажучи, об'єктивних, факторів, що формують психологічний стан водіїв, а також впливають на їх емоції, швидкість реакції, увагу та пам'ять, є зоровий комфорт вулиці, розташування форм та границь простору. Основними факторами впливу середовища вулиці на поведінку водіїв можна визначити: границі простору, композиційні особливості архітектурного простору, особливості розкриття вуличного простору, інформаційне навантаження, естетичні якості середовища, освітлення вулиці у нічний час. Звідси випливає, що для підтримання психологічного комфорту водія, який рухається із заданою швидкістю, необхідно забезпечувати відповідні оптичні характеристики вулиці<sup>1</sup>. Головним суб'єктивним фактором формування психології водія, на нашу думку, є його особистісні якості, що відповідають або не відповідають специфіці керування транспортним засобом.

Із початком воєнного стану, окрім «звичних» стресових факторів на дорозі – страху, роздратування, паніки, неправильної поведінки на дорозі – з'явилося кілька додаткових (не типових) причин стресового характеру для водіїв, які здатні впливати на людину, підвищуючи у неї стресовий стан, у тому числі й у виді реакції – перевищення допустимої швидкості руху.

Такими стресовими ситуаціями є<sup>2</sup>:

1) повідомлення про повітряні тривоги (адже звук сигналу повітряної тривоги є специфічним та досить гучним і може бути для

<sup>1</sup> Швець В. В., Веремій О. Г., Маснюк К. С. Вплив містобудівної ситуації на психологічний стан водіїв. *Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві*. 2012. № 1. С. 112. URL: <https://ir.lib.vntu.edu.ua/handle/123456789/4071>

<sup>2</sup> Див. : Калініна А. В. Людський фактор у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2024. № 2 (22). С. 353–370. DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.316185>.

водія несподіваним, фізіологічною реакцією на що можуть стати випадкові рухи, ситуативне прийняття рішення перевищити допустимий поріг швидкості та ін.);

2) загроза потрапити під обстріл, зокрема на прифронтових територіях (цей ризик є постійним для всієї держави, в першу чергу до нього мають бути готові водії, що перебувають на цих територіях через професійну зайнятість – військові, працівники поліції, цивільного захисту, а також волонтери);

3) не прогнозовані екстремальні ситуації, пов'язані із обстрілом цивільної інфраструктури ворогом (навіть сам звук вибуху на рівні інфразвуку, незалежно від відстані від водія, формує страх постраждати від кожного можливого наступного – інстинкт самозбереження в цьому випадку може бути неконтрольованим особою, внаслідок чого підвищується можливість виникнення аварійних ситуацій через перевищення швидкості, порушення правил маневрування тощо);

4) загроза постраждати після закінчення обстрілу (наприклад, від уламків зруйнованих будівель, пошкоджених електромереж, дерев тощо);

5) гнітюче візуальне сприйняття розбитих внаслідок обстрілів доріг, населених пунктів, військової техніки тощо;

6) відсутність освітлення проїжджої частини в темну пору доби (через безпекову обстановку та дефіцит енергопостачання або у випадку blackout проїжджа частина населених пунктів не освітлюється, що створює дискомфорт для водія, бажання швидше подолати необхідну відстань та ін.);

7) складнощі адаптації в умовах міста для водіїв, які повернулися із бойових дій і тривалий час, виконуючи свої обов'язки, бойові завдання тощо, використовували інший, більш агресивний спосіб їзди;

8) стресові ситуації, пов'язані із вимушеним через різні обставини рухом у комендантську годину без належного дозволу місцевої влади та ін.

Сукупність дії указаних факторів (які у своїй більшості є не традиційним набором стресогенних причин) здатна призводити до не передбачуваних наслідків (рухи, поведінка тощо) як для конкретної людини – водій, пішохід, так і для невизначеної кілько-

сті людей, виступати продукуючим кримінально карану поведінку джерелом. Акцентним моментом є те, що ці фактори мають темпоральну дію – більшість із них повинна нівелюватися із закінченням воєнного стану.

### **3.4. Типові ролі особи у механізмі вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту**

У теорії кримінологічної науки механізм злочинної поведінки визначається як процес взаємодії особи і середовища, у ході якого виникає умисел, планується та вчиняється злочин. Механізм вчинення умисного злочину включає три основні ланки: 1) кримінальна мотивація; 2) прийняття рішення вчинити злочин і його планування; 3) реалізація наміру та настання злочинних наслідків<sup>1</sup>. Головною особливістю кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачена статтею 286 та 286<sup>1</sup> КК України, полягає у тому, що особа притягається до кримінальної відповідальності тільки за наявності вини, тобто коли водій транспортного засобу за відповідних обставин передбачав або міг передбачити виникнення небезпечної ситуації. Порушення правил може бути вчинене з прямим умислом або зі злочинною недбалістю. До наслідків ставлення може проявлятися тільки як необережність (злочинна самовпевненість або недбалість)<sup>2</sup>. В будь-якому разі суб'єктивна сторона кримінального правопорушення перебуває в прямій залежності й від психологічного стану водія та його реакцій на зовнішні подразники. При цьому винний може мати риси тієї чи іншої моделі поведінки, або типової ролі.

Поняття «роль» є певним «метаконструктом», що використовується не лише в соціології, а й в багатьох інших соціогуманітарних

---

<sup>1</sup> Кримінологія: підручник / за ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкина. Харків : Право, 2014. С. 117.

<sup>2</sup> Кримінальне право України. Особлива частина : навч. посіб. / за заг. ред. О. М. Литвинова. Харків : Право, 2020. С. 370.

дисциплінах (психології, антропології та ін.)<sup>1</sup>. Не стала виключенням у використанні цього поняття і кримінологія.

У літературі відзначається, що рольова теорія (особистості), чи теорія ролей, об'єднує низку підходів до розгляду такої характерної риси людської поведінки, як тенденції до формування типових поведінкових моделей чи ролей, що можуть бути передбачені за умови знання соціального контексту<sup>2</sup>. У цій теорії особистість є сукупністю соціальних ролей, які вона засвоює та виконує згідно з нормами і зразками, прийнятими в суспільстві<sup>3</sup>. У найбільш узагальненому розумінні термін «роль» (від фр. rôle – становище, список, перелік) позначає типову реакцію на типові очікування<sup>4</sup>. Однак у кримінології теорія ролей використовується у дещо іншій площині, а саме – при характеристиці механізму вчинення того чи іншого виду кримінальних правопорушень. Мається на увазі те, що «виконуючи» роль кримінального правопорушника, особа може мати типовий патерн поведінки, характерний для вчинення того чи іншого виду кримінальних правопорушень. Проте поняття «роль» правопорушника є дещо відмінним від, наприклад, категорій «класифікація» та «типологія» кримінальних правопорушників, оскільки останні передбачають опис характерних рис видів таких осіб, а не їх модель поведінки.

За результатами проведеного колективом науковців НДІ ВПЗ у межах виконання теми фундаментального наукового дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» узагальнення матеріалів судової практики, що полягало в опрацюванні 810 обвинувальних вироків за статтею 286 КК України, винесених судами України у період з 2018 по 2020 роки, було виявлено декілька моделей поведінки, або

<sup>1</sup> Encyclopedia of Sociology. 5 Vol. / Ed. by F. Borgatta, R. Montgomery. N.Y.: Macmillan, Gale Group, 2000. V.4: Qual-Socio. С. 2421.

<sup>2</sup> Там само, С. 2415.

<sup>3</sup> Володько В. В. Рольова теорія в сучасній соціологічній перспективі. *Соціологія*. С. 19–33. URL: [https://ukr-socium.org.ua/wp-content/uploads/2008/04/19-33\\_\\_no-2\\_\\_vol-25\\_\\_2008\\_\\_UKR.pdf](https://ukr-socium.org.ua/wp-content/uploads/2008/04/19-33__no-2__vol-25__2008__UKR.pdf).

<sup>4</sup> Там само.

типових ролей, у механізмі вчинення кримінального правопорушення за статтею 286 КК України, які базуються на критерії особливостей психологічних, соціальних та емоційних рис засуджених. Зокрема, серед типових ролей можна виокремити такі<sup>1</sup>:

1. *Зухвалий порушник* – це особа, для якої дотримання ПДР не є пріоритетним під час участі у дорожньому русі. У своїй поведінці вона впевнена у правильності своїх дій чи бездіяльності, може самостверджуватися у такий спосіб чи демонструвати свій статус, якісь «привілеї», протест, підкреслювати свою незалежність тощо. Окремо в межах цього типу можна виокремити злісних (зухвало-злісних) правопорушників, що порушують ПДР через свою манеру керування транспортним засобом постійно, у тому числі й із настаннями тяжких наслідків.

2. *Адреналіновий порушник* – особа, для якої керування транспортним засобом є способом отримання гострих відчуттів, вона отримує задоволення від ризикованого порушення ПДР за кермом, бажає виділитися серед інших учасників дорожнього руху, не думає про можливість завдання їм шкоди (у тому числі тяжких травм чи смерті). У таких випадках часто перебуває за кермом під впливом алкоголю чи психоактивних речовин.

3. *Безвідповідальний водій* – у поведінці такого порушника преважує ігнорування правил техніки безпеки, у першу чергу – правил експлуатації транспортного засобу. Такий порушник впевнено виїздить на несправно технічному транспортному засобі, ігнорує наявні небезпечні несправності, з різних причин не проводить його технічне обслуговування і т. п.

4. *«Людина обставин»* – порушення ПДР, що призвели до тяжких наслідків, виправдовуються особою як тяжкий «збіг обставин», позиціонується перекладання вини за ДТП виключно на зовнішні фактори. Такий порушник щосили прагне уникнути відповідальності, апелюючи до зовнішніх факторів.

---

<sup>1</sup> Див. : Калініна А. В. Право та економіка України : Матер. І Міжнар. наук.-практ. конф. (11–12 груд. 2024 р.). Харків: Харк. нац. економ. Ун-т ім. С. Кузнеця, 2024. С. 125–126.

5. *Інфантильний порушник* – особа, яка порушує ПДР через брак знань чи неправильне розуміння їх вимог, або ж через недосвідченість керування транспортним засобом, будучи впевненою у правильності своєї поведінки на дорозі.

6. *Недосвідчений порушник* – через відсутність досвіду та невпевненість у своїх діях за кермом, повільну реакцію на критичні ситуації на дорозі чи наслідування поведінки інших водіїв або слідування порадам, наприклад, пасажирів, поведінка такого водія призводить до ДТП, навіть за загального дотримання ним ПДР. Часто мимоволі створюють умови для настання ДТП.

7. *Ситуативний порушник* – внаслідок перебування у стресовому стані або у стані емоційного напруження спричиняє ДТП під впливом миттєвого імпульсу чи неможливості зосередитися на процесі керування транспортним засобом.

Отже, наведені типові ролі особи, яка вчиняє кримінальне правопорушення за статтею 286 КК України, зводяться до видів поведінки залежно від психологічного та емоційного стану порушників. Перелік таких ролей можна вважати відкритим через безліч можливих комбінацій обставин, у яких може вчинятися кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту (у першу чергу за статтями 286 та 286<sup>1</sup> КК України).

# ДЕТЕРМІНАЦІЙНІ КОМПЛЕКСИ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

## 4.1. Прорахунки державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту

Вважаємо за необхідне наголосити на загально відомому факті про те, що абсолютний рівень кримінальних правопорушень пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху (ст. 286 КК України) за останні п'ять років суттєво знизився<sup>1</sup>. Тобто, мова йде про те, що ми спостерігаємо стабільне зниження притягнення за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. В певній мірі, цей період співпадає з моментом розроблення та прийняття такого нормативно-правового акту як «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» (далі – Національна транспортна стратегія)<sup>2</sup>. Проаналізувавши зміст цього документа, можливо отримати відповіді на ряд проблемних питань, які стоять перед українським суспільством у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Ми дещо пізніше повернемося до цієї проблеми, а зараз зазначимо наступне: злочинні порушення пра-

<sup>1</sup> Данильченко Ю. Б. До проблеми окремих питань детермінаційного комплексу у сфері порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Актуальні проблеми криміналістичного та експертного забезпечення діяльності правоохоронних органів та суду в Україні* : тези доп. учасників наук.-практ. конф. (Харків, 28 трав. 2021 р.), С. 6–9. URL: [https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn\\_20210528/article/view/danylchenko](https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20210528/article/view/danylchenko).

<sup>2</sup> Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>.



вил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як частка структури загальної злочинності є результатом не одного фактору, а складного багаторівневого детермінаційного комплексу. При цьому, жоден з цих факторів сам по собі не може бути причиною злочинного порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. Досліджуючи проблему детермінаційного комплексу у сфері порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, ми дуже часто маємо справу з причинами, які, в певній мірі, можливо розділити на дві категорії, а саме – причини суб'єктивного та об'єктивного характеру. До числа об'єктивних детермінантів автотранспортних злочинів необхідно відносити стан багатьох доріг, постійний динамізм обстановки дорожнього руху тощо. Сама зміна обстановки, зміна об'єктивних передумов, на нашу думку, пов'язані не тільки з рухом конкретного транспортного засобу. Вони відбуваються під впливом переміщення інших транспортних засобів і пішоходів. До об'єктивних причин і умов, поряд з предметами і їх станом (дорога, незадовільний технічний стан автотранспортних засобів, погода тощо), а також діями третіх осіб, необхідно віднести і елементи, що характеризують рівень організації дорожнього руху, що включає в себе, перш за все, наявність засобів регулювання та інформації.

Повертаючись до Національної транспортної стратегії хотілось наголосити на тому, що вона чітко окреслює перелік тих проблем в українському суспільстві та державі, які створили ту небезпечну ситуацію у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. До таких проблем (ми б їх краще назвали – факторами) належать:

- значна частина транспортних засобів, що експлуатуються українськими перевізниками, є застарілими, неефективними та справляють значний негативний вплив на навколишнє природне середовище;
- недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання і державного нагляду (контролю) у сфері безпеки на транспорті;
- недосконалість системи управління безпекою на транспорті та відсутність єдиного координаційного органу управління без-

пекою дорожнього руху, що є причиною відсутності цілісної системи державного управління безпекою дорожнього руху;

- недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень, а також низький рівень координації дій та інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху;
- недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод, їх статистики та управління ризиками;
- неефективний підхід до розв'язання проблеми високого рівня аварійності та тяжкості її наслідків і створення наукового підґрунтя діяльності у сфері безпеки дорожнього руху;
- відсутність конкретних вимірних цілей з підвищення рівня безпеки дорожнього руху, відповідного скоординованого плану дій у зазначеній сфері;
- незадовільний технічний стан значної кількості транспортних засобів та відсутність системи здійснення контролю за безпечністю транспортних засобів під час їх експлуатації;
- низький рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху;
- недостатнє фінансування заходів, спрямованих на запобігання та зниження рівня аварійності, зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод з важкими наслідками;
- неефективна система сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод (незадовільний стан домедичної допомоги в першу годину після дорожньо-транспортної пригоди);
- низький рівень підготовки водіїв та відсутність ефективного контролю за діяльністю автошкіл;
- низький рівень виховання суспільства у сфері безпеки дорожнього руху, власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху. Все вищезазначене в більшій мірі розширює та

конкретизує той пере-лік детермінантів об'єктивного характеру, який ми раніше окреслити. В свою чергу, до суб'єктивних детермінантів відносять фактори які тим чи іншим чином сформовані безпосередньо особою, яка вчинила по-рушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Традиційно, українське суспільство розглядає найбільш значущим суб'єктивним фактором, що сприяє вчиненню порушень правил дорожнього руху, керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані сп'яніння. Але, навіть поверхневий аналіз статистичної інформації, яка надається Патрульною поліцією України<sup>1</sup>, дає нам можливість усвідомити певну хибність цієї соціальної думки. Так, в 2020 році, а разом з цим і в I кварталі 2021 року, цей фактор займає лише п'яту сходинку в топ-п'яти найбільш поширених причин виникнення дорожньо-транспортних пригод, які містять в собі підстави притягнути винну особу до кримінальної відповідальності. Так, найбільшу частку цього «антирейтингу» складає порушення правил маневрування (41,2%). Далі, за цією причиною, в переліку розташовані перевищення безпечної швидкості (23,1%), недотримання дистанції (16,8%), порушення правил проїзду перехресть (6,8%) і, нарешті, керування транспортним засобом у стані сп'яніння (6,6%).

Всі без виключення фактори детермінуючого суб'єктивного характеру тим чи іншим чином пов'язані з особистістю водія, який порушує правила дорожнього руху та експлуатації транспорту. Внаслідок чого, не враховувати таку особу під час аналізу детермінаційного комплексу у сфері порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту не можливо. Типовими для більшості водіїв-порушників є такі риси, як необачність, необережність, недисциплінованість, зневажливе ставлення до своїх обов'язків, байдужість до соціальних наслідків своїх рішень та дій, формальне ставлення до правил професійної діяльності, прагнення до невиправданого ризику, самонадійність, безпечність, легковажність та самовпевненість.

---

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні: статистична інформація Патрульної поліції України. База даних «Статистика» / Патрульна поліція України. URL:<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

Вони характеризуються недооцінкою суспільної небезпеки вказаних порушень, байдужим ставленням до необхідності їх дотримання, безвідповідальністю. Враховуючи вищезазначене, в межах невеликого підсумку, можливо наголосити на тому, що чітке усвідомлення змісту як загального детермінаційного комплексу у сфері порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, так і окремих його елементів дає нам можливість вибудувати ефективну систему протидії порушенням у даній сфері.

Порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами, зі смертельними наслідками – давня проблема, що гостро стоїть не тільки для України, а й для інших держав пострадянського простору. Можна і потрібно досліджувати, дискутувати щодо причин подальшого збереження надвисокого рівня «смертельних ДТП». Але факт залишається фактом: щорічно в середньому на дорогах країни гине близько 2 тис. осіб. І це на фоні того, що в Україні від 2018 року працює програма безпеки дорожнього руху, мета якої знизити рівень смертності і травматизму на дорогах. Щорічно з бюджету на програму належить виділяти 5% з доходів Дорожнього фонду, який наповнюється за рахунок надходжень від акцизних податків з пального і транспортних засобів, ввізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби, а також штрафів за недотримання габаритно-вагових норм<sup>1</sup>.

До початку широкомасштабної агресії російської федерації проти України прийнято було використовувати алегорію про «другий фронт», маючи на увазі автомобільні дороги, що забирали життя навіть більше, ніж збройний конфлікт. Втім, після 24 лютого 2022 р. такі порівняння, вочевидь, будуть недоречними. Проте не в алегоріях справа. А справа в тому, що навіть в умовах війни, хоча і спостерігається деяке зниження смертності на дорогах, ситуацію не можна вважати задовільною як для цивілізованої країни, що юридично та морально задекларувала курс на євроінтеграцію, підтверджує само-

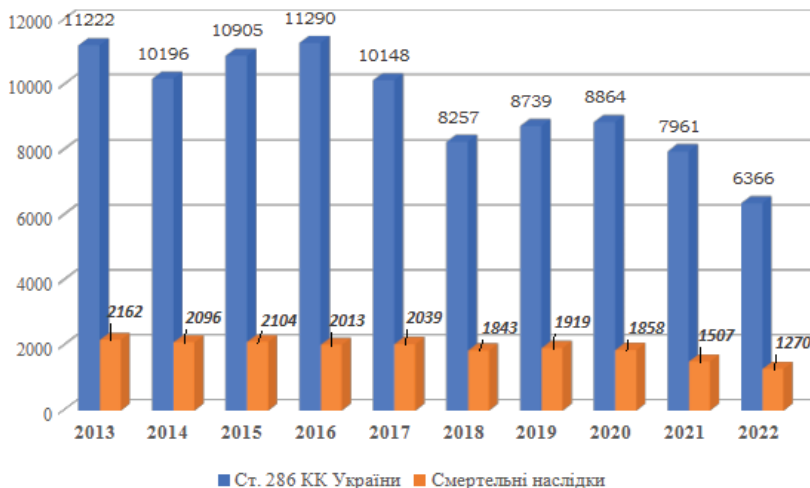
---

<sup>1</sup> Статистика смертельних ДТП: скільки українців гине на дорогах зараз і які прогнози влада дає на майбутнє / Слово і Діло. Аналітичний портал. 2021. 5 лютого. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/02/05/infografika/suspilstvo/statystyka-smertelnyh-dtp-skilky-ukrayincziv-hyne-dorohax-zaraz-yaki-prohnozy-vlada-daye-majbutnye>.

відданістю своє право на європейську цивілізаційну ідентичність. Загальна картина рівня й динаміки Порушення правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами виглядає таким чином (див. діаграму).

*Діаграма*

*Графічне зображення рівня та динаміки злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами*



Як можна бачити з діаграми, упродовж перших чотирьох років, з 2013 до 2016 року включно, динаміка кримінальних правопорушень, передбачених ст.286 КК України, в тому числі й тих з них, що спричинили смерть потерпілого, змінювалась не суттєво. Щорічний рівень складав приблизно 11 тис. випадків. У 2017–2018 рр. зменшилася до 8257 (–26,9%), в наступні два роки трохи зросла до 8864 у 2020 р. (+7,4%), а у 2021 р. скоротилася на 10,2% та становила 7961. Їх частка серед правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту скоротилася з 56,9% у 2013 р. до 43,1% у 2016 р., а в наступні роки (включаючи 2021 р.) зросла до 59%. Близько 20% таких діянь щороку спричиняли смерть потерпілого. Їх кількість

у 2013–2017 рр. була трохи більше 2000, у наступні три роки коливалася на рівні 1800–1900 випадків (2018 р.: –9,6%; 2019 р.: +4,1%; 2020 р.: –3,2%), а у 2021 р. знизилася на 18,9% та дорівнювала 1504<sup>1</sup>.

У 2022 році відбувся цілком прогнозований спад кримінальної активності за досліджуваним параметром. Однак цей спад є співвідносним із загальним зниженням злочинності в умовах війни та в цілому відповідає статистичним закономірностям, в основі яких знаходяться демографічні фактори (виїзд понад 8 млн. громадян України за кордон), мобілізацією осіб чоловічої статі (здебільшого) для відсічі збройної агресії, а також деурбанізацією значної кількості населених пунктів на Сході і Півдні країни, в межах яких традиційно реєструвалося найбільше випадків вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України. Крім того, збільшення присутності на автошляхах поліцейських патрулів, функціонування блокпостів також дали свій ефект щодо часткового зниження рівня правопорушень, зважаючи на підвищений ризику викриття. Тому навряд чи щось було б таким помилковим, як вважати, що під час війни громадяни України стали більш відповідальними у ставленні до виконання правил дорожнього руху.

Натомість серед тих факторів, на які можливо звернути увагу у складі детермінаційного комплексу порушень правил безпеки руху особами, які керують транспортними засобами, зі смертельними наслідками, є такі:

1) призупинення фінансування робіт щодо інфраструктурного облаштування автомобільних шляхів за технічними стандартами та безпековими нормативами ЄС, зокрема відповідно до вимог Директиви 2008/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради Європи від 19 листопада 2008 року «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури». Це пов'язано з пріоритетністю бюджетного фінансування сектору безпеки і оборони. Тож численна кількість інфраструктурних проєктів у сфері безпеки дорожнього руху наразі заморожена;

<sup>1</sup> Кримінальна ситуація в Україні: основні тенденції. 2021 рік : монографія / авт. кол. : М. Г. Вербенський, О. Г. Кулик, І. В. Наумова та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. М. Г. Вербенського. Вінниця : ТВОРИ, 2022. С. 180.

2) дія фактору так званої оборонної свідомості, що формується є особливий комплекс захисних реакцій, результатом дії яких є актуалізація та перманентне домінування вітальних спонук, тих, що прямо й безпосередньо убезпечують життя і здоров'я в умовах збройного конфлікту. Швидке пересування автомобільними дорогами – форма реакції втечі, що закріплюється та екстраполюється за межі зони бойових дій. Це є одним з чинників порушень швидкісного режиму їзди, що, своєю чергою, є основною причиною дорожньо-транспортних пригод, в тому числі і зокрема зі смертельними наслідками;

3) віктимні фактори, особливості яких в умовах війни визначаються: а) дією вказаної оборонної свідомості, що, у цьому контексті елімінує значення особистих заходів безпеки (використання пасків безпеки, дотримання інтервалу, дистанції у потоці, порушення правил обгону тощо) у порівнянні із загрозами війни; б) відсутністю, поганою укомплектованістю автомобільних аптечок та/або недостатнім рівнем знань та вмій надання першої домедичної допомоги, зупинки критичних кровотеч тощо. Вважаємо в комплекс заходів з теоретичної та практичної підготовки водіїв (в тому числі й при контролі рівня знань та вмій) має входити й домедична допомога;

4) збереження у значної частини населення, рівень доходів якого традиційно є низьким, фетишизовано-символічного відношення до транспортного засобу, що постає інструментом задоволення потреб у самоактуалізації та визнанні. Автомобіль розглядається як такий собі симулякр, який наділяється особливим, символічним соціальним значенням, що переноситься на його володаря. Відтак, агресивний стиль керування транспортним засобом постає формою самовираження та спробою отримання визнання, домінування над іншими, в тому числі й абстрактним соціальним порядком у виді Правил дорожнього руху.

Певна річ, переліченими факторами не обмежується цей складний кримінальний феномен. А тому дослідження мають бути продовжені й специфіковані до особливостей життєдіяльності та експлуатації транспорту в умовах війни.

## **4.2. Криміногенні чинники організаційно-управлінського характеру як детермінанти автотранспортних правопорушень**

У 2015 році організаційно-управлінська система контролю за дотриманням правил безпеки під час дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні зазнала системних змін. Зокрема, 18 листопада 2015 року була ліквідована Державна автомобільна інспекція Міністерства внутрішніх справ України (далі – ДАІ МВС), яка серед низки завдань, покладених на неї, здійснювала контроль виконання нормативних актів у сфері гарантування безпеки дорожнього руху, розробляла нові навчальні програми та проводила роботу з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Водночас із цим на зміну ДАІ МВС, а разом із цим і всій системі міліції в Україні 7 листопада 2015 року на підставі Закону України «Про Національну поліцію» прийшли новостворені підрозділи Національної поліції взагалі й патрульної поліції безпосередньо. Одними із завдань, покладених на патрульну поліцію України, стали забезпечення безпеки дорожнього руху, організація контролю за додержанням законів та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху, а також удосконалення регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки.

Одним із факторів, що стали підґрунтям для таких кардинальних змін у правоохоронній системі, стало те, що в суспільстві був високим рівень запиту на припинення корупції та беззаконня в системі органів ДАІ МВС. Крім того, рівень безпеки на дорогах України був дуже низьким. Так, у 2014 році, тобто за рік до впровадження реформи правоохоронної системи, було зареєстровано 153 205 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 4464 особи та було травмовано 32 352 особи. Свого часу досліджуючи проблематику кримінологічних ознак злочинності у сфері дотримання правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, ми наводили статистичну інформацію в цій сфері, а саме: в Україні в 2016 році було зафіксовано 158 776 випадків ДТП, а в 2020 році – 168 107 (тут



і далі – статистична інформація патрульної поліції України<sup>1</sup>). Інакше кажучи, ми наголошували на існуванні тенденції зростання щорічної кількості ДТП майже на 6%. Водночас із цим ДТП, пов'язані із смертю потерпілої особи або травмуванням, у 2016 році становили 26 782 випадки, а в 2020 році – 261 40 (зниження майже на 2,5%). При цьому кількість загиблих осіб під час ДТП у 2020 році збільшилась майже на 4% (із 3 410 в 2016 році до 3 541 в 2020 році), а кількість травмованих, навпаки, зменшилась майже на 5% (з 33 613 у 2016 році до 31 974 у 2020 році)<sup>1</sup>. Інакше кажучи, статистичні дані за останні п'ять років в Україні суттєво не відрізняються від показників 2014 року.

Виникає запитання: чому за умов проведення реформи організаційно-управлінського характеру суттєвих змін у питанні безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту не відбулось? Одним із ключових аспектів у цій проблемі вважаємо факт існування чинників організаційно-управлінського характеру в детермінаційному комплексі автотранспортних правопорушень.

Досліджуючи проблему класифікації детермінант злочинності Ю. В. Орлов зазначив, що організаційно-управлінські криміногенні фактори полягають у недоліках функціонування механізму державного управління економічними процесами та формування його апарату, профанації громадського контролю за діяльністю органів влади й місцевого самоврядування, бюрократизації державно-чиновничого апарату тощо. За цих умов повноцінна реалізація державою свого соціального призначення стає неможливою, що обумовлює загострення соціальних суперечностей і криміналізацію значної кількості суспільних відносин<sup>2</sup>. На нашу думку, все чітко, лаконічно і зрозуміло. Тому, спираючись на цю наукову платформу, спробуємо розв'язати проблемне питання криміногенних чинників організаційно-управлінського характеру. Для більш об'єктивного аналізу цих

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні: статистична інформація Патрульної поліції України // База даних «Статистика» / Патрульна поліція України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

<sup>2</sup> Кримінологія: Академічний курс/за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ: Кондор, 2018. С. 71.

чинників вважаємо за доцільне виділити із їх загальної сукупності певні підвиди. Серед цієї групи чинників можна виокремити такі:

- криміногенні чинники технічного характеру;
- криміногенні чинники правового характеру;
- криміногенні чинники управлінського характеру.

*Криміногенні чинники технічного характеру.* До цієї групи чинників можна віднести незадовільний стан доріг, технічний стан транспортних засобів, що експлуатуються на дорогах України, та їх відповідність світовим стандартам.

Аналізуючи проблематику стану доріг у нашій країні й те, яким чином це впливає як на виникнення окремих ДТП, так і на загальний рівень аварійності на шляхах України, необхідно наголосити на тому, що, попри організовану та запроваджену програму «Великого будівництва», в Україні стан доріг залишається вкрай незадовільним. При цьому такий стан доріг залишається одним із факторів ДТП в Україні. Ми проаналізували, спираючись на офіційну статистику патрульної поліції України, абсолютний рівень ДТП, які стали можливими через незадовільний стан доріг, у період з 2016 р. по 2020 р. (див. таблицю 20).

**Таблиця 20.**

*Дорожньо-транспортні пригоди,  
вчинені в умовах незадовільного стану доріг*

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Загальна кількість ДТП	158 776 (100%)	162 526 (100%)	150 120 (100%)	160 675 (100%)	168 107 (100%)
ДТП через незадовільний стан доріг	107 (0,07%)	139 (0,09%)	221 (0,15%)	199 (0,12%)	230 (0,14%)
Загальна кількість загиблих у ДТП	3 410 (100%)	3 432 (100%)	3 350 (100%)	3 454 (100%)	3 541 (100%)
Кількість загиблих у ДТП через незадовільний стан доріг	31 (0,915)	37 (1,08%)	61 (1,82%)	51 (1,48%)	60 (1,69%)

Загальна кількість травмованих у ДТП	33 613 (100%)	34 677 (100%)	30 884 (100%)	32 736 (100%)	31 974 (100%)
Кількість травмованих у ДТП через незадовільний стан доріг	159 (0,47%)	239 (0,69%)	309 (1%)	359 (1,1%)	334 (1,04%)

Які висновки можна зробити зі статистичної інформації, наведеної нами вище? Частка ДТП в Україні, причинами яких став незадовільний стан доріг, є мізерно малою, що, в свою чергу, певною мірою має заспокоювати нашу занепокоєність наявною ситуацією стосовно смертності та травматизму на шляхах України. Але це – з одного боку. З іншого боку, ми чітко спостерігаємо тенденцію зростання кількості таких випадків та як наслідок цього – збільшення частки ДТП із причини незадовільного стану доріг у сукупності всіх ДТП в Україні за той чи інший період. Факт того, що кількість ДТП із таких причин в останні п'ять років збільшилась більш ніж удвічі, є певним дзвоником для системи профілактики правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. При цьому не треба забувати про те, що кількість загиблих і травмованих у такого типу ДТП теж зросла майже вдвічі. А це вже не просто майнові збитки суспільства, а людські втрати – втрати, які відновити фактично неможливо. Наступним чинником, який впливає на обумовлення випадків ДТП як в окремій ситуації, так і взагалі по країні є той факт, що багатьом вітчизняним транспортним засобам властиві серйозні конструктивні недоліки, а більшість автомобілів зарубіжного виробництва випрацювали свій матеріальний ресурс, далеко не всі вони оснащені універсальними засобами безпеки. Узагалі проблема «автомобільного секонд-хенда» в нашій країні набула доволі високої актуальності.

За даними, наданими Президентом ГО «Українська організація захисту споживачів послуг» О. Тітамиром у нашій країні всього зареєстровано понад сім мільйонів легкових авто. При цьому не треба сподіватися на те, що більшість їх у належному технічному стані. Так, наприклад за своїм «віком» у лютому 2021 року легковики, які використовуються на шляхах України, розподілились на наступні

групи: 30 і більше років – 27% автомобілів; від 10-ти до 30-ти років – 47%. Крім того, як повідомляє AUTO.RIA, 15% активної частини авторинку України – це ще автомобілі, виготовлені за часів Радянського Союзу. За статистикою сервісних центрів МВС з питань реєстрації автомобілів в Україні, у 2019 році найбільше реєстраційних дій – 125 тисяч – було виконано з автомобілями марки ВАЗ.

Звернення до статистики продажу легкових транспортних засобів останніх років показало, що у 2019-му українці придбали вживаних авто у п'ять разів більше, ніж нових: 408 тис. проти 81,6 тис. Торік цифри практично не поліпилися – придбано 353 тис. вже експлуатованих легковиків і лише 85,5 тис. нових. Якщо ж узяти до уваги ще й кількість нерозмитнених «євроблях», які в країнах-імпортерах вважаються непотребом і не підлягають експлуатації (за різними даними – 1–1,5 млн, то перспективи засмічення українських локацій покинутими напризволяще авто є цілком реальними<sup>1</sup>. Крім того, за інформацією інтернет-порталу Асоціації автовиробників України «Укравтопром» за підсумками 2020 року на українські номери перейшли 353,4 тис. ввезених з інших країн уживаних легкових авто. При цьому за минулий рік в Україні було реалізовано 85,5 тис. нових легковиків. Отже, чотири з п'яти вперше зареєстрованих у минулому році легкових автівок були імпортним секонд-хендом<sup>2</sup>. Як наслідок такої ситуації в нашій країні – підвищення ризику виникнення ДТП на шляхах України. Яскравим прикладом «організаційно-управлінського провалу» влади є ситуація що склалася навколо так званих «євроблях». Нагадаємо про що йде мова. На початку 20-х років ХХІ століття на шляхах України почали з'являтися легкові автомобілі з державними номерами країн Європейського Союзу (переважно Польщі та Литви). Причин такого стану речей багато, але найбільш вагомими це: відносно низькі доходи населення в Україні; високі мита на ввезення автомобілів в Україну з-за кордону; недостатні номен-

<sup>1</sup> Тітамир О. Утилізація автомобіля успішно похована ще до її народження. *Дзеркало тижня. Україна* : сайт. 19.02.2021. URL: <https://zn.ua/ukr/ECOLOGY/utilizatsija-avtomotlokhu-uspishno-pokhovana-shche-do-jiji-narodzhenja.html>

<sup>2</sup> Підраховано кількість ненових іномарок, легалізованих в Україні у 2020 році // УкрАвтпром: Асоціація автовиробників України «Укравтопром»: URL: <https://ukrautoprom.com.ua/pidrahovano-killist-nenovih-inomarek-legalizovanih-v-ukrayini-u-2020-roczii>

клатура, кількість та якість автомобілів, що виробляються в Україні, їхня висока вартість; жорсткі законодавчі обмеження на користування застарілими моделями автівок в країнах Європейського Союзу; низькі ціни на вживані машини в Європейському Союзі – особливо на машини в проблемному технічному стані, оскільки ремонт таких авто дорогий, і в низці країн Європейського Союзу експлуатація таких машин ускладнена через технічний огляд та екологічні вимоги; прогалини в законодавстві і низький рівень організації правоохоронними органами контролю обігу незареєстрованих автомобілів в Україні, який, до речі, став можливим як результат характерних тенденцій в правоохоронній системі того часу (падіння авторитету правоохоронної системи після подій 2013–2014 років; початок реформування міліції в Національну поліцію та фактичне припинення активної правоохоронної діяльності ДАІ).

Протягом останніх п'яти років в Україні з'явилася критична маса автомобілів на єврономерах, що почало ставити під сумнів актуальність державної реєстрації автомобілів. Стало можливим це через прогалину в законодавстві: українці масово користувалися автомобілями на іноземній реєстрації, постійно утримуючи їх у режимі «тимчасового ввезення» або транзиту і не сплачуючи до бюджету належних зборів. Влада спробувала врегулювати це питання але, на превеликий жаль, законодавчі акти, запропоновані суспільству, не зовсім задовольняли вимоги автоспільноти. Столицею і містами України пройшли мітинги-протести власників автомобілів на номерах європейської реєстрації. Лейтмотивом цих протестів була несприятлива ідея оподаткування під час розмитнення автомобілів. Навколо цього питання протягом декількох років «ламалися списи» з боку як власників автомобілів, так і влади. При цьому питання, яке, на нашу думку, є більш проблематичним для українського суспільства, залишалось за межами цього суспільного конфлікту – проблема експлуатації на шляхах України автомобілів зарубіжного виробництва, які випрацювали свій матеріальний ресурс і через це підвищують власний рівень небезпечності їх експлуатації, а цей факт нікого не цікавив. Згодом влада і так звані власники «євроблях» знайшли певне порозуміння, а ми, як уже наголошувалося раніше, отримали

засилля на дорогах України застарілих і небезпечних у використанні легкових автомобілів.

*Криміногенні чинники правового характеру.* До цієї категорії чинників, як правило, відносять недоліки нормативного регулювання процесу дорожнього руху й інших трудових процесів, які становлять суспільну небезпеку під час експлуатації, низький рівень правової підготовки учасників трудового процесу і правовий нігілізм у суспільній свідомості. Як наголошують Р. Молчанов та М. Шевяков, динамічний розвиток суспільних відносин, зокрема на транспорті, вимагає негайних і вчасних нормативно-правових удосконалень. Це необхідно насамперед для недопущення порушення правоохоронними органами Конституції та законів України в процесі правозастосовної діяльності. Досить часто судді через нормативну неврегульованість аспектів суспільних відносин застосовують наявні в законодавчій базі норми права, які за певних безпрецедентних обставин справи не підлягають застосуванню, хоча є, на перший погляд, правильними. Наявні прогалини в нормативно-правових актах порушують основоположні принципи відповідальності винуватих осіб, зокрема, перестає діяти принцип невідворотності покарання, що є началом формування в суспільстві нігілістичних настроїв, стереотипів аномії<sup>1</sup>. Крім того, окремі положення тих чи інших нормативно-правових актів, що регулюють процес дорожнього руху в Україні, інколи суперечать одне одному. При цьому такі колізії створюють передумови для різного тлумачення водіями транспортних засобів цих положень і як наслідок – здійснення ними помилкових і небезпечних дій, що, в свою чергу, може стати причиною ДТП у конкретній дорожній ситуації. Так, наприклад, виходячи з положень ст. 34 Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний перевізник повинен утримувати транспортні засоби в належному технічному і санітарному стані та забезпечувати їх

<sup>1</sup> Молчанов Р., Шевяков М. Особливості притягнення водіїв до адміністративної відповідальності за ст. 124 КУпАП у контексті пошкодження складової об'єктів дорожнього сервісу: проблеми та шляхи вирішення // *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2021. № 1. С. 138. URL: [https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2021/06/21\\_1\\_ua\\_n/24.pdf](https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2021/06/21_1_ua_n/24.pdf).

зберігання, а також забезпечувати контроль технічного і санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут<sup>1</sup>.

Разом із тим, ч. 4 ст. 20 цього законодавчого акту передбачає, що до перевезень пасажирів автобусами у нічну пору (із двадцять дургої до шостої години), крім тих, що використовуються на маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, допускаються автобуси, обладнані контрольними приладами (тахографами) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв. На території України мають виконуватися вимоги щодо встановлення та використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення.

Обов'язкове обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості й тахографами для комерційних транспортних засобів запроваджено з 2012 року Порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року № 521<sup>2</sup>, який розроблено з метою виконання Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III. База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

<sup>2</sup> Про затвердження Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання та Порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання : наказ Міністерства Інфраструктури від 17.08.2012 № 521 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1586-12#Text>

<sup>3</sup> Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів : міжнародний документ ООН від 20.03.1958. БД «Законодавство України» / ВР України. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_343#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343#Text)

Але в цьому питанні є невеликий аспект, який фактично обнулює всі вищезгадані нормативно-правові акти. Йдеться про те, що в українському правовому полі відсутня відповідальність за невиконання вищевказаних вимог законодавства, а також не визначено державний орган, на який покладається функція контролю за дотриманням вищезгаданих нормативно-правових документів.

Інакше кажучи, вказані норми законодавства наразі в Україні практично не виконуються. Що ми маємо в цій ситуації як наслідок? Відповідні прогалини, навіть, можна наголосити, – недоліки законодавства надають перевізникам можливість допускати до роботи транспортні засоби без технічного огляду та у неналежному технічному стані. Така ситуація з нормативно-правовими документами у сфері регулювання дорожнього руху негативно впливає на рівень аварійності й тяжкості дорожньо-транспортних пригод. І це – лише один невеликий приклад проблем організаційно-управлінського характеру серед криміногенних чинників, що обумовлюють порушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Найголовніше – такі недоліки в нормативному регулюванні процесу дорожнього руху впливають на безпеку руху під час перевезення пасажирів (вантажів) і можуть призводити до суспільно небезпечних і навіть трагічних наслідків.

Щодо іншого *криміногенного чинника правового характеру* – правового нігілізму в свідомості суспільства – в цій ситуації варто дослухатись до думки О. А. Назаренка, який наголошує на тому, що правовий нігілізм не є абстрактною проблемою, що стосується тільки окремої особи і лише віддалено порушує спокій суспільства, адже у сучасному буденному житті все відбувається зовсім інакше, і розповсюдження такого нігілізму має практичний прояв<sup>1</sup>. Справа полягає в тому, що будь-яке порушення правил дорожнього руху є проявом правового нігілізму учасника дорожнього руху, ураховуючи той факт, що під правовим нігілізмом у науці розуміють певне ставлення особи до норм права, яке проявляється в їх ігноруванні. На перший погляд, правовий нігілізм характеризує сутність осіб,

<sup>1</sup> Назаренко О. А. Правовий нігілізм у сучасному суспільному житті. *Право і суспільство*. 2018. № 1. С. 32. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/1\\_2018/part\\_1/8.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/1_2018/part_1/8.pdf)



які є учасниками дорожнього руху (водії, пішоходи тощо) і порушують правила дорожнього руху. Але сучасні реалії демонструють наявність ще додаткового кола осіб, правовий нігілізм яких виступає криміногенним чинником автотранспортних правопорушень. У цій ситуації йдеться про прошарок сучасного українського суспільства, який безпосередньо, в момент нехтування правовими нормами не бере участі в дорожньому русі, але бере участь в управлінні процесах у сфері організації дорожнього руху та експлуатації транспорту. І той приклад, який ми наводили дещо раніше (неузгодженість нормативно-правових актів у сфері організації перевезення пасажирів), повною мірою демонструє наявність правового нігілізму в поведінці перевізника, коли той дає дозвіл на експлуатацію транспортного засобу без відповідного устаткування (наприклад, без пристроїв обмеження швидкості, тахографів тощо). Особа, тобто перевізник, безпосередньо сама не бере участі в дорожньому русі, але вона ухвалює відповідні рішення, які ґрунтуються на її особистому правовому нігілізмі й можуть обумовити виникнення ДТП.

*Криміногенні чинники управлінського характеру.* До цієї групи чинників, як правило, відносять незадовільне технічне обслуговування і ремонт транспортних засобів, дефекти в організації дорожнього руху і недосконалість системи професійного відбору на навчальний процес водіїв.

Щодо незадовільного технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів об'єктивно наголошують фахівці в цьому питанні, а саме експерти-криміналісти, які проводять певний набір експертиз під час з'ясування причин дорожньо-транспортних пригод. Так, фахівці стверджують, що серед причин дорожньо-транспортних пригод можна виділити 10–15% пов'язаних із технічними несправностями транспортних засобів. При цьому кожне третє ДТП, яке сталось із цих причин, є пов'язаним із проблемою гальмівної системи транспортного засобу (див. таблицю 21)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Інформація Тернопільського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України. Тернопільський науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України : офіц. сайт. URL: <http://www.ndekc.te.ua/news/roli-tehnchnogo-stanu-transportnih-zasobv-u-zabezpechenn-bezpeki-dorozhnogo-ruhu>.

**Таблиця 21.**

*Розподіл кількості ДТП за видами  
технічних несправностей транспортних засобів*

<b>Несправність</b>	<b>Кількість ДТП, %</b>
Робочої гальмової системи	31,8
Зовнішніх світлових приладів	20,2
Знос малюнка протектора	14,3
Рульового управління	13,6
Інші	20,1

Крім того, зі зростанням інтенсивності та щільності дорожнього руху ускладнюється і здійснення нагляду за цим рухом. Далеко не всі випадки порушення водіями правил дорожнього руху виявляються. Певну негативну роль відіграє і недостатня нормативна врегульованість усього комплексу питань, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, наприклад, донедавна існувала проблема правового забезпечення відеофіксації швидкісного режиму на дорогах країни з подальшим винесенням правового рішення стосовно порушень у цій сфері. Зрозуміло, що врегулювання цієї нормативно-правової проблеми – то лише один бік медалі. Головна проблема полягає в повсюдному поширенні технічних засобів такої фіксації на дорогах України. Про недостатній рівень вирішення цієї проблеми говорить той факт, що в другому за величиною місті України – Харкові наразі встановлено лише один стаціонарний пристрій відеофіксації швидкості транспортного засобу. Ось у таких питаннях проявляється рівень ефективності організації та контролю за дорожнім рухом на шляхах України.

Що стосується рівня підготовки водіїв транспортних засобів в Україні, то насамперед необхідно наголосити на тому, що правове регулювання такої підготовки в Україні здійснюється відповідно до Закону України «Про дорожній рух»<sup>1</sup>, Постанови Кабінету Міністрів

<sup>1</sup> Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

України «Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів»<sup>1</sup> та спільного наказу МВС України, МОН України, Міністерства інфраструктури України та Міністерства соціальної політики України «Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку» від 05.04.2016 № 255/369/132/344<sup>2</sup>. Головним державним органом, що відповідає за організацію експлуатації автомобільного транспорту, є Департамент автомобільного транспорту Міністерства інфраструктури України.

Більшість навчальних закладів в Україні, де проводиться підготовка водіїв, має приватну форму власності з різною кількістю працівників. Для проведення занять із вивчення правил дорожнього руху, основ безпеки руху, будови та експлуатації транспортних засобів, надання першої медичної допомоги й навчання керуванню транспортними засобами в таких навчальних закладах залучаються особи, які пройшли атестацію в Регіональному сервісному центрі МВС. При цьому для проведення занять із Правил дорожнього руху, основ безпеки руху, будови та експлуатації транспортних засобів необхідно мати вищу освіту та посвідчення водія на право керування транспортними засобами, для проведення занять з надання першої медичної допомоги – медичну освіту, для проведення занять з навчання керуванню транспортними засобами – освіту не нижче професійно-технічної і посвідчення водія на керування транспортними засобами відповідної категорії, документ, що підтверджує навички

<sup>1</sup> Про затвердження Порядку підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 20.05.2009 №. 980–2021-п . БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/487–2009-%D0%BF#Text>

<sup>2</sup> Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку: наказ МВС України, МОН України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства соціальної політики України від 05.04.2016 № 255/369/132/344. БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0672-16#Text>

керування транспортним засобом відповідної категорії більше трьох років протягом останнього часу.

Крім того, в 2019 році набули чинності зміни в процедурі складання та отримання посвідчення водія, що мають на меті усунути відомі недоліки і проблеми в цьому питанні. Особливо йдеться про корупційну складову як під час навчання, так і під час складання екзамену на отримання посвідчення водія. Справа полягає в тому, що якість підготовки водіїв залишалась тривалий час дуже низькою. У країні навіть сформувався тіньовий механізм отримання, а якщо точніше, то «купівлі» посвідчення водія. Зрозуміло, що схеми такої «оборудки» в кожному регіоні України мали власні характерні особливості та розміри так званої «матеріальної винагороди», але сутність одна: майбутні водії не навчались водінню, а банально купували офіційний документ, що надавав право керувати транспортним засобом. У цій ситуації зрозуміло те, що про будь-яку якість підготовки водія, а тим паче про відповідний набір знань, умінь та навичок у сфері водіння автомобільного транспорту а не йшлося. Усе це призводило до того, що аварійність на дорогах України продовжувала «вражати» всіх учасників дорожнього руху.

Підбиваючи підсумок викладеному, підкреслимо, що криміногенні чинники організаційно-управлінського характеру поділяються на певні підвиди: чинники технічного характеру (незадовільний стан доріг, технічний стан транспортних засобів, що експлуатуються на дорогах України, та їх відповідність світовим стандартам), чинники правового характеру (недоліки нормативного регулювання процесу дорожнього руху, інших трудових процесів, які становлять суспільну небезпеку під час експлуатації, низький рівень правової підготовки учасників трудового процесу, правовий нігілізм у суспільній свідомості) та чинники управлінського характеру (незадовільне технічне обслуговування і ремонт транспортних засобів, дефекти в організації дорожнього руху, недосконалість системи професійного відбору на навчальний процес водіїв). При цьому кожна з цих груп чинників має взаємозалежний характер і доповнює одна одну. Інакше кажучи, детермінаційний вплив у сфері автотранспортних правопорушень вони реалізують у комплексі.

### 4.3. Соціально-психологічні детермінанти правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту

За статистичною інформацією, яку надає Офіс Генерального прокурора, абсолютний рівень кримінальних правопорушень пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху (ст. 286 КК України) за останні п'ять років суттєво знизився: з 11 290 випадків (2016 р.) до 8864 (2020 р.)<sup>1</sup>. Іншими словами, динаміка змін за цей період зафіксована як зменшення на 21,5% кількості кримінальних правопорушень. Одночасно з цим, статистика загибелі потерпілих осіб в дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) навпаки, демонструє зростання з 3410 загиблих (2016 р.) до 3541 (2020 р.)<sup>2</sup>. Тобто, мова йде про те, що кількість загиблих в ДТП за останні п'ять років збільшилось на 3,8%. Зрозуміло те, що причинами та умовами такого стану у сфері дотримання правил дорожнього руху в Україні можливо визначити величезну кількість факторів, але, на нашу думку, одним з основних факторів зростання смертності на шляхах України (при умові зменшення зареєстрованих ст. 286 КК України) є керування транспортним засобом в стані сп'яніння. Іншими словами, ми наголошуємо на тому, що до причин злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації на пасажирському автотранспорті у першу чергу слід віднести антигромадську установку водіїв пасажирського автотранспорту до правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту, пов'язану з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння. При цьому, на нашу думку, суттєвий вплив на такий стан речей має сингулярний характер стосунків, що складаються в укра-

<sup>1</sup> Данильченко Ю. Б. Порушення правил дорожнього руху в стані сп'яніння як характерний прояв стану сингулярності українського суспільства. *Злочинність і протидія їй в умовах сингулярності: тенденції та інновації*: матеріали наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті члена правління Кримінологічної асоціації України, професора, Т. А. Денисової (м. Харків, 16 квіт. 2021 р.) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ; Кримінол. асоц. України. Харків: ХНУВС. 2021. С. 190–191.

<sup>2</sup> Статистика ДТП в Україні. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

їнському суспільстві в останні роки. Мова йде про те, що особи, які керують транспортними засобами в останній час або не замислюються, або взагалі не усвідомлюють, які негативні наслідки можуть відбуватись у випадку керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Ще небезпечніше те, що до моменту настання трагедії (смерті особи в результаті ДТП) оточуюче суспільство особи, яка в стані сп'яніння сідає за кермо транспортного засобу, фактично не засуджує його шляхом не звертання на це уваги. І тільки тоді, коли гине людина певна частина починає обурюватись тим що відбувається на шляхах нашої країна, а інша цинічно розмірковує над тим, буцімто така доля у загиблого. Загальновідомо, що керування транспортним засобом у стані сп'яніння заборонено на всіх рівнях нормативно-правового регулювання, однак сутність цієї причини не змінюється, більш того, у випадку, коли водію пасажирського автотранспорту «довіряють» своє життя пасажири, які користуються його послугами. Керування транспортним засобом у стані сп'яніння залишається традиційною «інтернаціональною» причиною, що породжує злочини проти безпеки дорожнього руху та настання тяжких наслідків. Керування транспортом за наявності алкоголю в організмі водія створює реальну загрозу безпеці дорожнього руху і завжди розглядається як умисне порушення незалежно від наслідків<sup>1</sup>. Зовнішня вольова та інтелектуальна спрямованість водія у стані сп'яніння (алкогольного, наркотичного, токсичного) виходить з безкарності за рахунок збереження здатності до керування транспортним засобом, недостатнього контролю на дорозі. Це підтверджують близько 30% осіб, засуджених за злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, вчинені у стані сп'яніння<sup>2</sup>. Значна кількість випадків керування пасажирським автотранспортом у стані алкогольного сп'яніння, а також загрозлива тенденція щодо їх збільшення пояснюється багатьма чинниками: низькою культурою та дис-

<sup>1</sup> Доненко В. В., Колпаков В. К. Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС, 2003. С. 83–85.

<sup>2</sup> Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС, 2004. С. 211.

ципліною водіїв, малоефективністю наявних механізмів контролю, слабкою технічною базою тощо. Ще більш небезпечним є поява та збільшення випадків перебування на маршруті водіїв пасажирського автотранспорту у стані наркотичного або токсичного сп'яніння. Статистика свідчить, що частіше водіями пасажирського автотранспорту допускається вживання наркотичних засобів, проявами якого є «загальмованість» рухів, погляду, зменшення зіниць тощо. При вживанні психотропних речовин існують такі прояви: різкі рухи, тривога або «страх в очах», збільшення зіниць, підвищена пітливість (краплі поту на обличчі та мокрі долоні), сухість у роті (відсутність слини), подразнення слизистої носової оболонки, бажання постійно пити, палити, жувати гумку або розмовляти, втрата апетиту, при систематичному вживанні – втрата ваги тощо. Тобто, вказані прояви при первинному огляді водія можуть бути підставою для направлення особи на освідування. Все викладене вище, на нашу думку, можливо пов'язати з тими кардинальними змінами, які відбуваються в свідомості нашого суспільства – ми все частіше спостерігаємо ситуацію коли особи і цілі прошарки суспільства не замислюються, не можуть дати прогноз та передбачити наслідки своїх дій. І як результат такої неспроможності події, в яких вони є учасниками або безпосередньо носіями відповідної поведінки, призводять до виникнення непередбачуваних або неочікуваних нових подій. Узагальнюючи викладене вище, є потреба наголосити на тому, що стан непередбачуваності та невизначеності розвитку майбутніх подій, а саме стан сингулярності в українському суспільстві, з кожним днем поступово все більше укорінюється в свідомості населення нашої країни і все частіше виступає плідним ґрунтом для існування такого фактору, який обумовлює порушення правил дорожнього руху, а саме – керування транспортним засобом особою в стані сп'яніння.

Окремо варто вказати на тому, що порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) – вельми поширене кримінальне правопорушення в Україні. Щорічно таких порушень реєструються десятки й сотні. Специфікою юридичного складу порушень чинних на транспорті правил є те, що він є загальним по відношенню до низки спеціальних і, перш за все тих, що передбачені ст.ст. 276 (по-

рушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту), 286 (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами), 286-1 (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння) 287 (випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації) КК України. У зв'язку з цим до обсягу передбачених ст. 291 КК України кримінально протиправних діянь потрапляють здебільшого діяння водіїв немеханічних (у розумінні Правил дорожнього руху<sup>1</sup>) транспортних засобів (велосипедів, електросамокатів, гіроскутерів, сігвейв і т. п.), а також маломірних водних суден, гужового транспорту, пішоходів. Це – вельми широка категорія учасників дорожнього руху, які, водночас, з огляду на низку факторів, часто виявляють недбалу, самовпевнену поведінку, що призводить до серйозних наслідків – аж до заподіяння смертей.

Детермінаційний комплекс цих кримінальних правопорушень виявляє предметно-практичну приналежність до факторів необережної злочинності. Особливості спричинення та зумовлення необережних злочинів, слушно наголошував А. П. Закалюк, проявляються не у системі, структурі та механізмі їх детермінації, а у змісті та у змінній (посилений або послаблений) обумовлювальній ролі основних груп її елементів, зокрема у співвідношенні груп елементів, що належать середовищу й особі<sup>2</sup>. При цьому для необережних кримінальних правопорушень традиційно вагому детермінаційну роль відіграють саме суб'єктивні чинники, змістом яких є самовпевнене чи недбале ставлення до об'єктивних компонентів конкретних ситуацій. У кримінології такі суб'єктивні фактори прийнято зводити до так званої легковажно-безвідповідальної мотивації.

<sup>1</sup> Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

<sup>2</sup> Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3-х кн. Кн. 2: Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. С. 685.



Щодо ж до так званих автотранспортних злочинів, то при-мат суб'єктивних чинників, властивий для необережної злочинно-сті загалом, порушується специфічними об'єктивними факторами. Так, К. О. Полтава безспідставно підкреслює, що особливість детермінації автотранспортної злочинності полягає у великому значенні умов вчинення цих злочинів, що мають об'єктивний характер. У цих злочинах об'єктивні чинники, які знаходяться поза волевиявленням злочинця, займають настільки помітне місце, що навряд чи існують ще будь-які інші злочинні прояви, процес вчинення яких зумовлювався б настільки сильно чинниками об'єктивного характеру. По-перше, автотранспортні злочини є результатом створення аварійної ситуації, що виникає у процесі складної взаємодії кількох учасників дорожнього руху між собою і з обставинами, що визначають об'єктивну обстановку руху. По-друге, у процесі вчинення автотранспортних злочинів взаємодіють процеси й явища соціального, технічного і природного характеру (хоча останні лише опосередковано впливають на дії учасників руху, що призводять до створення аварійної ситуації). Адже ізолювати дії водія і розглядати їх у відриві від конкретної ситуації, об'єктивних умов руху та поведінки інших учасників руху неможливо. Цим фактом, власне, й пояснюється специфіка механізму вчинення необережних злочинів, яка багато в чому зумовлюється ситуативним характером їх вчинення та складною взаємодією численних учасників дорожньо-транспортної пригоди<sup>1</sup>. Також специфіку автотранспортних злочинів зумовлює й той факт, що їх вчиненню можуть сприяти і дії потерпілого (потерпілих)<sup>2</sup>.

Водночас детермінація саме кримінально протиправних порушень чинних на транспорті правил має і свою специфіку. Остання зумовлена, по-перше, здебільшого характеристикою осіб злочинців, які здебільшого не є спеціальними суб'єктами кримінальних правопорушень, не володіють особливими знаннями і навичками у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту

<sup>1</sup> Полтава К. О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. Право і суспільство. 2012. № 6. С. 184.

<sup>2</sup> Там само. С. 186.

та, по-друге, обставинами збройної агресії, які формують соціально-психологічні комплекси безпекової домінанти, відсуваючи на другий план значущість вимог правових режимів неочевидно-вітально-го, фоново-урбаністичного значення. Саме до останніх відносяться чинні на транспорті правила, що забезпечують рух, а також нормативно-правових актів, норм і правил виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів.

Аналіз слідчої, судової практики, стану правового регулювання відносин за участю вказаної категорії учасників дорожнього руху, а також стану інфраструктурного забезпечення руху транспортних засобів в містах, існуючих в українському суспільстві урбаністичних традицій, узвичаєнь дозволяє зробити деякі узагальнення щодо основних груп детермінант, які зумовлюють поширення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 291 КК України взагалі та в умовах збройного конфлікту, зокрема.

*Культурно-психологічні фактори* – група детермінант злочинності, які виражаються у складових докси – буденної масової свідомості, як оператора культури конкретного суспільства, соціальної групи (субкультури), а також в індивідуальних структурах психіки (диспозицій, установки, досвід, безсвідомі конструкції тощо). Ці фактори мають чи не найбільш складну етіологію, феноменологію з усіх тих, що зазвичай потрапляють до поля зору кримінологів. Водночас вони ж виявляються й найбільш інтенсивними у сенсі функціонування всього детермінаційного комплексу тих чи інших соціальних практик, в тому числі й злочинності. Свідомо виносячи за дужки опис загальнотеоретичних підстав дослідження цих факторів щодо порушення чинних на транспорті правил, можемо вивести декілька їх груп, що, на нашу думку, складають вагоме детермінаційне підґрунтя їх відтворення, а саме:

а) недостатньо високий рівень правової культури у сфері участі у дорожньому русі. Буденна правосвідомість значної кількості громадян не містить констелятивних зв'язків між статусом пішоходів, водіїв велосипедів, самокатів (зокрема, електросамокатів) і подібних до них транспортних засобів з електричним двигуном малої потужності та статусом учасників дорожнього руху, що накладає істотні

обмеження, унормовує правила поведінки на дорогах. Наприклад, рух електросамокатом, велосипедом по тротуару всупереч вимогам Правил дорожнього руху часто сприймається громадянами як норма, не викликаючи ані правової реакції щодо припинення подібних дій, ані бодай обурення;

б) недостатньо сформовані традиції керування велосипедами як одним з найдоступніших, екологічно чистих, а тому й найпоширеніших у країнах Європі транспортних засобів. Принагідно зауважимо, що близько 70% всіх кримінальних проваджень та судових вироків за ст. 291 КК України – це саме випадки порушення чинних на транспорті правил особами, які керують велосипедами. Так, наприклад, громадянка К., не маючи на велосипеді додаткового сидіння, обладнаного надійно закріпленими підніжками, ліхтаря (фари) в темну пору доби перевозила на багажнику велосипеда малолітню М. та на рамі велосипеда малолітнього Б. На одній з ділянок доріг К., знехтувавши заходами безпеки дорожнього руху, не врахувала дорожню обстановку, не вибрала безпечну швидкість руху, та, не впоравшись із керуванням, допустила падіння велосипеда разом із вказаними малолітніми дітьми на асфальтоване покриття проїжджої частини, внаслідок чого малолітня М. від отриманих тілесних ушкоджень (відкрита непроникаюча черепно-лицьова травма у формі перелому основи черепа з забійною раною в лівій завушній ділянці з синцем, забій головного мозку, субарахноїдального крововиливу (скупчення крові під м'якою мозковою оболонкою), крововилив у шлуночкову систему головного мозку та ін.) померла<sup>1</sup>. І таких прикрих випадків чимало. Вочевидь, «велосипедна культура» є достатньо низькою (а надто у невеликих населених пунктах, селах й селищах), тількино починає оформлюватись за канонами, наближеними до країн Європейського Союзу, в тому числі й в інфраструктурному контексті;

в) так звана «оборонна свідомість», що активізується в умовах збройного конфлікту, серед іншого формує психологічну установку на виживання, захист вітальних інтересів та домінанту персоніфі-

<sup>1</sup> Вирок Ічнянського районного суду Чернігівської області. Справа № 733/311/22. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/106447753>.

кованих благ (здебільшого у осіб, безпосередньо не залучених до бойових дій). Цей фактор виявляється актуальним для громадян, які опиняються у зоні бойових дій та вимушені або рятуватися втечею, або, залишаючись на небезпечній території, підлаштовуватись під перманентні загрози життю та здоров'ю від вражаючих факторів бойового характеру. Вказані обставини й зумовлюють означену вище психологічну установку й домінують персоніфікованих благ. В таких обставинах правила дорожнього руху виявляються далеко навіть не другорядними, а практично неважливими нормативами, нехтування якими легітимізується через апелювання до небезпечної обстановки життєдіяльності.

Не зайвим Порухення правил дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) є ординарним кримінальним правопорушенням, які супроводжує людство від моменту появи транспортних засобів, в тому числі й немеханічних. Тому не є дивною, що ступінь наукової розробленості проблем детермінації цього різновиду необережної кримінальної активності є досить високим і навряд чи, здавалося, можна було б виявити нового, зокрема й зі структури суб'єктивних факторів. Втім, війна накладає істотні зміни у всі без виключення сфери життєдіяльності. І йдеться не тільки про фізичні руйнації, масові й трагічні позбавлення життя, запобігання тілесних ушкоджень, а й про шкоду ментальну та видозміну морально-психологічного клімату соціальних взаємодій, зрештою – про психічну травму війни у масовому, колективному вимірі.

Правий, на нашу думку, Ю. В. Орлов, коли стверджує, що війна – це, передусім, травма. Їй не тільки для всіх учасників збройного конфлікту, а й всього (чи більшості) населення країни, втягнутої у конфлікт. Ця травма є комбінованою, містить різні складники, що зумовлюють неоднакові конфліктогенні, в тому числі й криміногенні чинники соціогенези<sup>1</sup>.

Колективну травму можна трактувати як руйнування соціально-психологічних структур і цінностей групи, або така їх зміна, за якої

<sup>1</sup> Орлов Ю. В. *Кримінологічні орієнтації в стратегії перехідного правосуддя для України: картографія колективних травм війни*. Вісник Кримінологічної асоціації України. 2023. № 2. С. 68.

вони не можуть бути одразу відновлені після припинення травматичної дії; як досвід, що набуває і переживає група внаслідок травматичної події; і як кризу, що стає поворотним пунктом розвитку, коли використовуються ресурси посттравматичного зростання. Серед досліджуваних механізмів утворення і поширення колективних травм – інформаційна травматизація, яка є обов’язковим компонентом усіх колективних травм, і посттравматичний стресовий розлад, який поширюється в популяції переважно через вторинний травматичний стрес<sup>1</sup>.

Таким чином, фактором глибинної дії у структурі суб’єктивної детермінації кримінальних порушень правил дорожнього руху є психічна травмованість водія. Вона не є явною, не проявляються у розладах психічної діяльності, які б напяму детермінували соціальні девіації, в тому числі й пов’язані з необережною кримінальною активністю. В той же час травма запускає низку реакцій захисної властивості, одним з проявів дії яких є формування так званої оборонної свідомості. Остання на офіційному законодавчому рівні асоціюється із явищем абсолютно позитивним, соціально бажаним в умовах необхідності долучення громадян до справи відсічі збройній агресії. І з цим важко не погодитись.

Так, відповідно до п. 13 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про основні засади державної політики у сфері утвердження української національної та громадянської ідентичності» визначено, що оборонна свідомість – *свідоме сприйняття та готовність громадянина до захисту незалежності і територіальної цілісності України, конституційних засад державного ладу, національних інтересів та суспільно-державних (національних) цінностей України*<sup>2</sup>. У більш розгорнутому, доктринальному вигляді оборонна свідомість визначається як сегмент національної ідентичності, фактор групової консолідації

<sup>1</sup> Горнтостай П. П. Колективна травма як складна соціальна ситуація : системно-понятійний аналіз. Наукові студії із соціальної та політичної психології. 2021. Вип. 48. С. 100–102.

<sup>2</sup> Про основні засади державної політики у сфері утвердження української національної та громадянської ідентичності : Закон України від 13.12.2022 р. № 2834-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2834-20#Text>

в установці на боротьбу за агресором. Функціонал оборонної свідомості безпосередньо впливає на визначення домінуючі мотивації у справі відсічі збройної агресії, зниженні колективної віктимності Українського народу при детермінації злочинів агресії. Поруч з цим оборонна свідомість у її фальсифіковано-інверсивних комбінаціях здатна детермінувати опозиційну ворожість, легітимізувати ненависть і злочини агресії, воєнні злочини<sup>1</sup>.

Не складе надмірних зусиль виявити, що оборонна свідомість, поруч з соціально бажаними ефектами, має й побічні реакції. Найперше вони вбачаються в опозиційній консолідації, що є джерелом агресії, а, відтак, й пов'язаного з нею криміногенного потенціалу, зокрема на ґрунті ненависті. Однак в розрізі нашого дослідження нас більшою мірою цікавить не це. Звернімо увагу й на інший аспект, що упускається з фокусу уваги дослідників: утвердження домінанти протидії агресії у порівнянні з іншими обставинами життєдіяльності. Первинна реакція захисту – *драйв пріоритетності* – пріоритетність національної безпеки та фоновий, другорядний характер інших обставин і факторів, в тому числі й безпеки дорожнього руху.

При цьому вказане відношення домінантності, будучи опосередкованим проявом дії травми війни, формується не тільки у зоні бойових дій чи наближеної до неї. І стосується воно (відношення) не тільки тих осіб, які мають безпосередній досвід бойових дій. Особливість травми війни полягає у тому, що вона є детермінується в тому числі інформаційними зв'язками, впливами. Власне, навряд чи в Україні є люди, що в тій чи іншій мірі не травмовані фактором війни. У зв'язку з цим важливо бути свідомим тієї обставини, що йдеться про масово-психологічну установку діяльності, яка передбачає домінантність, пріоритетність факторів безпеки і відсічі агресії над супутніми, другорядними та неочевидними чинниками та обставинами життєдіяльності. Так травма, опосередковано через ефекти оборонної свідомості, формує специфічні утворення у комплексах суб'єктивних факторів детермінації кримінальних порушень безпеки

<sup>1</sup> Сокурєнко В. В. Концепт оборонної свідомості у структурі кримінології війни. Українська поліцейстика: теорія, законодавство, практика. 2023. № 1. С. 166.

ки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. Врахування цих факторів і чинників є важливим напрямом у підвищенні ефективності кримінально-превентивних заходів відповідної спрямованості.

Інфраструктурно-урбаністичні фактори репрезентують недостатню облаштованість населених пунктів для забезпечення безпечного руху водіїв велосипедів, електросамокатів, сігвеїв і подібних їм транспортних засобів. Щороку близько 2 тис. дорожніх пригод стається за участю велосипедистів та водіїв самокатів. Однією з ключових умов такого стану речей є рух водіїв вказаних транспортних засобів або автошляхами, або тротуарами.

Пов'язаними з психологічними є організаційно-управлінські фактори: 1) недостатній контроль з боку уповноважених суб'єктів за користування транспортними засобами (в т. ч. за маломірними судами); 2) запізніле унормування вимог забезпечення безпеки при керування велосипедками, електросамокатами тощо. Лише у 2018 р. у Держаних будівельних нормах з'явилися вимоги до облаштування велосипедної інфраструктури (В.2.3-5:2018 «Вулиці і дороги населених пунктів» – обов'язкове облаштування велосипедних смуг і доріжок при проектуванні нових, реконструкції або капремонті існуючих вулиць і доріг в населених пунктах). І, ясна річ, впровадження цих норм у життя при реконструкції населених пунктів потребує достатньо значного і часу, і фінансових вливань. Враховуючи ж фінансовий тягар, який Україна змушена нести від війни через неспровоковану агресію російської федерації, терміни впровадження у життя проектів, заснованих на нових будівельних нормах, здатних вивести безпеку дорожнього руху на якісно новий рівень, ще більшою мірою віддаляються. Водночас переконані, що проектування робіт щодо повоєнного відновлення міст України має неодмінно відбуватись з урахуванням найкращих світових зразків до облаштування безпечного простору для руху велосипедів, самокатів, інших самобалансуючих транспортних засобів. Стратегії відбудови та розвитку міст обов'язково мають включати велосипедні концепції. Успішність реалізації цього кроку не в останню чергу залежить.

## 4.4. Корупційні ризики у діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту

Загальновідомо, що корупція негативно впливає майже на всі сфери життя суспільства. Не оминула вона й сферу безпеки дорожнього руху. Деякі дослідження взагалі вказують на те, що індекси корупції в суспільстві можуть використовуватися як узагальнений показник ступеня дотримання правил дорожнього руху та ризикованої поведінки усіма учасниками дорожнього руху<sup>1</sup>. Водночас взаємозв'язок між корупцією та дорожньо-транспортними пригодами є не прямим й його важко одразу відслідкувати. Вважаємо, що негативний вплив корупції на безпеку дорожнього руху проявляється, зокрема, у такому<sup>2</sup>.

По-перше на безпеку дорожнього руху прямо впливає стан автомобільних доріг. У цей же час, за різними оцінками фахівців, від 10 до 30% від виділених бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та ремонт автомобільних доріг незаконно використовуються<sup>3</sup>. До того ж близько 90% підрядів – це поточний середній ремонт, гарантійні строки в такому разі коливаються від одного до п'яти років. А це означає, що вкладені в ці дороги мільярди, як висловилася засновниця «Ліги антитрасту», Державний уповноважений антимонопольного комітету України в 2015–2019 рр. Агія Загребельська, скоро можуть «цілком законно перетворитися на гарбуз»<sup>4</sup>. Таким

<sup>1</sup> Wells P., Beynon M. J. Corruption, Automobility Cultures, and Road Traffic Deaths: The Perfect Storm in Rapidly Motorizing Countries? *Environment and Planning A: Economy and Space*. 2011. Vol. 43 Issue 10. P. 2492–2503. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1068/a4498>.

<sup>2</sup> Новіков О. В. Щодо впливу корупції на безпеку дорожнього руху в Україні. Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України: збірник тез міжнародної конференції (м. Харків, 22 вересня 2021 р.). Харків: Юрайт, 2021. С. 231–233.

<sup>3</sup> Іжевський Р. П. Запобігання незаконному використанню бюджетних коштів при будівництві автомобільних доріг : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2021. 263 с.

<sup>4</sup> Загребельська А. Корупція та неефективність. Основні ризики «Великого будівництва», які досі не знято / Наші гроші. URL: <https://nashigroshi.org/2021/08/24/koruptsiia-ta-neeefektyvnist-osnovni-ryzyky-velykoho-budivnytstva-iaki-dosi-ne-zniato> .



чином, існує певний зв'язок між корупцією у діяльності Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор) та безпекою дорожнього руху в країні.

По-друге, на безпеку дорожнього руху впливає й рівень корупції у Департаменті патрульної поліції Національної поліції України. Відповідно до Положення про Департамент патрульної поліції, яке затверджено Наказом Національної поліції України від 06 листопада 2015 р. № 73, саме на цей орган покладається завдання щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Корупційні відносини дуже часто виникають у зв'язку із порушенням водіями транспортних засобів правил дорожнього руху (наприклад, перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху тощо). У такому випадку водію набагато вигідніше надати працівнику патрульної поліції неправомірну вигоду ніж сплатити штраф, який буде значно перевищувати розмір неправомірної вигоди. Тобто фактично хабарництво у цьому випадку використовується для ухилення від більш суворого покарання за порушення правил дорожнього руху. Усвідомлення такої можливості впливає на дотримання значною кількістю водіями правил дорожнього руху.

По-третє, часто корупційні відносини виникають також у зв'язку із проходженням процедури допуску до керування транспортними засобами. Так, не є секретом те, що працівники сервісних центрів Міністерства внутрішніх справ неформально взаємодіють із закладами, які проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (так званими «автошколами»), та надають за неправомірну вигоду нелегальні послуги щодо успішного складення теоретичних і практичних іспитів, необхідних для одержання посвідчення водія. Як зазначає відома громадська організація «Transparency International Ukraine», користувачі Google в Україні регулярно шукають інформацію про те, як купити водійські права<sup>1</sup>. Зрозуміло, що особи, які скористалися такою послугою, не намагалися належним чином засвоїти правила дорожнього руху.

---

<sup>1</sup> Водительские лицензии без взяток: миф или реальность. URL: <https://ti-ukraine.org/en/news/bribe-less-driver-s-license-myth-or-reality>.

На жаль, нам не відомо, скільки смертей та травмувань можна було б уникнути, якщо б всі водії належним чином проходили теоретичну та практичну підготовку.

По-четверте, з корупційними практиками пронизана процедура проведення обов'язкового технічного контролю. Дуже часто сертифікати про технічний огляд видаються взагалі за відсутності транспортних засобів, які проходять необхідні перевірки, за надання неправомірної вигоди<sup>1</sup>. Слід констатувати, що за існуючого на сьогодні рівня поширення корупції в Україні обов'язковий технічний контроль не відіграє своєї ролі у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Взагалі державний контроль за безпекою дорожнього руху в Україні, окрім Національної поліції, також здійснюють Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Міністерство внутрішніх справ, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), обласні державні адміністрації та міські, районні, обласні ради. Найбільші ризики вчинення корупційних правопорушень і правопорушень, пов'язаних з корупцією, виникають при наданні адміністративних послуг та реалізації контрольних-наглядових функцій уповноваженими посадовими особами органів державного контролю.

У сфері надання адміністративних послуг містяться такі корупційні ризики<sup>2</sup>:

- непрозорий розподіл дозволів на виконання міжнародних автомобільних перевезень вантажів/пасажирів по території іноземної держави, створення штучного дефіциту дозволів з метою схилення перевізників купувати їх у посередників за завищеною вартістю (зазначимо, що після схвалення «транспортного безвізу» між ЄС та Україною у червні 2022 р. за-

---

<sup>1</sup> Corruption, Traffic Enforcement and Road Safety. URL: <https://www.arrivealive.mobi/corruption-traffic-enforcement-and-road-safety>.

<sup>2</sup> Голівкін Б. М. Корупційні ризики у сфері державного контролю за безпекою дорожнього руху. *Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі*: мат. VII Міжнарод. наук.-практ. конф. (м. Київ, 8–9 груд. 2022 р.). С. 30–33.

значений корупційний ризик тимчасово мінімізовано на час дії такого «безвізу»);

- надмірна бюрократизація процесу ліцензування господарської діяльності, обтяження формальними процедурами отримання ліцензій на право здійснення господарської діяльності у сфері внутрішніх і міжнародних перевезень автомобільним транспортом пасажирів, вантажів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів, а також монополізм щодо ліцензування вказаної господарської діяльності центральним органом виконавчої влади, що створює умови для пошуку незаконних способів вирішення цієї проблеми;
- часткове переведення в електронну форму надання послуг щодо ліцензування господарської діяльності у сфері автотранспорту пасажирів і вантажів, збереження можливості особистих контактів між суб'єктами звернення та суб'єктами надання таких послуг;
- можливість заочного оформлення сертифікату відповідності на колісні транспортні засоби без фактичного проведення перевірки його технічного стану на предмет безпечної експлуатації та підтвердження відповідності екологічним нормам Євро, або з проведенням формального дослідження акредитованими випробувальними лабораторіями;
- наявність широких дискреційних повноважень стосовно ухвалення рішень щодо надання дозволів і ліцензій, продовження їх дії, анулювання, відмови у наданні, а також відкриття, закриття, внесення змін та/або продовження дії дозволів на автобусні маршрути загального користування;
- можливість надання необґрунтованих конкурентних переваг з метою отримання корупційної ренти за допуск до ринку автотранспорту суб'єктів господарювання із сумнівною діловою репутацією при одночасному створенні бюрократичних перешкод при входженні на ринок добросовісних перевізників<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> Головкин Б. М. Тіньова зовнішня торгівля і корупція на митницях. *Проблеми законності*. 2017. Вип. 139. С. 218–230.

- збереження необхідності фізичного звернення замовників до сервісних центрів Міністерства внутрішніх справ і вимога надання документів у паперовому вигляді для одержання адміністративних послуг при одночасній «комплексного вирішення питань» посередниками за винагороду в доступному розмірі;
- перебої і затягування часу в наданні адміністративних послуг, пов'язані з відсутністю електропостачання, повітряними тривогами під час дії воєнного стану;
- можливість неофіційного пришвидшеного надання «повного пакету послуг» із реєстрації транспортних засобів, у тому числі вживаного, ввезеного з-за кордону, перереєстрації транспортних засобів з одного власника на іншого, відновлення свідоцтва про реєстрацію, перереєстрацію після успадкування у сервісних центрах Міністерства внутрішніх справ у звичайному порядку (не онлайн) посередниками від комерційних майданчиків, адміністраціями автосалонів, з видачою свідоцтва про реєстрацію та номерних знаків;
- неофіційні домовленості (корупційні змови) між адміністрацією акредитованих навчальних закладів (автошкіл) і посадовими особами територіальних сервісних центрів Міністерства внутрішніх справ про видачу посвідчень водія за корупційними схемами, що передбачають вирішення усіх питань без присутності або за формальною участю претендента у найкоротші строки за помірну плату.

Реалізації контролюючо-наглядових повноважень органами державного контролю у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху властиві наступні корупційні ризики<sup>1</sup>:

- можливість вчинення антиконкурентних дій органами державного контролю на ринку автомобільних перевезень на користь окремих суб'єктів господарювання;

---

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Корупційні ризики у сфері державного контролю за безпекою дорожнього руху. Реалізація державної антикорупційної політики в міжнародному вимірі: мат. VII Міжнарод. наук.-практ. конф. (м. Київ, 8–9 груд. 2022 р.). С. 30–33.

- великі штрафні санкції за порушення порядку провадження господарської діяльності (так, розміри штрафів за різні форми порушення порядку провадження господарської діяльності, передбачені ст. 164 КУпАП, починаються від 17 тис. грн.);
- дискреційні повноваження посадових осіб щодо видачі, анулювання ліцензій на право провадження господарської діяльності, звуження провадження господарської діяльності, розширення провадження виду господарської діяльності;
- відсутність єдиного підходу до прийняття рішень за результатами здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства автоперевізниками, норм на автомобільному транспорті, виконання вимог міжнародних договорів;
- упереджений підхід щодо вибору об'єкту здійснення контролю-наглядових заходів на ринку автоперевезень;
- можливість фальсифікації матеріалів перевірок щодо наявності дозвільних документів, додержанням ліцензійних умов з надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів при виявленні порушень, перевірки технічного стану транспортного засобу на відповідність вимогам безпеки, дотримання вимог режиму праці та відпочинку під час внутрішніх автоперевезень, здійснення габаритно-вагового контролю та ін.;
- можливість одержання неправомірної вигоди посадовими особами територіальних органів Укртрансбезпеки під час рейдових перевірок, спрямованих на виявлення фактів перевищення дозволених вагових норм перевезення вантажу, наявності ліцензій щодо провадження господарської діяльності у сфері автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, додержання ліцензійних умов з надання послуг, наявності товаро-транспортних накладних та ін.;
- можливість отримання неправомірної вигоди посадовими особами Патрульної поліції під час проведення оглядів водіїв транспортних засобів на стан алкогольного/наркотичного сп'яніння, за не притягнення до адміністративної відповідальності за ст. 130 КУпАП;

- можливість отримання неправомірної вигоди при виявленні фактів незаконного керування транспортними засобами, щодо яких порушено обмеження, встановлені Митним кодексом України;
- можливість невнесення, корегування і видалення даних в Єдиній автоматизованій системі обліку ДТП посадовими особами, які мають відповідний допуск, зміни ключових показників звітності стосовно кількості ДТП з постраждалими, кількості загиблих і травмованих за звітний період, з метою штучного покращення результатів діяльності Патрульної поліції щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>.

Окрім зазначених, існують й інші корупційні ризики при здійсненні контрольно-наглядових функцій посадовими особами органів державного контролю у сфері забезпечення контролю за безпекою дорожнього руху. Загальновизнаним механізмом зниження рівня вказаних корупційних ризиків є використання електронних засобів надання адміністративних послуг, відео фіксація застосування контрольних заходів та відображення їх результатів в Єдиних реєстрах з відкритим доступом<sup>23</sup>.

У діяльності суб'єктів господарювання, що здійснюють автомобільні перевезення пасажирів і вантажів мають місце наступні корупційні ризики<sup>4</sup>:

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75.

<sup>2</sup> Таволжанський О. В. Цифровізація публічних послуг як основний інструмент протидії корупції. *Запобігання корупції у приватному секторі* : матеріали наук.-практ. онлайн «круглого столу», присвяченого 25-річчю із дня створення НДІ вивчення проблем злочинності та 95-річчю із дня народження акад. Володимира Сташиса (м. Харків, 1 лип. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 134–136.

<sup>3</sup> Колодяжний М. Г. Стратегії обмеження корупції в Україні. *Запобігання корупції у приватному секторі* : матеріали наук.-практ. онлайн «круглого столу», присвяченого 25-річчю із дня створення НДІ вивчення проблем злочинності та 95-річчю із дня народження акад. Володимира Сташиса (м. Харків, 1 лип. 2020 р.). Харків : Право, 2020. С. 72–76.

<sup>4</sup> Головкін Б. М. Корупційні ризики у сфері перевезень автомобільним транспортом. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції*: збір. тез допов. учасників VIII Всеукр. круглого столу (м. Львів, 08 грудня 2022 року). Львів: ЛьвДУВС, 2022. С. 48–51.

- встановлення позаслужбових відносин з керівниками центрального апарату Міністерства інфраструктури України, Укртрансбезпеки та інших органів державного контролю, поєднаних з виплатою корупційної ренти за сприяння у провадженні тіньового і сірого бізнесу на ринку внутрішніх і міжнародних автоперевезень, створення «зелених коридорів» для безперешкодних автоперевезень наближеним до керівництва органів державного контролю кампаніям<sup>1</sup>;
- низька конкурентна спроможність офіційних автомобільних перевізників, зумовлена додатковими зобов'язаннями здійснювати пільгові перевезення пасажирів та перевезення пасажирів за регульованими тарифами, а також регулярні проблеми з компенсацією понесених витрат автоперевізникам;
- включення до складу акціонерів та засновників компаній з автоперевезень членів сімей, близьких і довірених осіб, які можуть вирішувати питання з керівництвом державних контролюючих органів;
- виплата заохочувальних платежів комерційним посередникам за пришвидшення одержання дозвільних документів;
- виділення коштів водіям міжнародних і внутрішніх рейсів для виплати неправомірної вигоди за уникнення відповідальності за порушення законодавства про автомобільний транспорт та митного законодавства.

У діяльності Укртрансбезпеки наявні такі корупційні ризики<sup>2</sup>:

- спрямованість діяльності Укртрансбезпеки на покарання порушників законодавства про автомобільний транспорт та виконання планових показників щодо стягнення штрафних санкцій і наповнення доходної частини Державного бюджету України;

---

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Тіньова зовнішня торгівля і корупція на митницях. *Проблеми законності*. 2017. Вип. 139. С. 218–230.

<sup>2</sup> Головкін Б. М. Корупційні ризики у сфері перевезень автомобільним транспортом. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції*: збір. тез допов. учасників VIII Всеукр. круглого столу (м. Львів, 8 груд. 2022 р.). Львів: ЛьвДУВС, 2022. С. 48–51.

- можливість задоволення державними контролюючими органами приватних інтересів родичів та інших близьких осіб шляхом сприяння в створенні логістичних кампаній та забезпеченні прибутковості бізнесу з автоперевезень;
- можливість створення штучного дефіциту дозволів для здійснення міжнародних вантажних перевезень та видача їх за підробленими документами після надання неправомірної вигоди, а також відсутність в пунктах видачі дозволів засобів аудіо-відео фіксації;
- упереджене ставлення при розгляді заявок, затягування з погодженням, оформленням та видачою обов'язкових дозвільних документів з метою стимулювання звернення автоперевізників до комерційних посередників, які забезпечують позитивне розпорядче рішення за неофіційні платежі;
- можливість втручання в господарську діяльність автоперевізників при здійсненні контрольно-наглядових заходів з метою блокування провадження господарської діяльності добросовісних автоперевізників при одночасному лобіюванні інтересів кампаній, що перебувають в корупційних відносинах з керівництвом Укртрансбезпеки.

Підсумовуючи зауважимо, що перелік та ступень впливу ризиків вчинення корупційних правопорушень і правопорушень, пов'язаних з корупцією, у сфері перевезень автомобільним транспортом може змінюватися, залежно від стану економічної і фінансової злочинності в державі, ефективності управління корупційними ризиками уповноваженими підрозділами з питань запобігання та виявлення корупції, а також змін законодавства і характеру відносин між державним регулятором, автоперевізниками та органами державного нагляду (контролю)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Бабенко А. М. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 10–14.



## **4.5. Вплив науково-технічного прогресу людства на поширення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

Розмірковуючи над місцем, роллю та значенням науково-технічного прогресу в історії людства в цілому та його досягненнями в окремих сферах людського буття, ми інколи не помічаємо його суперечливої природи. Справа в тому, що таке явище асоціюється насамперед із можливостями та «бонусами», що з'являються людині внаслідок наукових відкриттів і технологічних досягнень. Однак існує й інша сторона медалі, яка часто залишається непоміченою або недооціненою. Цей ракурс має назву – «потенційні ризики і негативні наслідки науково-технічного прогресу». Напевно, транспортна галузь, або сфера, в різноманітних її проявах (проектування, машинобудування, експлуатація й ремонт транспортних засобів і споруд, будівництво й обслуговування супутніх інфраструктурних складових, окремих, але достатньо вагомий для осмислення й аналізу тандем «штучний інтелект і машина», транспортна культура, свідомість учасників дорожнього руху тощо), як жодна інша, не демонструє таку кількість проявів суперечностей, над якими необхідно своєчасно замислюватися, аби уникнути ще однієї значної проблеми, пов'язаної із дилемою подальшої долі транспорту – «обмежувати», «відмовитися» чи пустили ситуацію на самоплив.

Прояви науково-технічного прогресу, повторимося, настільки різнопланові і нерівнозначні у будь-якій сфері людської діяльності, що їх навіть надто складно систематизувати. Але спочатку, уявляється, доцільно навести визначення науково-технічного прогресу. Отже, під науково-технічним прогресом розуміють взаємозумовлений поступ науки і техніки, що ґрунтується на глибшому пізнанні й освоєнні зв'язків і закономірностей природи та впровадженні знань у суспільне виробництво; постійне вдосконалення техніки, технології та організації виробництва, підвищення його ефективності<sup>1</sup>. Іншими

---

<sup>1</sup> Науково-технічний прогрес. Велика українська енциклопедія. URL: <https://vue.gov.ua/>

словами, суспільним процесам, що свідчать про науково-технічний прогрес (далі – НТП), найчастіше притаманні поступовість, еволюційність і навіть неминучість розвитку науки і техніки, що є природним результатом накопичення знань, удосконалення існуючих технологій та створення нових. Безумовно, це сприяє підвищенню продуктивності праці, вирішенню складних соціально-економічних проблем і, як наслідок, поліпшенню якості життя людини.

Науково-технічний прогрес особливо яскраво демонструє свою сутність, коли мова заходить про здатність людини пересуватися простором. Тобто в цій царині НТП протягом історії людства виявлявся особливо помітним. Це перше методологічне зауваження, що дозволяє нам якомога повніше побачити дійсно масштабну панорама можливостей докладання людських зусиль у бажанні людини бути мобільною.

Ще одно методологічне зауваження стосовно всього того, що пов'язано з переміщенням у просторі, розставляє акценти в характері НТП. Справа в тому, що науково-технічний прогрес у транспортній сфері нерідко набував і набуває революційного у технологічному плані характеру. Щодо таких поворотних етапів прийнято говорити як про науково-технічні революції<sup>1</sup>, якими відмічена вся історія людської мобільності.

У зв'язку із цим не можемо не здійснити стислий еккурс в проблематику впливу науково-технічний революцій на транспорт і транспортне сполучення, котрі ознаменували якісний стрибок у структурі та динаміці перебудови технічних засад матеріального виробництва (у тому числі багато в чому пов'язаного із транспортною галуззю), перетворивши науку на провідний чинник виробництва, внаслідок чого відбуваються зміни у бутті людини у бік комфортних умов її

<sup>1</sup> *Примітка.* Інколи вживаються спроби провести відмінності між науково-технічними та промисловими революціями. При цьому головний аргумент на користь такої відмінності полягає в тому, що промислова революція зосереджена на механізації та промислового виробництві, тоді як НТР охоплює широкий спектр новітніх технологій, включаючи інформаційні та біотехнології. Напевно, цей «вододіл» дається взнаки десь із середини ХХ ст., а до цього часу, на наш погляд, це не більше, ніж можливі ракурси однією проблеми. Тому цілком правомірно поняття промислової революції та НТР вважати категоріями одного логічного ряду.

існування. Принагідно зауважимо, що за різних часів значний внесок в усвідомлення природи, логіки та можливостей, що відкриваються перед людством завдяки науково-технічним революціям, зробили такі українські вчені і навіть письменники, як Володимир Вернадський<sup>1</sup>, Борис Патон<sup>2</sup>, Юрій Кондратюк<sup>3</sup>, Іван Франко<sup>4</sup> та ін.

Отже, кінець XVIII – перша третина XIX століть ознаменувався Першою промисловою революцією, результатом якої стало впровадження парових машин і механізація виробництва. Це виявилось поштовхом для подальшого технічного прогресу у виробництві загалом, на транспорті й у сфері зв'язку, зокрема. Конкретними «продуктами» зазначеної НТР стали, по-перше, паротяги, які завдяки використанню парових локомотивів, вивели залізничний транспорт на новий рівень, значно збільшив швидкість і обсяги перевезень; по-друге, парові кораблі (пароплави), що дозволили швидше і безпечніше перетинати моря й океани, у свою чергу, значно прискоривши процеси глобалізації світової торгівлі та міграції населення Землі; по-третє, інфраструктурні зміни, якими супроводжується мобільний спосіб життя, як-от: будівництво залізничних колій та мережі залізничних станцій, що з'єднували різні регіони та країни, сприяючи економічному розвитку; тощо.

Початок історії бурного розвитку галузі автомобілебудування і відповідно масового виробництва автотранспорту, а так само ви-

<sup>1</sup> Вибрані наукові праці академіка В. І. Вернадського. Т. 1: Володимир Іванович Вернадський і Україна. Кн. 2: Вибрані праці / Ред. кол. тому: А. Г. Загородній, О. С. Онищенко, (голова), В. А. Смолій, М. В. Багров, В. М. Даниленко, Л. А. Дубровіна (заступник голови), В. Ю. Афіані, В. Ю. Омельчук; Авт.-уклад.: О. С. Онищенко, В. М. Даниленко, Л. А. Дубровіна, Н. М. Зубкова, С. Л. Кигим, І. М. Гавриленко, Н. О. Лаас, В. В. Лавров, І. І. Мочалов, Н. М. Хоменко. НАН України. Комісія з наукової спадщини академіка В. І. Вернадського; Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського; Інститут історії України. Київ: Друкарня НБУВ, 2011. 584 с.

<sup>2</sup> Керманіч української науки. Життєвий і творчий шлях Б. С. Патона: До сторіччя від дня народження / О. С. Онищенко, Л. А. Дубровіна, О. К. Маковецька та ін. Київ: НАН України: НБУ ім. В. І. Вернадського, 2018. 350 с.

<sup>3</sup> Кондратюк Ю. Завоювання міжпланетних просторів. Нью-Йорк: Товариство Українських Інженерів Америки, 1972. 79 с.

<sup>4</sup> Франко І. Я. Лист до О. Рошкевич від 20 вересня 1878 року. Твори: у 20-ти т. Т. 20. Київ: Держвидав, 1956. С. 39–43.

никнення та вдосконалення (модифікації) інших видів транспорту міцно пов'язується з настанням Другої промислової революції, часові параметри якої припадають на кінець XIX – початок XX століть. Неабияку роль у цьому відіграло настання ери електрики та розвитку хімічної промисловості. У підсумку розглядувана революція створила умови для розквіту сучасного індустріального суспільства. Проте що ж конкретно Друга промислова революція дала для транспортної галузі? По-перше, відбулася електрифікація транспорту, і світ побачив, наприклад, новий значно модифікований трамвай. Замість конки – рельсового громадського транспорту у вигляді вагона, який по рельсах тягнула пара коней, котрі управлялися кучером, в містах з'явилися електричні трамваї. Це зробило міський транспорт більш комфортабельним й екологічно чистим. Крім того, на залізницях вводяться електричні локомотиви, що підвищило швидкість потягів і зменшило експлуатаційні витрати. Від того часу залізниці стають електричними. По-друге, дійсно революційних змін зазначає автомобільний транспорт, адже починається масове виробництво автомобілів. Завдяки конвеєрному методу Генрі Форда автомобілі стали доступними для широких мас, що, у свою чергу, призвело до розвитку дорожньої інфраструктури та зміни транспортної логістики. По-третє, людина здійснює давню мрію – підкоряє небо. Еру літакобудування віднині відкрито. Без сумніву, розвиток авіаційного транспорту відкрив нові можливості для швидкого перевезення пасажирів і вантажів на великі відстані. Таким чином, Друга промислова революція, яку можна розцінювати як повний синонім науково-технічної революції, стала поворотним ключем в історії галузі економіки, пов'язаної із перевезенням пасажирів і вантажів.

Екскурс в проблематику зумовлювання розвитку транспортного буття людини досягненнями науково-технічних революцій був би неповним, якщо не згадати й про так звану Інформаційну промислову революцію кінця XX – початку XXI століть. Саме ця революція радикально змінила способи обміну інформацією та організації праці. Такі її «маркери», як інформаційні технології у цілому, Інтернет та цифрові комунікації, стали визначальними для кожного з нас. Сутність сьогоденних змін і трансформацій образно й дуже точно

передає фахівець у сфері правового забезпечення розвитку й захисту інформаційного суспільства О. А. Баранов. Учений пише, що однією з визначальних особливостей сьогодення є трансформація укладу життя з формату постіндустріального суспільства на суспільство інформаційне, що є історичним вирішенням нового цивілізаційного виклику – всесвітньої кризи та деградації цивілізації – за рахунок впровадження результатів чергової промислової революції – технології Інтернету речей (IoT, Internet of Things)<sup>1</sup>.

Внесок цієї революції у транспортну сферу дійсно є безцінним, адже на стику століть сфера транспорту виявилася дуже «чутливою» до новацій Інформаційної промислової революції. Стисло наголосимо на основних здобутках, запроваджених у зазначеній сфері.

Буття людини останніх десятиліть не можливо уявити без процесу цифровізації, яким просякнуто буквально все. Окремим напрямом цього мейнстримового процесу слід визнати цифровізацію транспорту, що знайшло свій прояв, зокрема, у створенні і запровадженні глобальних супутникових навігаційних систем (GPS), котрі використовуються з метою покращення точності та ефективності маршрутів для автомобільного, морського та авіаційного транспорту, а так само інтелектуальних транспортних технологій (ITS) для управління дорожнім рухом, зменшення заторів та підвищення рівня безпеки на дорогах та, власне, спостереження за безпекою дорожнього руху із фіксацією правопорушень у реальному часі.

Ще одним не просто помітним, а визначальним процесом Інформаційної революції у транспортній сфері стали автоматизація транспортних засобів та конструювання автономних механізмів для переміщення простором. Зазначена автоматизація втілилася у впровадженні систем автопілоту в літаках та автомобілях, що призвело до підвищення безпеки і комфорту пасажирів. Що стосується авто-

<sup>1</sup> Більш докладно: Баранов О. А. *Трансформація: соціальна, цифрова, правова: монографія* у 3-х т. Т. 1 Порятунк цивілізації: економіка результату. Одеса: Вид. дім «Гельветика», 2022. 272 с.. Так само див.: Батиргареева В. С. Інформаційно-комунікаційні технології як засіб вчинення дій, пов'язаних із глорифікацією агресора. Соціальна і цифрова трансформація: теоретичні та практичні проблеми правового регулювання: матеріали III Всеукр. наук.-практ. конф. (Київ, 23 листоп. 2023 р.). С. 30–34.

номних механізмів, то йдеться, наприклад, про безпілотні літальні апарати – дрони, головним призначенням є доставки вантажів та здійснення моніторингу за визначеною територією, об'єктом, явищем тощо. До речі, серед шістнадцяти видатних наукових відкриттів людства у 10-х років XXI ст. зазначають автопілот для автомобіля. Так, у вересні 2017 року Audi – німецька автомобілебудівна компанія у складі концерну Volkswagen Group оголосила, що випустила перший у світі автономний автомобіль «третього рівня»<sup>1</sup>.

Нарешті, ще одно відгалуження сукупного продукту Інформаційної революції – так звана електронна комерція та логістика. У ракурсі зазначеного слід згадати, по-перше, про розвиток цифрових платформ для онлайн-замовлень і управління логістикою, яка покликана оптимізувати процеси доставки пасажирів і вантажів та знижувати необхідні на це матеріальні та людські затрати; а, по-друге, про Інтернет речей (IoT), котрий передбачає використання сенсорів і мережевих технологій для відстеження й управління транспортними засобами в реальному часі.

На наш погляд, уявляється цікавим звернути увагу на відмінності результатів впливу двох останніх науково-технічних революцій на транспортну галузь. Так, якщо помітними результатами трансформації транспортної галузі під час Другої науково-технічної революції стало вдосконалення конструктивних особливостей основних вузлів транспортних засобів, щоб бути здатними переміщуватися простором загалом та у підсумку збільшити швидкості пересування, то Третя науково-технічна революція призвела до покращення рівня комфорту як такого та підвищення стану безпеки учасників дорожнього руху.

Під час дослідження ми звернулися до мото-, автолюбителів та інструкторів із водіння із пропозицією висловити власну думку з приводу очевидних для всіх і для кожного досягнень науково-технічного прогресу, що були запроваджені останніми десятиліттями в автопром у широкому смислі цього слова і що покращили в ці-

<sup>1</sup> Некрасов В. Що зробило людство за останні десять років: 16 видатних наукових відкриттів. *Економічна правда*. 2019. 27 груд. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/12/27/655349/>.

лому якість транспортних послуг. Співрозмовниками було названо чимало специфічних опцій, що дійсно виявляються свідченням зазначеного прогресу людства у його бажанні переміщуватися простором. Не наводячи розлогий перелік цих досягнень, зазначимо лише про те, що всі ці досягнення так чи інакше стосуються трьох аспектів транспортної сфери (насамперед автомобільної) – комфорту переміщення, швидкості переміщення, а так само безпеки експлуатації транспортних засобів. Один із респондентів достатньо наочно продемонстрував свою думку з приводу комфорту переміщення, що на його погляд, якраз й є свідченням науково-технічного прогресу, яким позначена транспортна сфера. Він сказав: «Коли ти після багатьох годин, проведених за кермом, виходиш з автівки і відчуваєш себе, нібито із задоволенням перемістився на невелику відстань в якійсь чудовій країні, не страждаючи при цьому ані фізично, ані психологічно від напруження, то це і означає комфорт. Звісно ж, до якісного засобу пересування треба мати й автомобільні дороги відповідного рівня»<sup>1</sup>.

До речі, у світлі паралелі «науково-технічний прогрес – транспорт» окремо йшлося й про безпеку проїзду перетинів автомобільної дороги із залізничними коліями. І це не випадково, що «прикладення» сили цього прогресу бачиться саме на таких ділянках автошляхів, адже «сьогодні масова загибель учасників дорожнього руху на залізничних переїздах залишається, на жаль, українським національним лихом»<sup>2</sup>. Так, *упродовж 2023 року на об'єктах Укрзалізниці сталося 63 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 10 осіб загинули та ще 10 отримали травми*<sup>3</sup>. Слід наголосити, що ці відомості стосуються травматизму і смертності на переїздах лише за

<sup>1</sup> Із бесіди з автоінструктором С. (Харків, червень 2024 р.).

<sup>2</sup> Батиргареева В. С. Окремі фокуси проблеми автотранспортної безпеки в Україні. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна]; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. С. 22–25.

<sup>3</sup> Аварії на залізничних переїздах у 2023 році: Укрзалізниця повідомила статистику. URL: <https://www.myvin.com.ua/news/25272-avarii-na-zaliznychnykh-pereizdakh-u-2023-rotsi-ukrzaliznytsia-povidomyla-statystyku>.

участю автотранспорту (водіїв і пасажирів). Загибель або травмування пішоходів, які перетинають залізничні колії, порушуючи правила знаходження й поведінки на ділянках руху залізничного транспорту (перетинають залізничні колії у невстановлених місцях, нетверезому вигляді та ін.) – це окрема, хоча й суміжна з автотранспортною безпекою проблема.

Водночас цікаво зауважити, що інші учасники дорожнього руху (пішоходи, пасажирів, особи, які зайняті в обслуговуванні транспортних засобів, та ін.) прояви науково-технічного прогресу в розглядуваній сфері буття побачили кожний «зі свого боку». Так, наприклад, пішоходи вказали насамперед на безпеку свого перебування на автошляхах в якості учасника дорожнього руху<sup>1</sup>. Тому все, що забезпечує таку безпеку, з їх точки зору, і свідчить про досягнення амбітної мети запровадження досягнень науково-технічного прогресу у транспортну сферу.

У свою чергу, пасажирів бачать науково-технічний прогрес в тих моментах, що забезпечують швидкість і комфорт їх пересування транспортним засобом. Разом із тим цікаво відмітити, що менше за все прояви науково-технічного прогресу пов'язуються пасажирів із безпекою їх перебування у транспортному засобі чи на відповідних об'єктах транспортної інфраструктури.

Що стосується мотолюбителів, то в їх розумінні науково-технічний прогрес пов'язується з тими конструктивними особливостями мототранспорту, що роблять мотоцикли швидкісними і більш безпечними. Це не випадково, адже мотоцикл визнаний одним із найнебезпечніших транспортних засобів, оскільки мотоциклісти потрапляють у смертельні ДТП у 29 разів частіше, ніж автомобілісти<sup>2</sup>. Причому в аспекті безпеки йшлося не стільки про сам мотоцикл, скільки про засоби убезпечення людини (шоломи, окуляри, цупкі штани й куртка, наколінники, налокітники, спеціальні рукавички, мотоботи та іншу необхідну екіпіровку).

<sup>1</sup> Примітка. Тут ми попросили респондентів «абстрагуватися» від ролі водіїв, уявивши себе виключно пасажирів автотранспорту або пішоходами.

<sup>2</sup> Мотоцикл і безпека. Правила для мотоциклістів та пасажирів мотоцикла. URL: <https://mutyn.krolevce-oslavitsa.gov.ua/news/08-25-22-16-03-2021/>.



Слід звернути увагу ще на один штрих до розглядуваного ракурсу, який безпосередньо не пов'язаний з автотранспортом, але який додає розуміння впливу прогресу на цей сегмент людського життя. І пов'язаний він із залізничним транспортом. Так, респонденти, які уявляли себе в ролі пасажирів потягів, під час користування останніми про безпеку взагалі не згадували. Проте майже всі згадали про небезпеку переходу через залізничні колії у невстановлених для цього місцях, а так само згадали про дитячі витівки на об'єктах залізничної інфраструктури, які нерідко завершуються загибеллю і травмуванням дітей і підлітків.

Розкриття сутності впливу науково-технічного прогресу людства на сферу безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту було б неповним, якщо не згадати про ті ризики і пастки, що так само виникають під час його розгортання у часі і просторі. І як це не парадоксально, інколи такі прояви опосередковують вчинення правопорушень, що, звісно ж, вростають своїми коренями у сферу правосвідомості особи. Тут цілком правомірно можна поставити запитання у такий спосіб: як науково-технічний прогрес може погіршити стан правосвідомості та призвести до вчинення і навіть до збільшення кількості правопорушень? Відповідь пов'язується із розумінням ланцюгу «прогрес – свідомість – ДТП». Справа в тому, що новинки такого прогресу, якщо йдеться, приміром, про транспортний засіб, доступні насамперед людям із високим матеріальним статком. І часто можливості, що відкриваються людині завдяки матеріального становищу, створюють ілюзію власної винятковості, надцінності та унікальності, що призводить до «характерної» поведінки на автошляхах. Ця поведінка може пов'язуватися із ризикованою чи агресивною манерою їзди в цілому, із недотриманням правил безпеки дорожнього руху, спектр яких є вельми й вельми широким. Якщо ж дорожньо-транспортна пригода все ж таки трапляється з вини володільця коштовного транспортного засобу, котрий є «уособленням» науково-технічного прогресу, то існує чимало «механізмів» і «способів» уникнути відповідальності за вчинене, чому ми перманентно стаємо свідками у наш час, зайвий раз переконуючись у вибірковості Феміди та обурюючись із цього приводу.

Але, абстрагуючись від моральної складової і правосвідомості особи, пропонуємо розібратися з негативними проявами науково-технічного прогресу та впливу останнього на рівень правопорушності в автотранспортній сфері. Отже, спробуємо навести, так би мовити, зони небезпеки, пов'язані із НТП в аналізованій сфері.

Про перший такий мінус, на наш погляд, ми фактично зазначали вище. З урахуванням національного менталітету та українських реалій, в яких автомобіль є не просто засобом пересування, а все ще залишається предметом хизування і одночасно заздрощів, володіння коштовною автівкою нерідко призводить до викривлення, а якщо бути відвертими, до падіння рівня правосвідомості водіїв як учасників дорожнього руху. Корені формування відповідної моделі поведінки та подібне ставлення до засобів пересування слід шукати в нашому минулому, коли у сфері автомобілебудування ми не могли похвалитися наявністю й упровадженням передових технологій, не говорячи все про дизайн й комфорт того автопрому, що розраховувався на ринок споживання з боку пересічних громадян. Якщо проаналізувати хроніку дорожньо-транспортних пригод останніх років, то припущення про зв'язок доступності автівок преміум-класу та безвідповідальним ставленням до дотримання правил безпеки дорожнього руху, повторимося, має під собою підґрунтя, адже такий зв'язок є достатньо наочним. Цей зв'язок – прямий «шлях» до збільшення кількості автотранспортних правопорушень.

Крім того, покращення дорожньої інфраструктури, на яку навіть за часів війни в бюджеті виділяються великі кошти, без її одночасного обладнання приладами контролю за швидкістю, призводить до масового порушення швидкісного режиму. Тут принагідно не можна не згадати про той факт, що Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури у 2024 р. від Уряду України отримало 17,1 (!) млрд грн за програмою «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення». Ці кошти планується спрямувати на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення, розвитку, будівництва, ремонту, облаштування, модернізації та утримання пунктів пропуску через державний кордон для

автомобільного сполучення тощо<sup>1</sup>. Отже, про інфраструктурні покращення у відповідній сфері держава нібито дбає, проте результат із безпекою руху через незадовільний стан правосвідомості все ще далекий навіть від задовільного.

Ще один аспект НТП в автотранспортній сфері, який викликає занепокоєння, полягає в тому, що внаслідок розвитку і впровадження нових технологій у цілому (автопілот, система автоматичного керування та ін.) відбувається тенденція до збільшення залежності учасників дорожнього руху від технологій як таких. Так, обладнання автомобілів дедалі стає все більш складнішим, із великою кількістю електроніки та програмного забезпечення. Це робить їх більш уразливими для будь-яких технічних несправностей, програмних збоїв, неочікуваних вимкнень систем, хакерських атак та інших проблем, котрі можуть призводити до порушення коректної роботи тих чи інших агрегатів машини та відповідно до створення аварійних ситуацій. Неусунуті своєчасно дефекти чи недоліки в роботі електронних систем у транспортному засобі можуть спричинити аварію або створювати небезпечні ситуації у майбутньому, що збільшуватиме рівень правопорушень, передбачених, зокрема, ст. 287 Кримінального кодексу України (Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації). До того ж за високорозвинутої цифрової системи керування інфраструктурними об'єктами на транспорті останні цілком можуть стати об'єктами кібератак. Це призводитиме до створення небезпеки для дорожнього руху, оскільки зламані системи можуть спричинити аварії або викликати інші небезпечні ситуації. Зауважимо, що кримінально-правова кваліфікація подібних діянь може бути достатньо «різноманітною» і не пов'язаною безпосередньо з автотранспортною злочинністю.

Ще один «наслідок» НТП так само напряму пов'язується зі світом криміналу. Справа в тому, що велика кількість автомобілів призводить до того, що у випадку необхідності (наприклад, під час

---

<sup>1</sup> Тарасовський Ю. Уряд спрямував на ремонт та утримання доріг 1,7 млрд грн. <https://forbes.ua/news/uryad-spryamuvav-na-remont-ta-utrimannya-dorig-171-mlrd-grn-23022024-19441>.

перетинання державного кордону, на блокпостах тощо) неможливо ретельно їх перевірити з метою виявлення незаконного перевезення осіб або заборонених товарів, речовин та ін., не створюючи істотної затримки руху. До того ж збільшення кількості автономних транспортних засобів може створювати можливість навіть для вчинення злочину з використанням дистанційного управління таким транспортними засобами. І тут йдеться не лише про нелегальне перевезення осіб, заборонених предметів і речовин, включаючи зброю, наркотики, а й про вчинення правопорушень насильницького характеру, в яких автомобіль використовується як знаряддя, наприклад, вбивства або спричинення тілесних ушкоджень. Таким чином, подібні транспортні засоби несуть в собі певний потенціал небезпеки, що робить вразливими як учасників дорожнього руху, так і суспільні відносини в цілому, що існують з приводу експлуатації транспортних засобів.

Як це не дивно, але НТП, яким помічена автотранспортна сфера, призводить до збільшення кількості кіберзлочинів як таких. Адже кіберзлочинці можуть отримувати доступ до систем програмного забезпечення автомобіля і використовувати їх для крадіжки особистої інформації, здійснення контролю над транспортним засобом або, повторимося, навіть використовувати автомобіль як своєрідну зброю для вчинення дистанційних атак із терористичними цілями, що приводитиме до пошкодження майна та (або) масової загибелі людей, а так само з метою вбивства або спричинення тілесних ушкоджень комусь з учасників дорожнього руху, про що сказано вище.

Науково-технічний прогрес створює фактично нові інструменти щодо збільшення можливостей для «фізичних» крадіжок автотранспорту. За свідченням правоохоронців, з якими вдалося поспілкуватися під час проведення цього дослідження, нові технології, такі, наприклад, як безключовий доступ, – це нова сторінка в історії викрадення транспортних засобів, особливо якщо за «справу» береться досвідчений злочинець-«технар». Таким чином, у цифрову еру найбільш поширеними способами заволодіння чужими автомобілями є угони за допомогою застосування кодграббера,

системи безключового доступу (Smart Key) та зі зломом електронних систем<sup>1</sup>.

Також слід додати стосовно можливостей кіберпростору, що останні (мається на увазі можливості) здатні приводити до збільшення випадків шахрайства – так званої «безконтактної» крадіжки. Наприклад, кіберзлочинці під час вчинення шахрайства, використовуючи нові кібертехнології, підробляють документи про власність на авто-, мототранспортні засоби, «викрадають» відомості про власника автомобіля та ін.

Нарешті, симбіоз людського фактору і використання розвинених цифрових технологій, таких як мобільні телефони, GPS-навігація та інші електронні пристрої, може ставити причиною елементарного відволікання уваги водіїв від дорожнього руху. Це, у свою чергу, безумовно, збільшує ризик виникнення аварій через зниження рівня пильності на дорозі або відсутність належного контролю у такі моменти над дорожньою обстановкою.

Справжнім лихом в останні роки стають «смертельні селфі», коли заради ефектних фото «на швидкості» або кадрів, що «захоплюють дух», на мостах, автобанах тощо люди потрапляють в моторошні аварії або розбиваються на смерть, падаючи з великої висоти. Здавалося, причому тут науково-технічний прогрес, до того ж у транспортній сфері? Відповімо. Його досягнення у вигляді смартфонів, фотокамер, планшетів та ін. сьогодні доступні багатьом. Саме ці прилади використовуються для фіксації власних витівок, які потенційно загрожують великою небезпекою під час перебування на об'єктах автотранспортної інфраструктури. Звісно ж, може йтися й про фотографування інших людей в таких небезпечних умовах. Але головне – загибель/поранення заради селфі – відбиток складного переплетення досягнень людства і власної дурості.

Таким чином, науково-технічний прогрес призводить як до позитивних, так і негативних наслідків. В автотранспортній сфері це

---

<sup>1</sup> ТОП-10 способів викрадення автомобіля. URL: <https://130.com.ua/uk/top10-sposobov-ugona/>.

тягне за собою збільшення можливостей для злочинців та відповідно зростання ризиків безпеці громадян та їх майна. Ці ризики важливо завжди мати на увазі з тим, щоб своєчасною попереджати їх, розробляючи стратегії для зменшення негативного впливу відповідних досягнень прогресу. При цьому головним тут є розуміння того, що вплив науково-технічного прогресу на безпеку дорожнього руху і експлуатацію транспорту є комплексним. Тому продовжуючи впровадження й підтримку новітніх технологій, що сприяють покращенню безпеки та рівня комфорту, одночасно треба враховувати й можливі ризики та виклики, що виникають разом з упровадженням подібних технологій.

# ЖЕРТВА ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

## 5.1. Кримінологічна характеристика жертви правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту

За часів незалежності (1991–2023 рр.) внаслідок ДТП в Україні загинуло близько 192 тис. осіб і понад 1,8 млн отримали нестерельні травми. Загальна тенденція до поступового зниження кількості загиблих і травмованих внаслідок ДТП у довоєнний період (2014–2021 рр.) змінилася погіршенням цих показників під час повномасштабної збройної агресії рф проти України, навіть в умовах неповного статистичного обліку даних.

Кримінологічна характеристика передбачає дослідження інформації про жертв ДТП, а також віктимологічно значущих ознак учасників дорожнього руху. Указана характеристика надається за результатами аналізу даних статистичної звітності Департаменту патрульної поліції, що відображають кількісні, якісні та кількісно-якісні показники дорожньо-транспортного травматизму і смертності, а також на підставі результатів спеціальних емпіричних досліджень. Для кращого розуміння тенденцій щодо віктимізації населення у сфері дорожнього руху доцільно порівнювати дані за два періоди: довоєнний 2012–2021 рр. і під час повномасштабної збройної агресії рф проти України. Розпочнемо з аналізу рівня ДТП із загиблими і травмованими за вказані періоди (див. табл. 22).

**Таблиця 22.**

*Абсолютні показники ДТП з постраждалими,  
загиблими і травмованими за 2012–2023 рр.  
(за даними Патрульної поліції)<sup>1</sup>*

<b>Роки</b>	<b>ДТП з постраждалими</b>	<b>Загинуло</b>	<b>Травмовано</b>
2012	30 660	5094	37 503
2013	30 573	4732	37475
2014	26 076	4432	32 267
2015	25 493	4003	31 600
2016	26 782	3410	33 613
2017	27220	3432	34 677
2018	24 294	3350	30 884
2019	26 052	3454	32 736
2020	26 140	3541	31 974
2021	24 521	3238	29 738
2022	18 628	2791	23 145
2023	23 642	3053	29 502

Наведені в табл. 22 значення показників демонструють стійку загальну тенденцію до зменшення кількості ДТП з постраждалими (–64,4%), а також чисельності загиблих (–44,1%) і травмованих (–66,0%) внаслідок ДТП протягом останніх неповних дванадцяти років. З кримінологічної точки зору це може свідчити про зменшення бази загальнодержавного статистичного спостереження і неповний статистичний облік ДТП з тяжкими наслідками, а також про застосування дієвих заходів профілактики і контролю, що дали певний позитивний ефект протягом цих років. Проте, на нашу думку осно-

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>



вною причиною все-таки є некоректність статистичної інформації, про що зазначалося в попередніх публікаціях<sup>1</sup>.

Протягом 2012–2015 рр. фіксувалося зниження рівня загиблих і травмованих у ДТП, що головним чином пояснюється ненадходженням статистичних даних з тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополя, окремих районів Донецької і Луганської областей (починаючи з 2014 р.). Помітне зменшення кількості загиблих і травмованих в ДТП у 2016 р., імовірно викликане штучним заниженням статистичних показників, позаяк в цьому році завершилася Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2016 р. і потрібно було звітувати про досягнуті результати, у тому числі перед ООН і ВООЗ. Нагадаємо, за оцінками ВООЗ у 2016 р. кількість загиблих у ДТП в Україні була майже вдвічі більшою за офіційні показники і становила 6089 осіб, а не 3410<sup>2</sup>.

У період з 2016 по 2021 роки щорічна кількість загиблих в ДТП суттєво не змінювалася, а чисельність травмованих несуттєво коливалася, то у бік збільшення, то навпаки. Це свідчить про збереження вагомого впливу на рівень дорожньо-транспортного травматизму і смертності таких ключових факторів ризику виникнення ДТП з тяжкими наслідками, як перевищення безпечної швидкості, невикористання засобів пасивної безпеки, відволікання уваги під час руху, а також порушення правил маневрування і проїзду перехресть, недотримання безпечної дистанції, проїзд на забороняючий сигнал світлофору. Крім того, незначне зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму і смертності у 2021 р. пов'язане із зменшенням інтенсивності дорожнього руху через загальнодержавні карантинні обмеження для населення.

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні. *Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України*: зб. тез міжнар. конф. (м. Харків, 22 вер. 2021 р.). Харків: Юрайт, 2021. С. 12–19; Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2023. Вип. 156. С. 52–75.

<sup>2</sup> Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2023. Вип. 156. С. 66.

Під час розпочатої повномасштабної збройної агресії РФ проти України (2022 р.) частка загиблих і травмованих зменшилася на 14 і 22% відповідно (див. табл. 1). Щоправда це відбулося за умов неповного статистичного обліку ДТП з тяжкими наслідками, оскільки не враховувався значний обсяг даних із тимчасово окупованих територій і територій, на яких велися активні бойові дії. Водночас, відбулося наймасштабніше за роки незалежності зменшення кількості учасників дорожнього руху, пов'язане з еміграцією населення за межі України. Позитивно вплинуло на рівень травматизму і смертності встановлення на дорогах загальнодержавного і місцевого значення великої кількості блокпостів і штучних перешкод для зниження швидкості та зупинки транспортних засобів, що сприяло зниженню швидкості руху.

У 2023 р. спостерігалось погіршення рівня безпеки дорожнього руху порівняно з минулорічними показниками, а саме: на майже третину збільшилася кількість ДТП із загиблими і травмованими (23 642 проти 18 628 за минулий рік). Поряд з цим на 9,4% зросла чисельність загиблих (3 053 проти 2 791) і на 27,5% травмованих осіб внаслідок ДТП (29 502 проти 23 145)<sup>1</sup>. Також побільшало загиблих в ДТП пішоходів (931 проти 874). Суттєво зріс рівень смертності і травмування дітей внаслідок ДТП: 171 дитина загинула, що на 36,8% більше, ніж у 2022 р. (125 осіб) і 4 538 дітей травмовано або на 52,4% більше минулорічного показника (2 978 особа)<sup>2</sup>.

На наш погляд, на ускладнення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху вплинуло декілька основних факторів, а саме: збільшення кількості учасників дорожнього руху за рахунок часткового повернення людей із-за кордону; зростання рівня дорожньо-транспортної смертності і травматизму в регіонах, де ведуться постійні бойові дії, інтенсивно переміщується велика кількість військовослужбовців на цивільному транспорті, продовжується стихійна евакуація населення (Харківська, Запорізька, Херсонська, Донецька області); погіршення дисципліни серед учасників дорожнього руху в регіонах з високою

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

<sup>2</sup> Там само.

концентрацією тимчасово переміщених учасників дорожнього руху, а також в регіонах, через які проходять логістичні маршрути комерційних перевезень вантажним транспортом (м. Київ і Київська область, Одеська, Полтавська і Кіровоградська області та ін.). До того ж, не відновлено у повному обсязі автоматичну фіксацію порушень правил дорожнього руху на основних автомагістралях.

У контексті сказаного привертає увагу зростання упродовж 2021–2022 рр. показників аварійності, травматизму і смертності на території Європейського Союзу, хоча для цього були дещо інші причини. За даними річного статистичного звіту Європейської обсерваторії безпеки дорожнього руху Європейської Комісії, у 2022 р. в ЄС зафіксовано зростання на понад 3% кількості загиблих в ДТП порівняно з минулорічними показниками (20,6 тис. осіб проти 19,9 тис. за 2021 р.). Це пояснюється відновленням трафіку дорожнього руху на рівні до пандемії коронавірусної хвороби COVID-19<sup>1</sup>. За даними Головного управління мобільності та транспорту Європейської Комісії, упродовж 2019–2021 рр. найвищий ризик загинути на дорогах в державах-членах ЄС існував в Румунії (96 загиблих на млн населення у 2019 р., 2020 р. – 85, 2021 р. – 93, Болгарії (90, 67, 81 – відповідно), Хорватії (73, 58,72), Польщі (77, 66, 59), Латвії (69, 73, 78 осіб). Водночас, найбезпечнішим в ЄС вважається дорожній рух в Норвегії (20 загиблих на млн населення у 2019 р., 2020 р. – 17, 2021 р. – 16), Швеції (22, 20, 18), Ісландії (17, 22, 24), Швейцарії (22, 26, 23), Данії (34, 28, 23). Середній показник смертності по ЄС у розрахунку на млн жителів у 2020–2021 рр. знизився відносно 2019 р. і склав 42 і 44 особи відповідно<sup>2</sup>.

Отже, останніми роками кількість жертв ДТП зростає і в Україні, де триває повномасштабна війна і повноцінно не працює система забезпечення безпеки дорожнього руху, і на території ЄС, де повною мірою вживаються заходи убезпечення учасників дорожнього руху.

<sup>1</sup> European Commission. Annual statistical report on road safety in the EU, 2022. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport (2023). URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/annual-statistical-report\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/annual-statistical-report_en)

<sup>2</sup> Там само.

Така тенденція пояснюється збереженням та посиленням впливу людського фактору на стан аварійності, травматизму і смертності, зокрема, попри всі превентивні заходи поведінка учасників дорожнього руху не зазнає суттєвих змін, навіть збільшується кількість порушень правил дорожнього руху з боку значної частини користувачів доріг.

Аналіз структури потерпілих у ДТП дозволяє встановити, які категорії учасників дорожнього руху найчастіше зазнають травм або гинуть внаслідок ДТП, а також дослідити їхні соціально-демографічні ознаки.

У дисертаційній роботі Є. О. Жученко наводяться такі соціально-демографічні ознаки потерпілих-водіїв: за віком переважають 20–40 річні особи (52,2%); за соціальним становищем більшість належить до робітників (43,4%), працівників аграрного сектору (27,7%) та службовців (18,1%). Решта потерпілих-водіїв були підприємцями (7,3%), пенсіонерами (1,3%), учнями навчальних закладів (1,7%). Трудова діяльність 38,0% потерпілих пов'язана з роботою на транспорті<sup>1</sup>. Структура потерпілих-пішоходів має такий вигляд: діти до 7 років – 7,4%, 7–18 років – 15,8%, 19–29 – 13,5%, 30–39 – 16,8%, 40–49 – 15,4%, 50–59 – 16,3%, 60 і старші – 14,8%. Значну частину становлять неповнолітні (23,2%)<sup>2</sup>.

Наведемо і дані звіту про ДТП за січень-листопад 2023 р. відповідно до якого загинілі і травмовані учасники дорожнього руху розподіляються так: водії – 40,7%, пасажирки – 32,7%, пішоходи – 20,7%, велосипедисти – 5,7%, інші учасники<sup>3</sup>. За віковими показниками 73,7% становлять потерпілі віком 21–64 роки, за ними йдуть діти від народження до 15 років – 7,8%, особи від 65 років і старші – 6,2%, а також особи 16–17 років – 4,8%<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Жученко Є. О. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Дис. докт. філос. 12.00.08; Кропивницький, 2023. С. 157.

<sup>2</sup> Там само. С. 158.

<sup>3</sup> Звіт про дорожньо-транспортні пригоди за січень-листопад 2023 р. URL: <https://data.gov.ua/dataset/974d5613-7c35-43dc-992d-bc8f9a1662e2/resource/7b0b2082-5f5e-4f29-b3d3-b4ed87bb1c76/download/f8202311.xls>

<sup>4</sup> Там само.

Отже, найбільшу частку в структурі жертв ДТП з тяжкими наслідками посідають водії і пасажери легкових та вантажних автомобілів, а також водії автобусів, мотоциклів, мопедів (скутерів, моторолерів). Зазвичай вони стають жертвами зіткнень різних за вагою і конструкцією транспортних засобів на високій швидкості, а тому тяжкість наслідків аварії значною мірою залежить від використання або невикористання ременів безпеки, шоломів, дитячих утримуючих пристроїв, а також швидкості в момент зіткнення, ефективності екстреного гальмування, локалізації удару, технічного стану автомобіля та ін.

Другою за поширеністю категорією учасників дорожнього руху, що втрачають життя і здоров'я внаслідок ДТП є пішоходи. Як уже зазначалося, їхня чисельність тільки збільшується. Це може свідчити про низьку дисциплінованість водіїв в частині виконання правил дорожнього руху, призначених для забезпечення життя і здоров'я пішоходів, а також про неналежне ставлення самих пішоходів до особистої безпеки під час пересування вулицями й дорогами. Відомо, що більшість пішоходів під час війни загинули у темну пору доби через невикористання світлоповертальних елементів і порушення правил обережності на дорогах. Тут слід враховувати пов'язане з масованими обстрілами критичної інфраструктури примусове знеструмлення вулично-дорожньої мережі під час минулорічних блекаутів в осінньо-зимовий період.

На жаль, в умовах війни у людей поступово нівелюється відчуття небезпеки в побуті і повсякденних справах, внаслідок чого ослаблюється увага, пішоходи стають безпечнішими, належним чином не сприймають загрозу своєму життю і здоров'ю, що несе рух транспортних засобів. Але головна причина аварій з тяжкими наслідками – грубі порушення водіями правил дорожнього руху при взаємодії з пішоходами як у світлу, так і темну пору доби, що створює аварійні ситуації і призводить до тяжких наслідків. Особливо виразно це спостерігається в густонаселених регіонах з великою інтенсивністю руху транспорту. Зокрема, у містах на багатьох аварійно небезпечних пішохідних переходах і зупинках громадського транспорту, розміщених на краю проїзної частини, відсутні штучні

перешкоди для зниження швидкості автотранспорту, невстановлені пристрої автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху і захисні огорожі для відокремлення пішоходів від руху транспорту, що сприяє травмуванню і загибелі пішоходів внаслідок ДТП.

За результатами тематичного дослідження поведінки пішоходів в ЄС встановлено таке: половина загиблих пішоходів належать до вікової групи 65 років і старші, при цьому більшість з них жінки. Смертельні випадки за участі пішоходів частіше трапляються у містах, ніж у сільській місцевості. Діти віком до 15 років складають 4% від загальної кількості загиблих пішоходів. Зазвичай пішоходи зазнають смертельних травм при перетині проїзної частини дороги або на пішохідних переходах, як на регульованих, так і не регульованих. Українською важливо, що 50% пішоходів гинуть з власної вини, через недотримання сигналів світлофора на регульованих пішохідних переходах. Водночас, на нерегульованих переходах пішоходи гинуть через створення перешкод іншими учасниками іншими учасниками дорожнього руху, або внаслідок обмеженої оглядовості проїзної частини припаркованим транспортом<sup>1</sup>.

Третьою за поширеністю категорію загиблих і травмованих учасників дорожнього руху є велосипедисти. Головною причиною цього є збільшення популярності велосипедного руху у великих містах і нерозвинена велосипедна інфраструктура. Через критично малу кількість облаштованих за всіма стандартами безпеки велодоріжок, велосипедисти вимушені рухатися проїзною частиною доріг з інтенсивним трафіком. Поряд із цим певна частина велосипедистів не знають або ігнорують елементарні правила безпеки на дорогах, не говорячи про дотримання правил дорожнього руху. Віктимна поведінка велосипедистів має декілька основних проявів: невикористання габаритних світловідбивачів, шоломів, увімкненої сигнальної фари, світловідбивальних елементів на одязі під час руху у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості, як в населених пунктах

<sup>1</sup> European Commission. Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport (2021). URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en).

так і поза їх межами; некоректне здійснення правого повороту і порушення черговості проїзду перехресть; неправильне розташування велосипедистів на проїзній частині (рух у недозволеному ряді на автомагістралях і автомобільних дорогах); перетинання пішохідних переходів на велосипеді; проїзд на заборонений сигнал світлофора та порушення правил проїзду нерегульованих перехресть; раптове гальмування на проїзній частині, непередбачувані маневри через об'їзди перешкод; рух у нетверезому стані, відволікання на телефонні розмови та ін.

Дослідження поведінки велосипедистів в Данії, Швейцарії та Нідерландах засвідчили, що ці учасники дорожнього руху зазнають серйозних травм або гинуть внаслідок втрати рівноваги на низькій швидкості під час руху автомобільною дорогою (34%); перетинання проїзної частини на червоний сигнал світлофору (допускають 35% осіб, віком до 20 років); руху в стані алкогольного сп'яніння (характерно для 32% 18–24-річних осіб). Крім того, 56% користувачів електричними або механічними велосипедами розмовляють під час руху по мобільних телефонах, пишуть текстові повідомлення, налаштовують навігацію<sup>1</sup>.

Завершаючи надання кримінологічної характеристики жертвам ДТП, необхідно сказати про причини збільшення кількості загиблих і травмованих дітей. На наш погляд, значно ослабився контроль за поведінкою дітей, значна частина яких навчаються у дистанційному режимі і на власний розсуд переміщуються населеними пунктами. Напевно дається взнаки збільшення частки дітей, які залишилися без батьківського піклування. Недопрацьовують по цьому питанню навчальні заклади, соціальні служби, ювенальна і патрульна поліція.

Таким чином, найбільш вразливими до ДТП та їх наслідків є водії й пасажирки різних видів транспортних засобів, пішоходи та велосипедисти. Вагомий вплив на рівень дорожньо-транспортного травматизму і смертності здійснює людський фактор. В умовах зтяжної

<sup>1</sup> European Commission. Road Safety Thematic Report – Cyclists. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport (2022). URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en)

війни спостерігається збільшення проявів віктимної поведінки серед користувачів доріг і водночас знижується дисциплінованість водіїв транспортних засобів. При розробленні нової стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху слід враховувати появу нових учасників дорожнього руху (військовослужбовців, які масово пересуваються на військовій техніці і цивільному транспорті), а також збільшення серед користувачів доріг маломобільних груп населення, що постраждали внаслідок війни.

## **5.2. Віктимна поведінка учасників дорожнього руху**

Політика ООН щодо покращення глобальної безпеки дорожнього руху викладена в Резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 31.08.2020 р. №74/299 і Глобальному плані ООН щодо реалізації Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху на 2021–2030 роки. Розробником цієї політики виступила ВООЗ. Відповідно до керівних документів смертність і травматизм внаслідок ДТП визнано однією із найсерйозніших загроз для сталого розвитку, економічного зростання, здоров'я і добробуту населення. Протягом 2021–2030 років уряди, бізнес та міжнародні організації домовилися працювати над скороченням на 50% кількості загиблих і травмованих внаслідок ДТП. Зазначається, що найбільше від ДТП страждають населення та економіки не заможних країн. Щороку вони втрачають до 3% внутрішнього валового продукту, сотні тисяч людських життів, а також фіксують погіршення стану здоров'я користувачів автомобільного транспорту. Поряд із цим дорожньо-транспортний травматизм та смертність зачіпає проблему соціальної справедливості, рівного доступу до користування безпечним, недорогим, швидким та екологічно чистим транспортом у великих містах. В країнах, що розвиваються, левову частку жертв ДТП становлять малозабезпечені верстви населення. До них традиційно належать пішоходи, велосипедисти, користувачі двох- і трьох колісних транспортних засобів і їх пасажирів, а також користувачі громадського транспорту. Майже аналогічна структура жертв ДТП спостерігається і в економічно розвинених



країнах. У зв'язку з цим на рівні керівних документів ООН пішоходи, велосипедисти, користувачі двох- і трьох колісних транспортних засобів та їх пасажери, користувачі громадського транспорту, а також діти і молодь, особи похилого віку, інваліди – офіційно визнані вразливими учасниками дорожнього руху<sup>1</sup>.

Основною ідеєю глобальної політики у сфері безпеки дорожнього руху є забезпечення балансу між задоволенням соціальних потреб у мобільності і захистом інтересів всіх учасників дорожнього руху від реальних та потенційних небезпек на дорогах. Світова спільнота визнає право людини на безпечну мобільність серед основних прав людини, а безпеку дорожнього руху фундаментальною цінністю. Зasadничі положення політики ООН полягають в консолідації зусиль держав-членів по забезпеченню безпеки та захисту всіх учасників дорожнього руху шляхом створення більш безпечної дорожньої інфраструктури і транспортних засобів, удосконалення систем управління безпекою дорожнього руху, профілактики ризикованої поведінки серед користувачів автомобільних доріг. Концепція глобальної політики полягає в одночасному задоволенні потреб у мобільності та убезпеченні вразливих учасників дорожнього руху<sup>2</sup>. Серед засад політики ООН, що стосуються жертв ДТП, слід назвати такі: підвищена увага до захисту пішоходів, створення безпечних умов для розвитку велосипедної мобільності, підвищення безпеки мотоциклетного руху, мінімізація поведінкових ризиків серед дітей і молоді, більш ефективна догоспітальна медична допомога, якнайшвидша реабілітація та соціальна реінтеграція травмованих та інвалідів, всеохоплююча підтримка постраждалих внаслідок ДТП та членів їхніх сімей<sup>3</sup>. На окрему увагу заслуговують положення Резолюції ООН № 74/299 щодо врахування причин виникнення ДТП, до

---

<sup>1</sup> Improving global road safety : resolution *Resolution adopted by the General Assembly* on. 31 August 2020. URL: [https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2021/11/A\\_RES\\_74\\_299\\_E.pdf](https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2021/11/A_RES_74_299_E.pdf)

<sup>2</sup> World Health Organization. «Global plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030» (2022). С. 8–10. URL: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

<sup>3</sup> Там само. С. 11.

яких традиційно відносяться ризикована поведінка водіїв та інших користувачів транспортних засобів. Однією із суттєвих причин ДТП визнається фактор відволікання уваги і перевтома водіїв комерційних транспортних засобів<sup>1</sup>. Про вину постраждалої сторони у виникненні ДТП і настанні тяжких наслідків нічого не зазначається. За великим рахунком, віктимологічний контекст глобальної політики безпеки дорожнього руху убачається лише в рекомендації щодо поширення знань і підвищення обізнаності населення та молоді про безпеку дорожнього руху<sup>2</sup>.

У Глобальному плані з реалізації Другого десятиліття дій щодо безпеки дорожнього руху на 2021–2030 роки державам-членам ООН рекомендовано розбудовувати підхід безпечної системи. Автомобільний транспорт визнано складною системою, яка повинна функціонувати на основі безпеки. Зазначається, що взаємодія людей, транспортних засобів та дорожньої інфраструктури має відбуватися безпечно. Модель безпечної системи дорожнього руху будується на таких принципах: передбачення та врахування помилок учасників дорожнього руху; удосконалення конструкції доріг і транспортних засобів до рівня, що унеможливує серйозне травмування або загибель людей при аваріях; постійна модернізація дорожньої інфраструктури і транспортних засобів з метою забезпечення безпеки усєї транспортної системи, а не лише аварійно небезпечних ділянок дороги чи місць концентрації ДТП; нульова кількість смертей і серйозних травм при використанні транспортної системи, усунення впливу економічних факторів на безпеку дорожнього руху. Для зменшення факторів ризику, пов'язаних з користуванням дорогами, пропонується застосовувати стратегії впливу на поведінку учасників дорожнього руху, що полягають у забезпеченні виконання вимог і правил безпечної поведінки, а також із застосуванням штрафів до порушників законодавства у сфері безпеки дорожнього руху<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Там само. С. 10.

<sup>2</sup> Там само. С. 9.

<sup>3</sup> World Health Organization. «Global plan for the Decade of Action for Road Safety 2021–2030» (2022). URL: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

У зарубіжній кримінології проблема віктимної поведінки учасників дорожнього руху є малодослідженою та публічно не обговорюється, позаяк вона розцінюється як звинувачення жертви у заподіянні їм шкоди, що протирічить концепції захисту прав жертв злочинів. Так, в політиці ЄС турбота про потенційних і реальних жертв ДТП полягає у врахуванні інтересів вразливих учасників дорожнього руху при реалізації всіх інструментів безпечної системи (безпечна дорожня інфраструктура, безпечні транспортні засоби, безпечне користування автомобільними дорогами, усунення наслідків аварій та догляд за постраждалими внаслідок ДТП). Захист вразливих учасників дорожнього руху планується здійснювати шляхом мінімізації ризиків, пов'язаних з поведінкою водіїв транспортних засобів. Між тим, віктимна поведінка пішоходів, велосипедистів та інших незахищених учасників дорожнього руху не відноситься до факторів ризику виникнення ДТП та настання тяжких наслідків. І це є серйозним недоліком глобальної та регіональної політики забезпечення безпеки дорожнього руху.

В Україні зазначена політика формується та реалізується відповідно до загальноновизнаних у світі та ЄС принципів, підходів і пріоритетів<sup>1</sup>. Як і в усьому цивілізованому світі, основними принципами Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року є забезпечення безпеки вразливих учасників дорожнього руху (діти, особи з інвалідністю, маломобільні групи населення), а також убезпечення пасажирських і вантажних перевезень. Серед пріоритетів реалізації Стратегії важлива роль відводиться заходам безпеки пішоходів, осіб з інвалідністю, маломобільних верств населення, а також пасажиром автомобільного транспорту, у тому числі таксі. Разом із тим, заходам зниження рівня віктимності учасників дорожнього руху та профілактики віктимної поведінки в Стратегії окремої уваги майже не приділяється. Вказується тільки про профілактику дитячого травматизму на дорогах. За існуючою традицією, віктимогенний потенціал учасників дорожнього руху пропонується

---

<sup>1</sup> Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: схвалена розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 13-60-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

знижувати шляхом проведення інформаційно-роз'яснювальних кампаній про ризики на дорогах та необхідність дотримання ПДР<sup>1</sup>.

Аналіз засадничих положень глобальної, регіональної та національної політик у сфері безпеки дорожнього руху засвідчив, що віктимна поведінка учасників дорожнього руху не відноситься до поведінкових факторів ризику дорожньо-транспортного травматизму і смертності. Спеціалізовані інституції й уряди країн в основному дбають про безпеку соціально вразливих учасників дорожнього руху. Навіть інноваційний підхід безпечної системи дорожнього руху не передбачає зниження рівня віктимності і профілактику віктимної поведінки різних категорій осіб, які взаємодіють на дорогах.

Згідно з ПДР, відповідальність за безпеку дорожнього руху однаково покладається на всіх учасників, оскільки їхні дії або бездіяльність не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків. Це означає, що стан відносної безпеки дорожнього руху досягається колективними зусиллями всіх учасників дорожнього руху. З одного боку, особи, які керують ТЗ, не повинні порушувати ПДР і допускати виникнення аварійних ситуацій, розвиток яких може призвести до настання суспільно небезпечних наслідків, а у разі їх виникнення, – зобов'язані негайно вжити заходів із забезпечення власної безпеки та безпеки інших учасників дорожнього руху. З другого боку, учасники, які пересуваються дорогами без використання ТЗ, повинні дотримуватися загальноновизнаних і спеціально встановлених норм і правил безпеки для того, щоб своїми діями або бездіяльністю не створювати і не потрапляти в аварійні ситуації, а у разі їх виникнення, – уникнути серйозного травмування або смерті. Інакше кажучи, всі учасники дорожнього руху зобов'язані поводитися відповідно до ПДР, не наражатися на небезпеку і не піддавати небезпеці інших учасників, а у разі її виникнення – адекватно реагувати, відвернути чи мінімізувати суспільно небезпечні наслідки. У відносинах між учасниками дорожнього руху працює принцип взаємної відповідальності за створення безпечних умов

<sup>1</sup> Там само.

руху і взаємодопомоги в аварійних ситуаціях. Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ПДР. Мається на увазі передбачуваність поведінки учасників дорожнього руху, відповідальне ставлення до власної безпеки і взаємний розрахунок на допомогу в аварійних ситуаціях для відвернення реальної загрози життю і здоров'ю. Зазвичай, відповідальне ставлення до особистої безпеки і безпеки інших людей демонструють законослухняні учасники дорожнього руху, поведінка яких не виходить за межі допустимого ризику. Правопорушники ж навпаки, діють на межі або за межею допустимого ризику, байдуже ставляться як до особистої, так і колективної безпеки, при цьому розраховують на сприятливий збіг обставин і розсудливу поведінку інших учасників дорожнього руху, які мають бути обережними та спроможними уникнути суспільно небезпечних наслідків. Закріплена в ПДР взаємна відповідальність і взаємодопомога в аварійних ситуаціях в реальному житті обертається ефектом перекладання вини за безпеку дорожнього руху між правопорушниками і потерпілими, що обумовлює помилкові рішення в аварійних ситуаціях та сприяє віктимізації користувачів доріг.

Особливістю протиправних посягань у сфері безпеки руху є те, що заподіяна шкода може перебувати в причинному зв'язку з неправомірною поведінкою злочинця, віктимною поведінкою потерпілого чи одночасно із злочинною і віктимною поведінкою обох учасників ДТП. На настання суспільно небезпечних наслідків, окрім неправомірних дій чи бездіяльності заподіювача шкоди також впливають конкретна дорожня обстановка та віктимна поведінка потерпілих.

Враховуючи ризикований характер взаємодії джерел підвищеної небезпеки з учасниками дорожнього руху, а також постійний вплив потенційних небезпек на процес дорожнього руху, слід зазначити, що ймовірність вчинення транспортних кримінальних правопорушень залежить від пов'язаної з аварійністю поведінки потерпілих або віктимної поведінки. В її основі лежить віктимність, тобто зумовлена фізіологічними, психологічними та соціальними якостями підвищена вразливість певної частини учасників дорожнього руху перед ДТП за конкретних дорожніх обставин, або недостатня спро-

можність своєчасно виявляти актуальну небезпеку й уникати ДТП чи зменшувати їх наслідки, за наявної можливості це зробити.

Віктимність, як підвищена вразливість учасників дорожнього руху щодо ДТП в конкретній дорожній обстановці, включає фізіологічну, психологічну та ситуаційну складові. Фізіологічна вразливість означає незахищеність організму перед руйнівною дією силу удару елементами конструкції ТЗ або об них, що залежить від швидкості та ваги ТЗ. Психологічна вразливість полягає в розсіяній увазі, некритичності мислення, уповільнених реакціях, ухваленні помилкових рішень в аварійних ситуаціях, що створює необхідні умови для виникнення ДТП на настання суспільно небезпечних наслідків. Для безпечного керування транспортним засобом велике значення мають зорове сприйняття швидкості і часу, розрахунок відстані до об'єктів, що наближаються, а також здатність своєчасно виявляти актуальну небезпеку на дорозі, передбачати наміри інших учасників руху і ймовірний розвиток подій, правильно оцінювати характер взаємодії з користувачами дороги, а також спроможність швидко адаптуватися до аварійної ситуації, опанувати емоції, обирати правильний варіант поведінки і миттєво зреагувати для нейтралізації загрози і мінімізації шкоди. Між тим, учасники руху, які потрапили в аварійну ситуацію, допускаються помилок у виборі правильного варіанту поведінки, спрямованого на збереження власного життя та здоров'я через стан сильного стресу або сп'яніння, що ускладнює раціональне мислення, ослаблює вольовий контроль і викликає імпульсивні поведінкові реакції.

Ситуативна вразливість проявляється у такому: неналежне відстеження дорожньої обстановки та неврахування її змін; відволікання від керування транспортним засобом і тимчасова втрата контролю за його рухом; недотримання безпечної швидкості, безпечної дистанції та інтервалу; ненадання дороги учаснику, який має перевагу в русі; застосування небезпечних прийомів управління ТЗ (різке гальмування, агресивна манера їзди, продовження руху під час засліплення зустрічним транспортом), а також перешкоджання іншим транспортним засобам; невикористання засобів пасивної безпеки, невикористання в темну пору доби та в умовах обмеженої видимос-

ті габаритних ліхтарів і світлоповертальних елементів; конфліктний характер взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху; невживання заходів, що дозволяють переконатися у відсутності небезпеки для руху; не належне реагування на дії правопорушників через переоцінку своїх можливостей щодо захисту або недооцінку ступеня загрози своєму життю та здоров'ю. Віктимність реалізується в активній і пасивній формах поведінки, підвищеній схильності наражатися на небезпеку або нездатності уникати протиправних посягань, за наявної можливості.

Під віктимною поведінкою розуміються дії або бездіяльність, що створюють небезпечну ситуацію та сприяють заподіяння шкоди життю або здоров'ю за наявної можливості уникнути суспільно небезпечних наслідків. Віктимна поведінка виникає перед або в момент вчинення транспортного кримінального правопорушення, сприяє заподіяння шкоди життю або здоров'ю з необережності. Як правило, поведінка учасників дорожнього руху стає віктимною в результаті порушення чи недотримання правил безпеки руху, що створює необхідні умови для віктимізації потерпілого-правопорушника. Разом з тим, якщо потерпілий діяв в межах ПДР, але при цьому не переконався у відсутності небезпеки для руху, а також загрози для свого життя чи здоров'я з боку інших учасників руху, або ж усвідомлював небезпечний характер дорожньої обстановки і не реагував належним чином, то його поведінку також можна вважати віктимною. Отже, вчинення дій заборонених ПДР, що створюють аварійну (небезпечну) ситуацію і загрожують життю і здоров'ю потерпілого-правопорушника, а так само не здатність вчасно виявити небезпеку та уникнути загибелі чи серйозного травмування, за наявної можливості, становлять зміст віктимної поведінки.

Як нами вже зазначалося, в ДТП вчинених з вини потерпілих, найчастіше гинуть або зазнають серйозних травм особи, які керують ТЗ, за ними йдуть пішоходи, пасажери, велосипедисти. Серед осіб, які керують ТЗ переважають водії легкових автомобілів, далі у порядку спадання, ідуть водії мотоциклів, вантажних автомобілів, мопедів (в.т. ч. моторолерів, скутерів), автобусів та мікроавтобусів, і досить рідко, водії інших ТЗ. Це спростовує поширену думку, що

потерпілими в транспортних злочинах виступають тільки незахищені (вразливі учасники дорожнього руху). В тій чи іншій мірі віктимна поведінка притаманна всім без виключення учасникам дорожнього руху, зокрема: водіям і пасажиром транспортних засобів, пішоходам, особам, які рухаються в кріслах колісних, велосипедистам, погоничам тварин, а також користувачам електричних колісних транспортних засобів, у тому числі низько швидкісних.

Враховуючи викладене, видається доцільним вирізнити три основні форми віктимної поведінки потерпілих від автотранспортних кримінальних правопорушень: 1) *неправомірні дії потерпілого, що створили загрозу для його життя і здоров'я та сприяли настанню суспільно небезпечних наслідків*; 2) *неправомірні дії кількох учасників дорожнього руху, що призвели до необережного заподіяння шкоди життю або здоров'ю одному з правопорушників чи третім особам*; 3) *недотримання правил, призначених для забезпечення життя і здоров'я учасників дорожнього руху*.

Перша форма віктимної поведінки включає порушення вимог і заборон ПДР, призначених для запобігання ДТП, що створює небезпечну ситуацію, за якої виникає реальна загроза життю і здоров'ю правопорушника, а вірогідність уникнення серйозного травмування або смерті залежить від вчасного і результативного застосування екстрених заходів усунення небезпеки, а також належного реагування іншого учасника аварійної обстановки, що має технічну можливість відвернути суспільно небезпечні наслідки. Винуватець створення аварійної ситуації ставить себе в умови, що значно ускладнюють відвернення ДТП та його наслідків і обмежують здатність забезпечити своє життя та здоров'я. Потерпілий, що своїми діями фактично створив небезпеку для іншого учасника дорожнього руху, через самовпевненість або недбалість, недооцінює можливість свого травмування чи загибелі, а тому не вживає достатніх в конкретній дорожній обстановці заходів запобігання віктимізації. Запізніле реагування на аварійну ситуацію, очевидні помилки у виборі правильного варіанту усунення небезпеки обумовлюються тим, що правопорушник сприймає своє пересування по дорозі як джерело підвищеної небезпеки для інших учасників руху і при цьому не до-



пускає можливості опинитися в ролі потерпілого. На психологічному рівні правопорушник не сприймає себе в ролі потенційного потерпілого, а тому виявляється неготовим рятувати власне життя або здоров'я. Зазвичай цьому сприяє попередній досвід неодноразового порушення правил безпеки в аналогічних дорожніх ситуаціях, що формує хибне уявлення про абстрактність небезпеки на дорогах, яку за потреби, можна усунути та відвернути суспільно небезпечні наслідки. Так звана дефектна інтеракція ослаблює контроль за дорожньою обстановкою і рухом транспортного засобу, знижує готовність застосувати найбільш ефективні в конкретній аварійній ситуації заходи забезпечення власної безпеки. Побутовий серед правопорушників стереотип ігнорування небезпеки на дорозі розвиває особисту відповідальність, підміняючи її розрахунком на одностороннє неухильне виконання правил і заборон іншими учасниками дорожнього руху, що, у разі виникнення аварійної ситуації, повинно допомогти уникнути серйозного травмування чи смерті. В реальному житті свідоме порушення вимог та заборон правил безпеки дорожнього руху обертається інверсією ролей між правопорушником і потерпілим.

Указана форма віктимної поведінки в основному характерна для осіб, які керують різними транспортними засобами. Її проявами можуть бути такі: порушення вимог заборонних та наказових дорожніх знаків і розмітки, перевищення безпечної швидкості, порушення правил обгону, проїзду перехресть і зустрічного роз'їзду, проїзд на забороняючий сигнал світлофору, виїзд на смугу зустрічного руху, керування ТЗ у стані алкогольного/наркотичного сп'яніння, або в стані, що знижує увагу і швидкість реакцій, агресивна манера їзди, застосування невиправданого маневру, ненадання дороги, експлуатація несправного транспортного засобу.

Друга форма віктимної поведінки включає порушення правил безпеки дорожнього руху кількома учасниками одночасно або послідовно, що призводить до виникнення аварійної ситуації, за якої існує реальна загроза для обох правопорушників, проте через збіг закономірних та випадкових причинних зв'язків, серйозного травмування або смерті зазнає один з них (рідше обидва). За такої ситуації суспільно небезпечні наслідки, що фактично настають, залежать

від випадкового збігу обставин чи дії зовнішніх сил. Щоправда трапляються випадки, коли причиною порушення правил ПДР одним учасником є недотримання їх іншим учасником, при цьому шкода заподіюється третій особі (особам), що опинилися на місці події в момент вчинення небережного злочину (так званим рикошетним жертвам). Аварійна ситуація, створена неправомірною дозлочинною поведінкою кількох, не пов'язаних між собою учасників, несе реальну загрозу їхньому життю і здоров'ю, а також третім осіб, які через обставини місця і часу виявилися причетними до аварії, при цьому поводитися правомірно. У разі обопільного порушення правил безпеки кількома учасниками настає взаємна віктимізація. Типовими проявами цієї форми віктимної поведінки є невиконання водіями вимог сигналів регулювання, ненадання переваги в русі при проїзді перехресть, різке прискорення на завершальній фазі зеленого сигналу світлофору або передчасний старт на жовтий сигнал світлофору, виїзд на зустрічну смугу дороги, перешкоджання завершенню маневру на забороняючий сигнал світлофору та ін.

Третя форма віктимної поведінки полягає в недотриманні правил, призначених для забезпечення життя і здоров'я учасників дорожнього руху, що сприяє їхній віктимізації. Її підвидом може бути потрапляння в аварійну ситуацію, створену правопорушником і подальша бездіяльність щодо забезпечення свого життя та здоров'я (наприклад, не реагування пішоходів, які за правилами перетинають проїзну частину, на аварійну ситуацію, створену водієм автомобіля, який не зменшує швидкість і не дає дорогу, внаслідок чого вчиняється наїзд на пішохода з тяжкими наслідками).

Основна модель цієї віктимної поведінки прояви охоплює такі прояви: а) неврахування можливої небезпеки перед початком руху, перестроюванням, зміною напрямку руху, у тому числі, при виїзді з другорядної дороги на головну, виконанні лівого повороту, маневруванні на ділянках дороги з обмеженою оглядовістю; неврахування дорожньої обстановки і складних дорожніх умов при обранні безпечної швидкості; ненадання дороги ТЗ, які мають перевагу в русі; здійснення розвороту на автомагістралях, дорогах з одностороннім рухом, мостах, тунелях, залізничних переїздах; рух по трамвайнім

коліям у зустрічному напрямку; зупинка і стоянка транспорту у заборонених місцях; б) відволікання уваги під час руху на розмови по телефону за кермом, прийом їжі, написання і читання текстових повідомлень, а також перегляд соціальних мереж та реагування на дописи, налаштування навігації й інше користування мобільними пристроями; в) невикористання зовнішніх світлових приладів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, у тому числі невикористання світлоповертальних елементів пішоходами, а також невикористання засобів пасивної безпеки (підголовників, ременів безпеки, дитячих утримуючих систем) водіями і пасажирями, а також захисних шоломів мотоциклістами.

Типовими проявами досліджуваної форми віктимної поведінки з боку пішоходів є такі: раптовий вихід, або перебігання проїзної частини у т.ч. безпосередньо перед транспортним засобом, що наближається; у невстановлених місцях, а також з-за об'єктів, що обмежують оглядовість; зупинка або затримання на проїзній частині без нагальної потреби; перетинання дороги в темну пору на нерегульованих переходах без використання світлоповертальних елементів; невиконання сигналів регулювання дорожнього руху; пересування пішоходів по автомагістралі чи дорозі для автомобілів та ін.

Зазначена форма віктимної поведінки здебільшого притаманна пішоходам, пасажирям, велосипедистам, погоничам тварин, користувачам колісного електричного транспорту, на яких покладено обов'язок переконатися у відсутності небезпеки, а також забезпечити своє життя і здоров'я в аварійних ситуаціях.

Віктимна поведінка пасажирів ТЗ може проявлятися у відволіканні під час руху уваги водія від керування транспортним засобом чи перешкоджанні йому в цьому; висуненні неправомірних вимог порушувати правила дорожнього руху (перевищувати безпечну швидкість, проїжджати за заборонений сигнал світлофора тощо); стоянні або сидінні у непередбачених конструкцією ТЗ місцях; самовільному виході із ТЗ до моменту його повної зупинки, а також вимаганні зупинки в заборонених місцях для посадки/висадки пасажирів; пересування в ТЗ, водій якого має явні ознаки алкогольного/наркотичного сп'яніння, хронічної перевтоми, очевидні розлади

психіки і поведінки, чи необґрунтовано передав керування ТЗ третім особам, – якщо такі дії створили аварійну ситуацію і сприяли виникненню ДТП та настанню тяжких наслідків.

Віктимна поведінка велосипедистів має декілька основних проявів: невикористання габаритних світловідбивачів, шоломів, увімкненої сигнальної фари, світловідбивальних елементів на одязі під час руху у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості, як в населених пунктах так і поза їх межами; некоректне здійснення правого повороту і порушення черговості проїзду перехресть; неправильне розташування велосипедистів на проїзній частині (рух у недозволеному ряді на автомагістралях і автомобільних дорогах); перетинання пішохідних переходів на велосипеді; проїзд на заборонений сигнал світлофора та порушення правил проїзду нерегульованих перехресть; раптове гальмування на проїзній частині, непередбачувані маневри через об'їзди перешкод; рух у нетверезому стані, відволікання на телефонні розмови та ін.

### **5.3. Типологія жертв правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

Однією з ключових ідей політики безпеки дорожнього руху в Європейському Союзі на 2021–2030 роки «Safe System» є визнання закономірності, що учасники дорожнього руху завжди допускатимуться помилок, які призводять до автомобільних аварій і серйозних наслідків. Однак ціною таких помилок не має бути втрачене життя або здоров'я людей. Новий підхід до управління безпекою дорожнього руху в ЄС передбачає більш лояльне ставлення до учасників ДТП, презюмуючи помилковий характер їхньої поведінки в критичних дорожніх ситуаціях<sup>1</sup>. Як відомо, концепція помилки в поведінці учасників дорожнього руху, що взаємодіють між собою в небезпеч-

---

<sup>1</sup> European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, *Preparatory work for an EU road safety strategy 2020–2030 – Final report*, Publications Office, 2018, P. 26–27 URL: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/15318>

ній дорожній ситуації, не спростовує неправомірний характер дій або бездіяльності заподіювача шкоди чи потерпілого, не виключає відповідальність злочинця за суспільно-небезпечні наслідки, що настали. Помилитися в оцінці змін дорожньої обстановки та її подальшого розвитку, передбаченні намірів інших учасників руху, а також у виборі способу реагування на виниклу небезпеку – можуть як злочинці, так і жертви необережних кримінальних правопорушень. Помилки в діяннях осіб, які керують транспортними засобами, та їх значення для настання суспільно-небезпечних наслідків менш-більш досліджені в кримінально-правовій теорії необережного злочину. Водночас, помилки в реагуванні потерпілих на безпосередню загрозу їхньому життю і здоров'ю, що призводять до серйозного травмування чи загибелі потерпілих, залишаються малодослідженими в кримінології. Не підлягає сумніву твердження, що поведінка жертв автотранспортних правопорушень в небезпечних дорожніх ситуаціях постійно повторюється, має декілька основних варіантів прояву. Це свідчить про недостатню спроможність потерпілих, за конкретних дорожніх обставин, вчасно виявляти небезпеку під час руху, обирати правильний варіант поведінки для уникнення серйозного травмування або смерті чи зменшення шкоди внаслідок ДТП. Наявність стійких тенденцій в лінії поведінки жертв автотранспортних злочинів дає підстави для їхнього поділу на окремі групи за певним класифікаційним критерієм.

Типологія, як метод наукового пізнання, передбачає поділ об'єкту дослідження на окремі групи за визначеним критерієм. На відміну від класифікації, типологія не вимагає виокремлення усіх можливих типів жертв автотранспортних правопорушень. Достатньо диференціювати контингент жертв на групи за типовою ознакою, що відображає універсальну для всіх представників групи ознаку (властивість)<sup>1</sup>. Типологія жертв автотранспортних правопорушень надає можливість встановити і пояснити детермінуючі зв'язки між небезпечною дорожньою ситуацією і поведінкою жертв.

<sup>1</sup> Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. Київ: Ін юре, 2007. С. 271/

Дорожній рух є динамічним процесом постійної зміни дорожньої обстановки, що відбувається в умовах невизначеності й ризику неочікуваного виникнення небезпеки для учасників руху під час взаємодії з джерелами підвищеної небезпеки. Конкретна дорожня ситуація за якої вчиняється автотранспортний злочин, – це сукупність об'єктивних і суб'єктивних факторів, що створили підвищену небезпеку для учасників руху та викликали поведінкові реакції, спрямовані на відвернення суспільно небезпечних наслідків і самопорятунок. Аварійна дорожня ситуація об'єктивно створює підвищену небезпеку для продовження руху транспорту і людей у незмінному режимі, безпосередньо загрожує життю і здоров'ю осіб, які опинилися у вразливому становищі. Небезпечна дорожня ситуація виникає несподівано, триває короткий проміжок часу, динамічно розвивається та швидко ускладнюється, викликає гостру психоемоційну реакцію в її учасників, обумовлює різноспрямовану поведінку. Іноді така ситуація складається через випадковий збіг дорожніх обставин, або дії природних сил.

Об'єктивні фактори – це дорожні умови і дорожня обстановка, що характеризують дорожнє середовище в розрізі наявних ризиків та небезпек на момент вчинення ДТП. Дорожнє середовище є складною динамічною системою зв'язків між процесами, явищами та подіями, обумовленими використанням транспортних засобів, автомобільних доріг, дорожньої інфраструктури, а також взаємодією учасників дорожнього руху за конкретних дорожніх обставин.

Дорожні умови, за яких стаються ДТП, зазвичай є складними для забезпечення постійного контролю за дорожньою обстановкою та безпечного управління ТЗ. Найчастіше це темний період доби, недостатня видимість або обмежена оглядовість проїзної частини, складні погодні умови, висока інтенсивність руху, незадовільний стан дорожнього покриття та ін. Дорожня обстановка, що склалася на момент вчинення ДТП, як правило, несприятлива. Вона полягає у несподіваній появі перешкоди для руху або рухомого об'єкту, що небезпечно наближається до смуги руху ТЗ чи перетинає її, або у безпідставному ненаданні переваги в русі пішоходам чи ТЗ, невіправданому маневруванні чи різкому гальмуванні, засліпленні ТЗ,

що рухається назустріч, а також включає непередбачувану зміну поведінки потенційних потерпілих, що створює аварійну ситуацію і становить загрозу їхньому життю та здоров'ю.

Суб'єктивна складова небезпечної дорожньої ситуації включає: викривлене сприйняття потенційними жертвами дорожніх ризиків і загроз до моменту появи реальної небезпеки під час руху; одностороннє чи взаємне порушення ПДР учасниками небезпечної дорожньої ситуації; поверхове і нечітке прогнозування розвитку причинно-наслідкових зв'язків між порушенням ПДР і високою ймовірністю настання шкідливих наслідків; ухвалення потерпілим помилкового рішення, що підвищило його вразливість і ускладнило безпечний вихід із критичної ситуації. Суб'єктивне сприйняття, оцінка, ставлення й реагування на небезпечну дорожню ситуацію особами, які стали її учасниками й намагалися вирішити, доволі різне. На практиці, близько половини учасників ДТП належать до порушників ПДР, які не виконують або неналежно виконують вимоги правил безпечного руху, не роблять висновки з негативного досвіду і рідко вчаться на власних помилках. Зауважу, що колективна свідомість порушників ПДР не сприймає всерйоз дорожні ризики та загрози, оскільки неодноразове відхилення ними від норм безпечної поведінки, раніше не призводило до тяжких наслідків. Порушники ПДР схильні недооцінювати складність і небезпечність дорожньої ситуації, не враховувати дію випадкових чинників, зневажати правилами обережності і при цьому переоцінювати власні можливості щодо уникнення травмування чи загибелі. В основному вони розраховують на сприятливий розвиток подій, щасливий випадок, і особливо на те, що інші учасники руху будуть неухильно виконувати вимоги ПДР і, за необхідності, самостійно подбають про власну безпеку.

В реальному житті, зіштовхнувшись з підвищеною небезпекою на дорозі, значна частина учасників руху впадає у стан гострого стресу близького до афекту, який передбачає короточасне звуження свідомості, пригнічення критичного мислення і ослаблення самоконтролю, що дезорганізовує психічну діяльність, запускає спрощений режим регуляції поведінки, за якого спрацьовує звичний спосіб реагування на схожі ситуації у минулому та обирається варіант

поведінки, що не відповідає безпечному виходу із надзвичайних дорожніх обставин. Потерпілі, які рідко зіштовхуються з небезпечними дорожніми ситуаціями, виявляються психологічно неготовими раціонально думати і швидко діяти, щоб уберегтися від тяжких наслідків. Більшість потерпілих в момент виникнення небезпеки на дорозі перебувають у стані розгубленості, або ж ступору (афективно-шоковому стані чи заціпеніння), викликаного сильним нервовим потрясінням через усвідомлення раптової загрози загибелі чи серйозного травмування. Певна частина жертв не усвідомлює ступень небезпеки аварійної ситуації, учасником якої вони стали, через стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або внаслідок впливу лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакцій. В аварійних ситуаціях психіка потерпілих не встигає швидко зорієнтуватися в наявних дорожніх обставинах, миттєво адаптуватися до екстремальних умов. В момент усвідомлення високої загрози життю і здоров'ю люди часто помиляються, діють інтуїтивно, без роздумів і вагань, чіткого уявлення, чим може завершитися для них подальший розвиток подій. Мозок дає сигнал опорно-руховому апарату про високу загрозу катастрофічних наслідків, і далі, люди із сильною нервовою системою, спрямовують свої інтелектуально-вольові зусилля на відвернення загрози і самопорятунок, а люди із слабкою нервовою системою, частіше проявляють бездіяльність, або ж допускаються фатальних помилок, діють всупереч здоровому глузду і наявним обставинам.

Вчасне і правильне реагування на підвищену небезпеку здебільшого залежить від індивідуально-психологічних особливостей учасників руху, їхніх рис характеру, спроможності постійно контролювати і правильно оцінювати поточну дорожню обстановку, передбачати несприятливі дорожні обставини, вчасно розпізнавати небезпеку, точно оцінювати її ступень, а також психологічної готовності швидко обирати правильний варіант поведінки, спираючись на знання ПДР, професійні навички, минулий досвід вирішення проблем під час дорожнього руху.

Враховуючи різний характер і спрямованість поведінки в конкретній дорожній ситуації, пропонуємо поділити потерпілих від ав-



тотранспортних правопорушень на такі типи, як: *зневажливі, самопевнені, необачні і нейтральні*.

*Зневажливі жертви* автотранспортних правопорушень недо-тримуються ПДР, що регламентують безпечне керування транспортними засобами і безпечне пересування учасників руху вулично-дорожною мережею поза транспортними засобами. Левова частка із них не сприймає належним чином потенційну небезпеку зазнати серйозного травмування чи навіть втратити життя під час дорожнього руху, вважає дотримання вимог та заборон ПДР обтяжливим і необов'язковим, не бере до уваги основні дорожні ризики і загрози, не усвідомлює повною мірою можливі наслідки власної неправомірної поведінки. Домінантною рисою характеру зневажливих жертв є ригідність, що полягає у складності або нездатності переключення психічних процесів, швидкої перебудови лінії поведінки, у разі неочікуваної зміни дорожньої обстановки. Через інертність мислення такі особи погано адаптуються до мінливих умов дорожнього середовища і впливу випадкових факторів, вдаються до недоцільних дій, або ж взагалі бездіють в критичних ситуаціях і не розуміють наслідків власної нераціональної поведінки. Зневажливе ставлення потерпілих до виконання правил безпеки руху обумовлене хибним уявленням про те, що всі учасники руху у повсякденному житті непомітно допускають порушення ПДР і при цьому їм якось вдається уникати ДТП з тяжкими наслідками, а також помилковим судженням про те, що інші учасники руху повинні самостійно забезпечити власну безпеку, у разі виникнення реальної загрози їхньому життю і здоров'ю. Зневажливі жертви схильні перекладати відповідальність за безпеку на дорогах на інших учасників руху і не замислюються над негативними наслідками власної неправомірної поведінки. Більшість жертв цього типу відкидають можливість потрапити у ДТП з тяжкими наслідками, сподіваються на позитивний сценарій розвитку подій, у разі ускладнення дорожньої обстановки. На основі таких уявлень і суджень формується загальна лінія легковажної поведінки, що виражається у неготовності діяти гнучко, відповідно до мінливих дорожніх обставин, беззастережно виконувати приписи ПДР щодо безпечного виходу з критичної ситуації.

Типовими проявами поведінки зневажливих жертв, які керують транспортними засобами, можуть бути такі: перевищення встановлених обмежень швидкості руху; незаявлення про намір змінити напрям руху або здійснити перестроювання чи інший ризикований маневр; ненадання дороги транспортному засобу, що має перевагу в русі, а також пішоходу на нерегульованому перехресті; невиконання приписів попереджувальних дорожніх знаків і знаків пріоритету; нехтування заходами реагування на несприятливу зміну дорожньої обстановки; невикористання зовнішніх світлових приладів у темну пору доби; невиконання водіями вимог сигналів регулювання дорожнього руху; нехтування заборонами на користування засобами зв'язку під час руху, що тримаються в руці; керування технічно несправним транспортним засобом; безпідставне передавання керування транспортним засобом, особам які не мають спеціальних навичок і достатнього водійського досвіду; керування ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, або в іншому стані, що знижує увагу і швидкість реакцій; невикористання ременів безпеки, захисних шоломів, дитячих утримуючих систем та ін.

Типовими проявами поведінки жертв, які пересуваються дорогами поза транспортними засобами, можуть бути такі: перехід проїзної частини у невстановлених місцях; неочікуване зупинення на проїзній частині пішохода або велосипедиста під час перетинання дороги; невиконання пішоходами та прирівнюваними до них учасниками руху вимоги щодо використання світлоповертальних елементів або одягу, що їх містить у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості; порушення техніки безпеки пасажирами; невиконання пішоходами і прирівнюваними до них учасниками руху вимог сигналів регулювання; самовільне подолання пішоходами дорожніх огорожень бар'єрного типу із подальшим небезпечним виходом на проїзну частину; порушення пішоходами і прирівняними до них учасниками руху ПДР в стані алкогольного/наркотичного сп'яніння та ін.<sup>1</sup> [6, с. 40–41].

---

<sup>1</sup> Головкін Б.М. Типологія жертв автотранспортних правопорушень. *Права людини та публічне врядування в сучасних умовах*: мат. VII Міжнар. правнич. форуму (Чернівці, 28 трав. 2024 р.). Чернівці: Технодрук, 2024. С. 39–41.

*Самовпевнені жертви* автотранспортних правопорушень, будучи достеменно обізнаними про негативні наслідки грубих порушень ПДР, своїми неправомірними діями свідомо наражаються на небезпеку, ігнорують встановлені правила перестороги у небезпечних дорожніх ситуаціях і при цьому помилково розраховують уникнути тяжких наслідків для життя та здоров'я, покладаючись на везіння і власні сили. Самовпевнені жертви поводяться зухвало, демонстративно ігнорують вимоги ПДР, конфліктують з учасниками руху, неодноразово створюють аварійні ситуації, переоцінюють свої можливості щодо забезпечення власного життя і здоров'я за надзвичайних дорожніх обставин.

Типовими проявами поведінки самовпевнених жертв-водіїв ТЗ є такі: значне перевищення безпечної швидкості на аварійно небезпечних ділянках дороги і в місцях концентрації ДТП; виїзд на смугу зустрічного руху; поїзд на червоний сигнал світлофору; грубі порушення правил обгону, проїзду перехресть і зустрічного роз'їзду; застосування невинновданого маневру або безпідставного різкого гальмування; порушення вимог наказових і заборонних знаків; розворот на дорогах з одностороннім рухом, на автомагістралях, мостах, в тунелях; продовження руху при засліпленні світлом фар зустрічного транспортного засобу та ін.

Самовпевнені жертви-пішоходи допускають раптовий вихід, вибігання на проїзну частину ділянки дороги з пожвавленим рухом транспорту; перехід проїзної частини у забороненому місці, або перехід дороги безпосередньо перед транспортним засобом, що швидко наближається, а так само ігнорування попереджувальних звукових сигналів транспортного засобу, що швидко наближається та ін.

*Необачні жертви* не в повному обсязі і не завжди виконують обов'язки учасника дорожнього руху, пов'язані із зменшенням ситуаційної вразливості щодо ДТП, не дбають належним чином про власну безпеку. Такі особи не виконують головний обов'язок учасника дорожнього руху – бути уважними і завбачливими, докладати максимум зусиль, щоб упевнитися у відсутності небезпеки перед початком чи продовженням руху, переконатися у безпечності запланованих маневрів, усебічно враховувати можливість виникнення

аварійної ситуації, передбачати несприятливий розвиток подій, бути готовими відреагувати на загрозу власному життю та здоров'ю, відповідно до встановлених правил обережності.

Необачні жертви характеризуються нестійкою поведінкою, що передбачає періодичні відхилення від загальних норм безпечно-го поведіння під час пересування вулично-дорожньою мережею. Найчастіше такі жертви недотримуються встановлених правил обережності через поспішність, короткочасне відволікання чи розосередженість уваги, або незнання чи забування правил безпеки дорожнього руху. Необачні жертви помилково вважають, що під час пересування вулицями та дорогами їм нічого не загрожує і при цьому повністю покладаються на інших учасників дорожнього руху, що апіорі не повинні створювати небезпеку для руху чи загрозу життю або здоров'ю користувачів доріг.

Типовими проявами поведінки необачливих жертв автотранспортних правопорушень є такі: неврахування дорожніх умов і дорожньої обстановки при виборі безпечної швидкості руху, безпечної дистанції, бокового інтервалу, а також виборі прийомів безпечного керування транспортним засобом; неврахування можливої небезпеки перед початком руху, перестроюванням, зміною напрямку руху, у тому числі при виїзді з другорядної дороги на головну, виконанні лівого повороту, здійсненні маневрування на ділянках дороги з обмеженою оглядовістю; невиконання вимог попереджувальних дорожніх знаків; відволікання уваги на розмови з пасажирками.

Проявами необачної поведінки серед пішоходів та прирівняних до них учасників дорожнього руху є неврахування імовірної небезпеки перед виходом на проїзну частину з-за рухомих і нерухомих об'єктів, що обмежують оглядовість; користування пішоходами, велосипедистами мобільними пристроями (навушниками, засобами зв'язку) під час перетинання проїзної частини; рух по автомагістралі чи дорозі не по правому краю проїзної частини і не назустріч транспортному потоку та ін.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Головкін Б. М. Кримінологічна характеристика жертв дорожньо-транспортних пригод. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*, 2023. Серія право. Вип. 80. Ч. 2. С. 23–29.

*Нейтральні жертви* автотранспортних правопорушень зазнають травмування чи гинуть в ДТП внаслідок потрапляння в аварійні ситуації, створені не з їхньої вини, або через випадковий збіг обставин. Такі особи виконують вимоги ПДР і дотримуються заходів обережності під час пересування автомобільними дорогами однак потрапляють в аварійну ситуацію, створену протиправними діями правопорушника, в якій виявляють нездатність уникнути травмування чи загибелі. Типовими проявами поведінки випадкових жертв є найзд на пішохода, велосипедиста, які поводитися правомірно і не допускали порушень ПДР; зіткнення транспортних засобів на перехрестях, вчинені з вини одного з водіїв тощо.

Підсумовуючи викладене слід наголосити, що неухильне виконання вимог ПДР потребує високої дисциплінованості, постійної концентрації уваги, стресостійкості в складних дорожніх умовах і за несприятливих дорожніх обставинах, психологічної готовності до подолання дорожньо-транспортних викликів і загроз, а також докладання необхідних інтелектуально-вольових зусиль, щоб не потрапляти в аварійні ситуації, або безпечно виходити з них.

Поведінка жертв у конкретній дорожній ситуації може сприяти вчиненню автотранспортного правопорушень або не сприяти, а також по-різному впливати на тяжкість наслідків, що настали. Помилки і прорахунки користувачів доріг щодо оцінки поточної дорожньої обстановки, передбачення намірів інших учасників руху, обрання варіанту реагування на небезпеку і прогнозування наслідків своєї поведінки нерідко обертаються їхнім серйозним травмуванням або загибеллю. Найвищий ризик зазнати тяжких тілесних ушкоджень або смерті створює зневажлива і самовпевнена поведінка жертв в небезпечних дорожніх ситуаціях. Автотранспортні правопорушення, вчинені проти необачних і нейтральних жертв порівняно рідше призводять до тяжких наслідків. Запропоновану типологію жертв доцільно враховувати при розробленні комплексу заходів віктимологічної профілактики автотранспортних правопорушень.

# ДОСВІД ЗАПОБІГАННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ<sup>1</sup>

## 6.1. Інституційні засади забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за кордоном

Потреба у вивченні інституційних засад зарубіжного досвіду убезпечення дорожнього руху пояснюється необхідністю всебічного дослідження цієї проблематики. Такі поняття, як «інституціоналізм» (від лат. *institutum* – установлення, запровадження, звичай)<sup>2</sup>, «інституційне середовище» та ін. мають насправді економічну природу і відбивають результати наукових пошуків у сфері економічної теорії. При цьому інституційний підхід спирається на врахування не лише економічних, а й політичних, соціальних, правових, етичних та інших аспектів при аналізі економічних процесів.

Інституціоналізм з часом перетворився із окремої економічної течії в методологічний підхід і дослідницький принцип при вивченні різних проблем в інших галузях знання і сферах суспільних відносин. Кримінологія у цьому зв'язку не стала виключенням, оскільки проблема злочинності та її запобігання також вивчається кризь при-

---

<sup>1</sup> *Примітка.* При написанні розділу використаний матеріал наукової праці: Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

<sup>2</sup> Інституціоналізм. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%82%D1%83%D1%86%D1%96%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%>

зму інституціональної теорії<sup>1</sup>. У зв'язку із цим цілком виправданим є пізнання сучасного зарубіжного досвіду запобігання правопорушенням у сфері БДР з огляду на певні інституційні засади, що лягають в основу такої діяльності.

Центральним аспектом розв'язання представленої наукової задачі є виділення відповідної інституційної структури, що включає такі засади, як: політична, правова, організаційна, економічна, соціально-психологічна, науково-технічна.

*Політична* інституційна засада вважається основною. Без цієї інституційної складової неможливо вирішити будь-яку соціальну проблему, у тому числі проблему протиправності у сфері БДР та експлуатації транспорту. Саме завдяки чіткій та непохитній політичній волі, послідовній актуалізації проблеми смертності й дорожньо-транспортного травматизму багатьом західним країнам вдається будувати власну внутрішню політику у такий спосіб, який дозволяє досягати у цілому задовільного соціального результату у виді високого показника БДР. Доказом цьому є ініціація політикумом окремих європейських країн, США, Канади, Австралії та ін. широкого суспільного дискурсу, який стосується анонсованої тематики.

Певним водороздільним рубежем, з яким пов'язується широке обговорення у західних країнах проблеми безпеки на дорогах, можна вважати 2010 р. Саме у цьому році ООН своєю резолюцією № 64/255 під назвою «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» було проголошено 2011–2020 рр. Десятиліттям дій із забезпечення БДР<sup>2</sup>. У цьому документі було не лише закладено інституційний підхід до вирішення проблеми БДР як на глобальному, так й на національному рівнях, а й запропоновано урядам країн відігравати провідну роль у реалізації заходів у межах цього Десятиліття. Тобто лідерство політичного інституту (засади) визнано

<sup>1</sup> Дрьомін В. М. Інституціональна методологія в дослідженні злочинності. *Актуальні проблеми держави і права*. 2013. Вип. 70. С. 49–56.

<sup>2</sup> Повышение безопасности дорожного движения во всем мире: резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 10.05.2010 г. № 64/255. URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/64/255>

ООН у цьому контексті центральним елементом соціальної системи, покликаної зменшити рівень смертності й травматизму учасників дорожнього руху.

Водночас слід визнати, що ознаки істотного впливу політичного інституту в указаній сфері спостерігались й ще раніше. Яскравим прикладом є політичне рішення шведської влади щодо затвердження ще у 1997 р. зараз відомої на увесь світ стратегії Vision Zero (Мета Нуль). На сьогодні парадигма саме цієї шведської стратегії закладена в основу світової та європейської системи БДР<sup>1</sup>.

Правова інституційна засада виражається у створенні законодавчого базису у сфері БДР. Його утворює система нормативно-правового забезпечення БДР щодо:

а) упровадження на національному рівні міжнародних стандартів, які стосуються одноманітності правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. Такі норми зазвичай містяться у законах про дорожній рух;

б) стратегії забезпечення дорожнього руху у середньо- (на 3–5 років) й довгостроковій (на 5–10 років) перспективі. Для цього у західних країнах розробляються державні стратегії, рідше програми БДР;

в) юридичної відповідальності за правопорушення у сфері дорожнього руху<sup>2</sup>.

*Організаційна* інституційна засада зводиться до формування на національному рівні ефективного механізму щодо реалізації законодавчо визначеної політики у сфері БДР у зарубіжних країнах. У кожній країні світу має місце власна вертикаль основних і допоміжних органів, відповідальних за свій напрям державної політики у цій сфері. Вивчити це питання пропонується на прикладі Норвегії,

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Політична складова забезпечення дорожнього руху. *Актуальні проблеми правоохоронної діяльності в умовах воєнного стану*: тези Всеукраїнської науково-практичної конференції (Хмельницький, 16 бер. 2023 р.). Хмельницький: Вид-во НАДПСУ, 2023. С. 389–392.

<sup>2</sup> Колодяжний М. Г. Вплив правових та економічних чинників на стан безпеки дорожнього руху. *Глобалізація українського законодавства як результат війни Російської Федерації проти України* (Київ, 19 квіт. 2023 р.): матеріали XIII Міжнародного науково-практичного конференції. Київ: ДУІТ, 2023. С. 84–87.



яка на теперішній час має найвищий рівень БДР у світі (17 смертей на 1 млн населення у 2020 р.)<sup>1</sup>.

У Норвегії організаційна структура суб'єктів, задіяних у сфері БДР, включає: Міністерство транспорту та зв'язку, Норвезьке національне управління державних доріг, Норвезьку раду з БДР, Норвезьку асоціацію перевізників, Раду з розслідування нещасних випадків, Королівський норвезький автомобільний клуб, Норвезьку асоціацію автомобілістів, Норвезький фонд швидкої медичної допомоги, губернаторів округів, управління поліції та ін.<sup>2</sup>

Структура таких суб'єктів у багатьох європейських країнах у цілому є схожою. Тому можна виділити сім основних груп органів, які спрямовують свою діяльність на: формування відповідної державної політики; моніторинг БДР; покращення дорожньої інфраструктури; удосконалення транспортних засобів; навчання учасників дорожнього руху; інформування громадян про різні транспортні новації; інші види суб'єктів.

Особливістю організаційної структури таких органів у зарубіжних країнах є те, що помітну роль серед них відіграють недержавні суб'єкти (агенції, союзи, ради, спілки, об'єднання, групи та ін.). Вони представляють інтереси різних учасників дорожнього руху (велосипедистів, мотоциклістів, автомобілістів). Саме завдяки тісній співпраці перелічених та деяких інших органів паралельно з реалізацією інших напрямів діяльності у західних країнах вдається досягати достатньо високих показників БДР<sup>3</sup>.

*Економічна* засада займає особливе місце в інституційному каркасі забезпечення дорожнього руху у розвинених країнах світу. Це зумовлюється їх капіталістичним устроєм та розвиненими

<sup>1</sup> Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf)

<sup>2</sup> Road Safety Country Overview – Norway. URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2016-norway\\_en.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2016-norway_en.pdf)

<sup>3</sup> Колодяжний М. Г. Організаційна складова захисту прав громадян у сфері дорожнього руху. *Модернізація вітчизняної правової системи в умовах світової інтеграції*: мат. Міжнар. наук.-практ. конф. (Кропивницький, 22–23 бер. 2023 р.). Кропивницький, 2023. С. 213–216.

ринковими механізмами. Указана інституційна засада виражається у такому:

а) формування окремої доктрини, яка посприяла розробці відповідного понятійно-категоріального апарату. Він включає такі поняття, як «економіка злочинності», «економічні наслідки правопорушень у сфері дорожнього руху», «матеріальні збитки смертності й дорожньо-транспортного травматизму», «витрати і вигоди БДР», «грошова оцінка БДР» та ін.;

б) власна методологія і методика грошової оцінки ефективності регіональної й національної політики БДР. Зокрема, наразі існує чотири основних міжнародно-визнаних підходи щодо аналізу визначення витрат і вигод у цій сфері (суверенітет споживачів; оцінка готовності людей платити за неринкові товари, одним з яких є БДР; оптимальність за Парето; захід залишається нейтральним щодо розподілу вигод і витрат між групами учасників дорожнього руху за умови, що загальні вигоди перевищують витрати<sup>1</sup>).

Поширеним підходом вважається також визначення утрачених людинороків унаслідок смерті учасників дорожнього руху. При оцінці ефективності транспортної галузі до уваги беруться такі показники, як: довжина автомобільних заторів, середній час перебування водіїв у заторах, показник людинокілометрів та ін.;

в) постійний моніторинг економічних утрат від дорожньо-транспортної смертності. Відповідні підрахунки на постійній основі здійснює Світовий банк;

г) вигоди від запобігання смерті й тяжкому травмуванню учасників дорожнього руху. Згідно із дослідженнями Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC) у разі досягнення мети ЄС щодо зменшення наполовину смертності від дорожньо-транспортного травматизму протягом 2011–2020 рр. це призвело б до заощадження аж 182 млрд євро. При цьому життя одного загиблого оцінюється в 1,7 млн євро<sup>2</sup>;

---

<sup>1</sup> Basic rules of the game. URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/basic-rules-game\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/basic-rules-game_en)

<sup>2</sup> Multiannual Financial Framework 2014–2020. URL: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/EU-Funds-for-Road-Safety\\_April\\_for-MEPs.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/03/EU-Funds-for-Road-Safety_April_for-MEPs.pdf)

д) визначення ефективності окремих заходів. Так, у Норвегії було оцінено результативність 39 різних за характером заходів з ефектом першого порядку. Таким є ефект, яким характеризується певний напрям діяльності, якщо він сам по собі ефективний і не поєднується з іншим заходом. Такі ефекти неможна сумувати, але вони придатні для порівняння. Найбільш ефективними з огляду на зменшення смертності й важкого травмування у ДТП визнані: покращений захист водія і пасажирів від травм шиї; електронне нагадування про не пристебнуті паски безпеки; зниження швидкості на небезпечних дорогах<sup>1</sup>;

е) громадський контроль освоєння бюджетних коштів у сфері БДР. На відміну від України більшість західних держав відрізняється розвиненим громадянським суспільством. Одним із проявів цієї обставини є активна участь громадян у різних соціальних процесах, що відбуваються у державі. Тому це відбивається на спрямованості урядів західних країн максимально заощадливо, але при цьому ефективно, витратити кошти платників податків<sup>2</sup>.

*Соціально-психологічна інституційна засада* пов'язується із впливом на один із компонентів складної соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище». У більшості випадків саме від людського фактору, тобто поведінки водіїв, пішоходів, пасажирів у конкретних умовах місця і часу залежить настання ДТП і фатальних наслідків.

Представлена засада виражається у цілковитій підтримці ідеї високих стандартів у дорожньо-транспортній сфері переважною

<sup>1</sup> Promising road safety measures based on cost-benefit analyses. URL: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/monetary-valuation-road-safety\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/cost-benefit-analysis-measures/monetary-valuation-road-safety_en)

<sup>2</sup> Колодяжний М. Г. Убезпечення дорожнього руху крізь призму економічної безпеки України. *Національна безпека у фокусі викликів глобалізаційних процесів в економіці*: мат. XV Міжнар. наук. Інтернет-конф. (Ukraine-Greece, 14–15 лют. 2023 р.) / ВНЗ «Національна академія управління». Київ: НАУ. 2023. С. 87–90; Колодяжний М. Г. Економічна засада забезпечення дорожнього руху: європейська теорія і практика. *Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період*: тези Міжнар. наук.-практ. конф. (Кривий Ріг, 18 листоп. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 84–86.

більшістю населення незалежно від того, до якого саме виду учасників дорожнього руху воно належить. Формуванню специфічного західного менталітету, властивому типовому сучасному європейцю із високим рівнем правосвідомості, передує тривалий період становлення. Для нього характерні: виховання суспільства протягом десятиліть в умовах поваги до закону, прав і законних інтересів інших громадян; прихід до влади соціально відповідального політикуму; організація роботи справедливої судової системи; гуманні й водночас професійні правоохоронні органи, які виконують свої обов'язки у тісній взаємодії із місцевими громадами.

Побудова сучасної моделі західного суспільства, для якого є рідкістю правовий нігілізм, посприяла створенню критичної більшості громадян із «правильною» соціальною установкою, відповідними життєвими цінностями, високим рівнем правової культури і правосвідомості. Така критична маса людей у багатьох західних демократичних країнах із усталеними правовими традиціями перетворилась на своєрідний людський капітал. Його інтелект, розуміння своїх конституційних прав і обов'язків, а також особливе ставлення до оточуючих істотним чином посприяв зміні стану БДР у кращий бік.

Для підвищення стійкості та ефективності цієї інституційної засади у західних країнах світу здійснюється комплекс заходів, спрямованих на посилення пропаганди БДР. На практиці вона зводиться до: організації діяльності Дорожніх центрів, розроблення спеціальних ігрових програм (вивчення фотографій, демонстрація мультфільмів, рухливі ігри), навчання поліцейськими школярів їзди на велосипеді з подальшим складанням іспиту – досвід ФРН, Англії, Японії; розробка для дітей безпечного маршруту до школи, залучення громадських об'єднань й волонтерів до навчальних програм, пропагування використання особистих засобів захисту для різних учасників дорожнього руху (практика Фінляндії<sup>1</sup>). Окрім цього, соціально-психологічне наповнення мають й окремі європейські проекти на кшталт

<sup>1</sup> Давидова Н. В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2019. С. 123–149.

Hermes (коучинг водіїв, підготовка осіб в автошколах)<sup>1</sup> або Close-To (австрійська практика інформування молодими правопорушниками, які потрапили у ДТП, осіб під час проходження ними навчання в автошколах)<sup>2</sup> та ін.

З метою пропагування ідеї підвищення БДР у світі, а також запобігання правопорушенням у цій сфері ООН було запроваджено Глобальний тиждень БДР. З цими заходами тісно пов'язаний Всесвітній День без автомобіля (World Carfree Day), який припадає на 22 вересня. Метою цього Дня є не лише зменшення викидів парникових газів та, відповідно, скорочення негативного впливу мобільності людей на екологію. Він покликаний також привертати увагу світової спільноти до проблеми смертності на дорогах унаслідок інтенсивної автомобілізації<sup>3</sup>.

Науково-технічна інституційна засада пов'язана із сучасним науковим прогресом. Вона закріплена й нормативно, зокрема, у Стратегії сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього, розрахованої до 2030 р. У цьому документі наголошується на запровадженні інноваційних технологій на транспорті щодо: збільшення Єврокомісією фінансування спеціальних програм Horizon Europe та Digital Europe; підтримки стартапів у цій галузі; подальшої електрифікації та автоматизації транспорту, експлуатації його водневих модифікацій; розширення технологій штучного інтелекту; ухвалення «Стратегії дронів 2.0» з використання безпілотних транспортних засобів, включаючи гіперлуپی<sup>4</sup>; посилення продуктивності цифрової інфраструктури че-

<sup>1</sup> Hermes. URL: <https://www.cieca.eu/project/32>

<sup>2</sup> Module Close-To. URL: <https://www.cieca.eu/project/31>

<sup>3</sup> Колодяжний М. Г. Соціально-психологічні засади підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Безпека на дорозі: матеріали Молодіж. наук.-практ. конф. (Кривий Ріг, 18 трав. 2023 р.). Кривий Ріг, 2023. С. 43–46.

<sup>4</sup> *Примітка.* Гіперлуп або гіперпетля (від англ. *hyperloop*) – вакуумний потяг. Уперше був запропонований американськими інженерами Д. Пауелом й Г. Денбі у 2003 р. Згодом цю ідею підтримав І. Маск, співзасновник фонду SpaceX. Система використовує магніти і турбіни, які запускають капсули на магнітній подушці для руху по вакуумних трубах зі швидкістю понад 1100 км/год. Див.: Hyperloop. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Hyperloop>

рез технологію 5G й супутникові дані; екологізації транспортних систем та ін.<sup>1</sup>

Інституційні засади не є статистичними. Вони перебувають у перманентному динамічному розвитку, який у різні періоди часу має відмінну інтенсивність. Остання залежить від багатьох об'єктивних і суб'єктивних обставин: наявність суспільного запиту на вирішення проблеми протиправності у сфері БДР; спрямованість політичної волі на вирішення цих питань на законодавчому й організаційному рівнях; обсяг негативних соціальних наслідків, які актуалізують соціальну активність у певному напрямі діяльності, тощо.

## **6.2. Нормативно-правове забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту у західних державах**

Пізнання нормативно-правового забезпечення у сфері БДР у зарубіжних країнах пропонується здійснити шляхом його класифікації. Її варто провести за масштабом дії тих або інших нормативно-правових актів в анонсованій галузі з виділенням певних рівнів: міжнародно-правового (глобального); регіонального; національного; місцевого.

*Глобальний рівень* заслуговує на увагу з огляду на його місце у загальній системі нормативно-правового забезпечення, що розглядається. Цей рівень є базисом для інших рівнів, менших за масштабом регламентування відповідних правових положень, які стосуються БДР у зарубіжних країнах. Глобальний рівень проаналізований вище у підрозділі 2.1 монографії.

*Регіональний рівень* нормативно-правового забезпечення БДР пов'язується передусім із законодавством ЄС. Структура регіональ-

---

<sup>1</sup> Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>; Стратегія безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн: зб. норм. актів: електрон. вид. / уклад. М. Г. Колодяжний; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 162 с.

ного рівня цього забезпечення представлена двома групами нормативно-правових актів. Перша з них має фундаментальне значення й утворена документами стратегічного й програмного спрямування. Другу групу складають документи на кшталт директив і регламентів ЄС, які стосуються різних аспектів транспортної безпеки.

У 2020 р. Єврокомісією була затверджена Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього, розрахована до 2030 р. (Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future). Вона містить 10 напрямів діяльності, які включають 111 пунктів. Один із блоків Стратегії стосується підвищення безпеки на транспорті. Цей документ закріплює доволі амбітні цілі на довгострокову перспективу:

До 2030 року:

- 1) щонайменше 30 млн автомобілів з нульовими викидами будуть працювати на європейських дорогах;
- 2) 100 європейських міст будуть кліматично нейтральними;
- 3) швидкісний залізничний рух збільшиться удвічі;
- 4) заплановані колективні подорожі менше 500 км мають бути нейтральними до вуглецю в межах ЄС;

5) автоматизована мобільність буде широко розгорнута;

6) судна з нульовими викидами будуть готові до продажу на ринку

До 2035 року:

- 7) великі літаки з нульовими викидами будуть готові до продажу на ринку;

До 2050 року:

8) майже всі автомобілі, мікроавтобуси, автобуси, а також нові важкі транспортні засоби будуть без викидів;

9) вантажоперевезення залізничним транспортом зросте вдвічі;

10) швидкісний залізничний рух збільшиться втричі;

11) мультимодальна Трансєвропейська транспортна мережа (TEN-T), обладнана для сталого та розумного транспорту з високошвидкісним підключенням, буде функціонувати для комплексної мережі<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

Додатком до зазначеної Стратегії ЄС є відповідний План дій. Його заходи розраховані на 2021–2024 рр.<sup>1</sup>

Логічним продовженням правового регулювання сучасної європейської системи БДР є Рекомендації щодо досягнення нульової смертності на дорогах, представлені у виді Рамки політики БДР ЄС на 2021–2030 роки (EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Recommendations on next steps towards «Vision Zero»), затверджені Європарламентом у жовтні 2021 р. Метою цього документу є зменшення смертності від ДТП на 50% до 2030 р. і на 100% – до 2050 р. Він, передбачає декілька головних напрямів досягнення анонсованої мети. Серед них: створення безпечної інфраструктури; випуск на ринок безпечних транспортних засобів; створення умов для безпечного користування дорогами та ін.<sup>2</sup>

Окрім указаних документів, у 2021 р. Європарламент підтримав Програму БДР ЄС до 2030 року<sup>3</sup>. Її метою є визначення ключових показників БДР у країнах-членах ЄС (Key Performance Indicators – KPI). При чому ці показники наведені у певній ієрархії відповідно до значущості у досягненні поставленої мети. 18 європейських країн взяли на себе відповідальність відстежувати дотримання певних ви-мог за такими базовими індикаторами, як:

1. Перевищення швидкості.
2. Використання ременів безпеки та дитячих автокрісел.
3. Використання захисних шоломів особами, які управляють велосипедами та моторолерами.
4. Керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння.
5. Відволікання на мобільний телефон.
6. Безпека транспортного засобу.
7. Інфраструктура.

---

<sup>1</sup> Там само.

<sup>2</sup> EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Recommendations on next steps towards «Vision Zero». URL: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EN.pdf)

<sup>3</sup> European Parliament transport committee backs 2030 road safety programme. URL: <https://etsc.eu/european-parliament-transport-committee-backs-2030-road-safety-programme/>



## 8. Догляд після аварії<sup>1</sup>.

Тобто за допомогою перелічених восьми ключових показників оцінюватиметься сучасний стан дотримання стандартів БДР на європейському континенті та намічатимуться подальші шляхи їх удосконалення.

Далі розглянемо другу групу нормативно-правових актів у цій сфері на регіональному рівні їх розробки і прийняття. Представлена група документів стосується, окрім іншого, автомобільного транспорту і закріплена у Додатку 32 до Глави 7 «Транспорт» Розділу 5 «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію з ЄС:

- Директива Ради № 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р. про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві;
- Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р. про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних перевезеннях;
- Директива № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 р. про перевірки з придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів та ін<sup>2</sup>.
- Існують також окремі документи, що регламентують у ЄС умови безпеки:
- Директива Ради № 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 р. про посвідчення водія;
- Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом.

Щодо соціальних умов, то їм присвячені такі європейські нормативно-правові акти, як:

---

<sup>1</sup> Baseline project. URL: <https://www.baseline.vias.be/en/>

<sup>2</sup> Додаток XXXII до Угоди про асоціацію з ЄС. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/textst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-rozdil-v/transport>

- Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 р. про гармонізацію відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту;
- Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 р. про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті.
- Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 р. про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство, що стосується діяльності автомобільного транспорту і скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС;

Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р., що запроваджує загальні правила стосовно умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС:

- Директива № 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 р. про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність.
- Директива № 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 р. про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів тощо<sup>1</sup>.

Насправді на теперішній час є чинними й деякі інші подібні нормативно-правові акти ЄС, що регламентують стандарти й вимоги у сфері дорожнього руху та експлуатації різних видів транспорту (пасажирського, вантажного)<sup>2</sup>.

*Національний рівень* нормативно-правового забезпечення БДР стосується законодавства окремих держав світу. На цьому рівні аналогічно до попереднього також можна виділити дві групи нормативно-правових актів. Перша з них стосується юридичної відповідальності за правопорушення у цій галузі, а друга – регламентації

<sup>1</sup> Додаток XXXII до Угоди про асоціацію з ЄС. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/tekst-uhody-pro-asotsiatsiiu/dodatky-rozdil-v/transport>

<sup>2</sup> Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні; за заг. ред. В. Г. Дідика. Київ, 2007. С. 112–118.

стандартів транспортної безпеки у зарубіжних країнах. При цьому перша група документів унаслідок їх різноманіття та специфіки розглядатиметься у межах наступного підрозділу.

Аналіз та узагальнення правотворчого напряму діяльності показав, що у багатьох західних країнах розроблені різні документи, які стосуються вироблення сучасних стандартів у сфері БДР та експлуатації транспорту. Розглянемо деякі держави, які на теперішній час відзначаються значними успіхами у досягненні кінцевої мети щодо нульової смертності на дорогах. Особливе місце серед них посідають країни, де зафіксовано найменший показник смертності від ДТП. Наприклад, станом на 2020 р. у Норвегії та Швеції мало місце лише 17 і 20 таких випадків відповідно у розрахунку на 1 млн населення<sup>1</sup>. Такий позитивний результат ґрунтується на відповідній продуманій правовій основі.

У 1997 р. шведський парламент прийняв нову і революційну у свій час довгострокову стратегію БДР – Vision Zero (Мета нуль). Ця стратегія спрямована на зведення загибелі або серйозного травмування внаслідок ДТП до нульового значення. Філософія цього документу виходить з неприйнятності того, що людські помилки призводять до фатальних наслідків. Адже ідеальних людей не існує і помилятися є природним для них. Тому така поведінка не має коштувати для інших людей їх життя чи здоров'я. Остаточна відповідальність за БДР відповідно до Vision Zero, умовно кажучи, перекладається з особи, яка керує транспортним засобом, на тих, хто: проектує транспортну систему, управляє транспортними потоками, виробляє транспортні засоби, приймає законодавство у цій сфері. При цьому за такого підходу ніхто не знімає відповідальності з водія та не звільняє його від обов'язків дотримувались ПДР<sup>2</sup>. Тобто указаним документом фактично була змінена парадигма запобіган-

---

<sup>1</sup> Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf)

<sup>2</sup> Vision Zero - no fatalities or serious injuries through road accidents. URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/>

ня автотранспортним правопорушенням і змінена уся система БДР у цій країні<sup>1</sup>.

Сучасними стандартами згідно зі стратегією Vision Zero, закріпленими шведським законодавством, є:

- а) управління безпекою дорожнього руху;
- б) безпека пересування по дорогах;
- в) безпека транспортних засобів;
- г) безпека учасників дорожнього руху;
- д) поставарійна діяльність<sup>2</sup>.

Слід наголосити, що саме шведський прогресивний досвід і законодавство наразі покладені в основу розробки міжнародних та загальноєвропейських стандартів БДР<sup>3</sup>, які впроваджуються у багатьох країнах світу, а також включені в їх правове поле, включаючи Україну.

Серед європейських країн за досягненням успіхів у цій сфері якісно вирізняється Ірландія, де у 2020 р. було зафіксовано 30 смертей від ДТП на 1 млн мешканців<sup>4</sup>. У 2019 р. Ірландія навіть стала лауреатом премії Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC) за показником ефективності безпеки дорожнього руху та застосуванням стратегічного підходу до вирішення цієї проблеми<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Високий рівень безпеки дорожнього руху у скандинавських країнах: випадковість чи закономірність? *Злочинність і протидія їй в умовах війни та у повоєнній перспективі: міждисциплінар. панорама*: зб. тез доп. Міжнар. наук.-практ. конф. (Вінниця, 19 квіт. 2024 р.) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ; Кримінол. асоц. України. Вінниця: ХНУВС, 2024. С. 264-268.

<sup>2</sup> About program We live Vision Zero. URL: <http://www.welivevisionzero.com/about-program-we-live-vision-zero/>

<sup>3</sup> Колодяжний М. Г. Європейська стратегія Vision Zero: сутність й напрям заповнення в Україні. *Нове українське право*. 2022. Вип. 6. Т. 1. С. 172-178. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2022.6.1.24>; Колодяжний М. Г. Міфи у сфері безпеки дорожнього руху в Україні крізь призму сучасного європейського досвіду. Ампаро. Запоріжжя: Гельветика, 2022. Спецвипуск. Т. 1. С. 145-151. DOI: <https://doi.org/10.26661/2786-5649-2022-spec-1-21>.

<sup>4</sup> Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf)

<sup>5</sup> Ireland's leadership on road safety is «a model for the European Union». URL: <https://etsc.eu/irelands-leadership-on-road-safety-is-a-model-for-the-european-union/>

Він виражається, головним чином, у прийнятті відповідного законодавства. Так, у цій країні за підтримки 24 (!) різних органів влади та організацій було прийнято п'яту Урядову стратегію БДР Ірландії на 2021–2030 роки (Ireland's Government Road Safety Strategy 2021–2030). Її мета, структура і основні напрями реалізації дуже схожі на аналогічні складові, що містяться у загальноєвропейських документах у зазначеній царині. Зокрема, передбачається, що до 2030 р. абсолютна кількість смертельних випадків та серйозних травм від ДТП на дорогах цієї держави зменшиться наполовину: з 144 до 72 і з 1259 до 630 відповідно. Стратегія включає три етапи (2021–2024 рр., 2025–2027 рр., 2028–2030 рр.). Лише на перший з них заплановано фінансування розміром 3,8 млрд євро. Особливість цього документу полягає у врахуванні понад 2 тис. змін і доповнень, які були адресовані Уряду з боку громадськості при його розробці<sup>1</sup>.

У цілому структура цієї Стратегії базується на аналогічних документах ЄС і включає сім основних напрямів діяльності: 1) безпечні дороги та узбіччя; 2) безпечні швидкості; 3) безпечні транспортні засоби; 4) безпечне використання дороги; 5) дії після аварії; 6) безпечні та здорові способи подорожей; 7) безпечна робота на дорозі. При цьому у Стратегії наголошується, що запорукою її ефективності є: політична прихильність; наукова обґрунтованість; обмін даними між зацікавленими суб'єктами; застосування інновацій при здійсненні заходів; партнерство; забезпечення необхідного фінансування; активне втручання правоохоронних органів; широка медіа підтримка заходів, що реалізуються, та ін.<sup>2</sup>

Зазначена Стратегія Ірландії реалізується на практиці завдяки відповідному Плану дій. Його перший етап (2021–2024 рр.) включає 186 заходів, які охоплюють усі сім головних напрямів Стратегії<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Ireland's Government Road Safety Strategy 2021–2030. URL: [https://www.rsa.ie/docs/default-source/default-document-library/government-\\_road\\_safety\\_strategy\\_2021\\_2030\\_13th\\_dec21\\_final.pdf?sfvrsn=cf289e63\\_3](https://www.rsa.ie/docs/default-source/default-document-library/government-_road_safety_strategy_2021_2030_13th_dec21_final.pdf?sfvrsn=cf289e63_3)

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Ireland's Government Road Safety Strategy. Phase 1 Action Plan 2021–2024. URL: [https://www.rsa.ie/docs/default-source/default-document-library/rsa\\_safety\\_strategy\\_action\\_plan\\_2021\\_2024\\_13th\\_jan2022\\_final\\_online.pdf?sfvrsn=67518e36\\_5](https://www.rsa.ie/docs/default-source/default-document-library/rsa_safety_strategy_action_plan_2021_2024_13th_jan2022_final_online.pdf?sfvrsn=67518e36_5)

У цілому цей План структурно схожий на аналогічні документи, що розробляються в Україні та спрямовані на запобігання різним видам злочинів та іншим негативним явищам.

Яскравим прикладом у цьому зв'язку є Польща, якій протягом 2012–2022 рр. удалось зменшити смертність на дорогах аж на 47%. У зв'язку із цим Польща отримала від Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC) престижну нагороду PIN–2023 (Індекс ефективності дорожнього руху). За оцінками фахівців, в основі такого успіху перебуває поєднання декількох напрямів проактивної діяльності щодо: розроблення Національної програми БДР на 2021–2030 рр. та Програми Польщі з безпеки дорожньої інфраструктури; розширення мережі камер контролю швидкості руху транспортних засобів; примусових перевірок водіїв на стан сп'яніння; упровадження системи «аварійних коридорів» щодо безперешкодного та оперативного під'їзду машин екстрених служб до місць ДТП<sup>1</sup>. Ураховуючи, що Польща за багатьма напрямками державної політики є своєрідним орієнтиром для України як кандидата на вступ до ЄС, цей досвід заслуговує на те, щоб він був використаний під час розробки нової стратегії убезпечення дорожнього руху в Україні.

*Місцевий рівень* нормативно-правового убезпечення дорожнього руху у зарубіжних країнах пов'язується із документами, що приймаються, як правило, місцевими органами влади з урахуванням особливостей дорожньої інфраструктури, стану транспортної безпеки на місцях (штатах, землях, графствах, кантонах, префектурах тощо). Такі нормативно-правові акти розробляються і затверджуються з урахуванням не лише глобальних і регіональних, а й національних стандартів БДР. Для формування загального уявлення про місцевий правовий механізм регулювання суспільних відносин у досліджуваній сфері розглянемо деякі найбільш типові документи, що приймаються за участі органів місцевої влади в окремих країнах світу.

<sup>1</sup> ETSC awards its 2023 Road Safety Performance Index Award to Poland for the first time. URL: [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/etsc-awards-its-2023-road-safety-performance-index-award-poland-first-time-2023-06-30\\_en?prefLang=de](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/etsc-awards-its-2023-road-safety-performance-index-award-poland-first-time-2023-06-30_en?prefLang=de).

Серйозну увагу запобіганню правопорушенням у сфері БДР на місцевому рівні приділяють у США. Це пояснюється тим, що більшість смертей на дорогах у цій країні відбувається саме на сільських дорогах. Допомогти місцевій владі США у цьому питанні покликана Програма інноваційної безпеки в сільській місцевості (Rural Safety Innovation Program)<sup>1</sup>. Ця Програма доповнюється десятками інших стратегічних документів, що приймаються в окремих місцевостях цієї держави.

Майже зразковий характер за багатьма параметрами має Стратегічний план БДР штату Нью-Йорк на 2017–2022 роки (Strategic Highway Safety Plan 2017–2022)<sup>2</sup>. Це стосується як його дизайну і яскравості оформлення, так й змістовного і науково обґрунтованого наповнення. До речі, подібні документи цього американського штату з позитивного боку згадуються шведським урядом з огляду на багаторічне намагання влади указанного штату досягти мети нульової смертності громадян на дорогах. Цей документ ураховує ключові та найбільш ефективні положення попередніх стратегій цього штату, які приймалися у 2007 р.<sup>3</sup> і 2010 р.<sup>4</sup>, а також є більш адаптованим до нових соціальних змін, які мають місце у цій громаді.

Указана Стратегія якісно вирізняється глибокою аналітикою сучасного стану БДР у штаті Нью-Йорк, що включає різні кількісні та якісні показники, а також основні фактори ризику. Саме з урахуванням останніх пропонуються найбільш доречні напрями діяльності, а саме: зменшення кількості перехресть, де часто

---

<sup>1</sup> Rural Safety Innovation Program. URL: [https://safety.fhwa.dot.gov/local\\_rural/innovate\\_prm.cfm](https://safety.fhwa.dot.gov/local_rural/innovate_prm.cfm)

<sup>2</sup> Strategic Highway Safety Plan 2017–2022 / NY State Department of Transportation. New York, 2016. 43 p. URL: [https://www.dot.ny.gov/divisions/operating/oss/highway-repository/NYS\\_SHSP\\_TotalReport.pdf](https://www.dot.ny.gov/divisions/operating/oss/highway-repository/NYS_SHSP_TotalReport.pdf)

<sup>3</sup> New York State Strategic Highway Safety Plan – 2007 / New York State Department of Transportation. New York, 2007. 52 p. URL: <https://www.dot.ny.gov/divisions/operating/oss/highway-repository/SHSP.pdf>

<sup>4</sup> New York State Strategic Highway Safety Plan – 2010 / New York State Department of Transportation. New York, 2010. 62 p. URL: <https://www.dot.ny.gov/divisions/operating/oss/highway-repository/SHSP%202010%20Final.pdf>

відбуваються аварії зі смертельними наслідками; вжиття заходів щодо скорочення кількості аварій при виїзді зі смуги руху; за можливості, зменшення кількості смуг на дорозі; посилення захисту уразливих категорій учасників дорожнього руху (пішоходи, велосипедисти, мотоциклісти, дорожні робітники); проведення додаткової роботи з окремими групами водіїв, особливо молоддю та особами похилого віку; зменшення смертельних випадків, зумовлених необачною поведінкою водіїв; скорочення фактів перевищення швидкості<sup>1</sup>.

Типовий характер для місцевих програм Великої Британії має Стратегія БДР Vision Zero графства Кент (The Strategy Vision Zero for Kent 2021–2026)<sup>2</sup>. Це виражається у тому, що основні заходи, викладені у цьому документі, майже дублюють заходи, закріплені як у відповідній загальноєвропейській Стратегії, так й у Стратегії Англії з БДР. Дуже схожими структурно є деякі й інші подібні британські нормативно-правові акти, наприклад: Стратегія БДР Бірмінгему 2016 р. (A Road Safety Strategy for Birmingham 2016)<sup>3</sup> або Стратегія БДР острову Мен на 2019–2029 роки (Road Safety Strategy Isle of Man 2019–2029)<sup>4</sup>. Хоча слід визнати, що ці документи об'єднує одна характерна ознака: глибокий аналіз поточної ситуації щодо місцевого стану БДР, який супроводжується багатьма таблицями, діаграмами, а також картографуванням, поєднаним з кольоровим зображенням найбільш небезпечних ділянок на дорогах місцевого значення.

Своєрідною є місцева політика БДР у Франції, адже пов'язується з діяльністю префектів округів, як представників місцевого самоврядування. Вони беруть участь у розробці 5-річної місцевої

<sup>1</sup> Strategic Highway Safety Plan 2017–2022 / NY State Department of Transportation. New York, 2016. 43 p. URL: [https://www.dot.ny.gov/divisions/operating/oss/highway-repository/NYS\\_SHSP\\_TotalReport.pdf](https://www.dot.ny.gov/divisions/operating/oss/highway-repository/NYS_SHSP_TotalReport.pdf)

<sup>2</sup> The Road Safety Strategy Vision Zero for Kent 2021–2026. URL: [https://www.kent.gov.uk/\\_data/assets/pdf\\_file/0015/124521/Vision-Zero-Strategy.pdf](https://www.kent.gov.uk/_data/assets/pdf_file/0015/124521/Vision-Zero-Strategy.pdf)

<sup>3</sup> A Road Safety Strategy for Birmingham 2016. URL: [https://www.birmingham.gov.uk/downloads/file/1108/road\\_safety\\_strategy\\_full\\_document](https://www.birmingham.gov.uk/downloads/file/1108/road_safety_strategy_full_document)

<sup>4</sup> Road Safety Strategy Isle of Man 2019–2029. URL: <https://www.tynwald.org.im//business/opqp/sittings/20182021/2018-GD-0050.pdf>



стратегії (DGO) та Плану дій (PDASR) з БДР. До того ж префекти очолюють місцеві ради із запобігання злочинності. Окрім цього, у Франції мають місце управителі доріг, муніципалітети, різні партнери (**екстренні служби, страхові компанії, профільні асоціації, навчальні заклади, близько 1300 приватних компаній**)<sup>1</sup>, які разом намагаються вирішувати нові виклики у транспортній галузі. Також у Франції для удосконалення діяльності щодо розробки місцевих програм БДР упродовж 2018–2022 рр. та приведення її у чітко визначені місцевою владою параметри розроблено відповідні рекомендації<sup>2</sup>.

У зарубіжних країнах на місцевому рівні реалізуються документи, які стосуються не лише проблеми безпеки дорожнього руху загалом, а й ті з них, що спрямовані на посилення безпеки серед окремих категорій його учасників. Таким, наприклад, є План дій щодо дорожньої безпеки велосипедистів уряду штату Новий Південний Уельс до 2026 року, що в Австралії<sup>3</sup>. До речі, подібні документи є достатньо актуальними для України, де за останні роки значно збільшилися чисельність громадян, які переміщуються на велосипедах, а також на легкому персональному електричному транспорті.

На теперішній час зарубіжний досвід БДР та експлуатації транспорту спирається на багатоланкову нормативно-правову основу<sup>4</sup>. Вона, окрім певних стандартів та вимог у цій сфері, стосується законодавчої регламентації відповідальності за ті або інші порушення ПДР, у тому числі які призводять до смерті або травмування його учасників. Дослідимо цю проблематику у наступному підрозділі монографії.

---

<sup>1</sup> Road Safety management in France. URL: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/en/road-safety-policy/road-safety-management-in-france>

<sup>2</sup> Établissement du Document Général d'Orientations (DGO) 2018–2022. URL: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/en/road-safety-performance/local-road-safety-strategies/guidance-for-a-local-road-safety-strategy>

<sup>3</sup> NSW Government Road Safety Action Plan 2026. URL: <https://s23705.pcdn.co/wp-content/uploads/2021/05/NSW-Road-Safety-Action-Plan-2026.pdf>

<sup>4</sup> Колодязний М. Г. Нормативно-правові засади безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків: Право, 2022. Вип. 43. С. 102–112. DOI: 10.31359/2079-6242–2022-43-102.

### 6.3. Відповідальність за вчинення автотранспортних правопорушень: практика зарубіжних країн

Теорія права й аналіз законодавства багатьох зарубіжних держав показує, що за порушення ПДР передбачені такі види відповідальності: кримінальна, адміністративна, цивільно-правова, дисциплінарна. Зосередимось на перших двох видах відповідальності, оскільки вони представляють собою найбільший кримінологічний інтерес.

Кримінальна відповідальність застосовується за найбільш суспільно небезпечні діяння осіб, які управляють транспортними засобами. У цьому зв'язку слід погодитись з В. А. Мисливим, який вважає, що запобігання (кримінально-правовими засобами) правопорушенням у сфері дорожнього руху значною мірою впливає на охорону життя та здоров'я особи, власності та інших прав і свобод, задекларованих Конституцією України, законами та міжнародно-правовими актами. І одним із факторів, який цьому сприяє, називається, окрім іншого, кримінальне законодавство та його досконалість<sup>1</sup>.

Як показує аналіз кримінального законодавства зарубіжних країн у досліджуваній сфері, його джерелами найчастіше є національні кримінальні кодекси. Зокрема, спеціальні розділи щодо кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту передбачені у кримінальних кодексах Болгарії, Іспанії, Нідерландів, Польщі, Швейцарії. А у кримінальних кодексах Австрії, Данії, ФРН та деяких інших країн такі кримінальні правопорушення віднесено до злочинів проти громадської безпеки. У Швеції поряд з деякими статтями КК діє спеціальний Закон «Про дорожньо-транспортні злочини» 1951 р.<sup>2</sup> У більшості випадків кримінальне покарання у виді позбавлення волі за кордоном застосовується за спричинення смерті або інших тяжких наслідків унаслідок ДТП особою, яка керувала

<sup>1</sup> Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху і крайня необхідність. *Наука і правоохорона*. 2019. № 2. С. 165–173.

<sup>2</sup> Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. МВС, 2004. С. 11–29.

транспортним засобом. Фактично подібні норми є аналогом статей 286 і 286-1 КК України.

Слід зазначити, що серед відповідних незаконних діянь у сфері БДР, передбачених кримінальними кодексами країн-членів ЄС, є, згідно із узагальненнями М. І. Хавронюка, й такі, що не зустрічаються у чинному законі України про кримінальну відповідальність, а саме: залишення місця транспортної події (Албанія, Болгарія, Польща, Франція, ФРН); передача керування чи допуск до керування транспортним засобом осіб, які перебувають у стані сп'яніння (Естонія, Латвія); керування механічним транспортним засобом у період відбування покарання у виді позбавлення права керувати ним (Албанія, Болгарія); недоброякісний догляд за транспортними шляхами, дорожніми спорудами (Литва). У КК ФРН надано виключний перелік порушень правил дорожнього руху, які тягнуть кримінальну відповідальність. Ці порушення, пов'язані з: ненаданням права переважного проїзду; обгоном; переїздом пішохідного переходу; перевищенням швидкості руху на ділянках з пониженою видимістю, на вуличних перехрестях, на вулицях, що примикають, і залізничних переїздах; недотриманням правил правостороннього руху на ділянках з пониженою видимістю; розворотом на автотрасах чи вулицях для руху автотранспорту, рухом у зворотньому напрямі чи проти прямого руху; не позначенням на певній відстані й певним чином транспортних засобів, які зупиняються чи стоять<sup>1</sup>.

Одним із найбільш суспільно небезпечних і найпоширеніших діянь за кордоном у сфері, що вивчається, є керування транспортним засобом водієм, який перебуває у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. На сьогодні найбільш поширеною вимогою щодо норми вмісту алкоголю у крові осіб, які управляють транспортними засобами у європейських країнах, є 0,5 проміле<sup>2</sup>. Нагадаємо, що

<sup>1</sup> Хавронюк М. І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2007. С. 303–305.

<sup>2</sup> Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe. URL: <https://etsc.eu/issues/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/>

в Україні така норма у водіїв не має перевищувати 0,2 проміле<sup>1</sup>. Найжорсткіші обмеження щодо нульового вмісту алкоголю в організмі усіх зазначених категорій водіїв передбачені у таких країнах, як: Румунія, Словаччина, Угорщина і Чехія. Хоча є набагато більше держав, де попри мінімально дозволені стандартні норми вмісту алкоголю (0,2–0,5 проміле) взагалі забороняється вживати алкоголь навіть у найменших дозах для осіб, які управляють комерційним транспортом, включаючи водіїв автобусів, та водіїв-початківців (зі стажем до двох років)<sup>2</sup>. Звідси законодавство майже всіх європейських країн відповідає рекомендаціям ВООЗ щодо регламентування максимального вмісту алкоголю у крові водія у 0,5 проміле<sup>3</sup>. Виключення у цьому контексті становить лише Велика Британія.

У зв'язку із цим більшість європейських країн передбачають керування у стані сп'яніння як обтяжуючу кримінальну відповідальність обставину, так і в якості злочину (проступку) – Латвія, Литва, Естонія (у випадку повторного порушення), Болгарія (коли концентрація алкоголю у крові понад 1,2 проміле, у випадку повторного порушення понад 0,5 проміле, у випадку керування транспортним засобом після вживання наркотичних засобів чи їх аналогів), Польща, Албанія, ФРН або тільки обтяжуючих обставин – Австрія. У Литві ж за відсутності шкоди здоров'ю таке порушення карається штрафом або арештом, а в іншому випадку – позбавленням волі<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: наказ МВС України і МОЗ України від 9.11.2015 р. № 1452/735. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>

<sup>2</sup> Novice drivers. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/young-people/novice-drivers\\_en](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/statistics-and-analysis/statistics-and-analysis-archive/young-people/novice-drivers_en)

<sup>3</sup> Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organization. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>

<sup>4</sup> Хавронюк М. І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації: монографія. Київ: Юристконсульт, 2006. С. 799–806; Острогляд О. В. Кримінальна відповідальність за керування транспортним засобом в стані сп'яніння: впровадження та зарубіжний досвід. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького*: журнал. Серія Право. 2019. № 7. С. 160–168.

Достатньо суворою відповідальністю за управління транспортним засобом у нетверезому стані може бути у Великій Британії, незважаючи на найбільші серед європейських країн дозволені норми вмісту алкоголю у крові британських водіїв – 0,8 проміле (за виключенням Шотландії – 0,5 проміле)<sup>1</sup>. У Великій Британії передбачені такі види покарань для осіб, які керують транспортним засобом у стані сп'яніння та спричинили цим тяжкі наслідки: позбавлення волі до 14 років, штраф, позбавлення права на управління транспортним засобом, штрафні бали<sup>2</sup>.

Британських водіїв додатково можуть очікувати такі несприятливі правові наслідки, як: істотне підвищення розміру платні за страхування автомобіля; можливе ознайомлення певних осіб, включаючи роботодавців, із наявністю судимості, яка зазначається у ліцензії на право керування транспортним засобом; поява інших перешкод при відвідуванні інших країн, у тому числі США<sup>3</sup>. У цілому такий підхід властивий багатьом європейським державам.

У Нідерландах, наприклад, за управління транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння може загрозувати не лише штраф, а й тюремне ув'язнення, доповнене позбавленням права на керування автомобілем на строк до 5 років<sup>4</sup>. Принципова позиція по цьому питанню має місце в Японії, де особі, яка керує автомобілем на підпитку, загрожує покарання у виді позбавлення волі строком до 15 років<sup>5</sup>.

В європейських країнах найбільш поширеною і різнобічною є саме відповідальність за адміністративні правопорушення у сфері БДР. Відповідно до Стратегії сталої та розумної мобільності: європейський транспорт на шляху до майбутнього – 2030 типовими адмі-

<sup>1</sup> Blood Alcohol Content (BAC) Drink Driving Limits across Europe. URL: <https://etsc.eu/issues/drink-driving/blood-alcohol-content-bac-drink-driving-limits-across-europe/>

<sup>2</sup> Penalties. URL: <https://www.nidirect.gov.uk/articles/penalties>

<sup>3</sup> Там само.

<sup>4</sup> Driving in the Netherlands. URL: <https://www.expatica.com/nl/living/transportation/driving-and-parking-rules-in-the-netherlands-100583/#rules>

<sup>5</sup> Road Safety: Best Practices Around the World. URL: <https://www.naviinsurance.com/blog/road-safety-best-practices-around-world/>

ністративними правопорушеннями у зазначеній царині в ЄС є перевищення швидкості, вживання алкоголю і наркотиків, відволікання під час керування транспортом<sup>1</sup>. Тому проаналізуємо національну специфіку адміністративної відповідальності за деякі незаконні дії водіїв, що негативно впливають на стан БДР в ЄС.

Науковці у цілому одностайні у думці, що в європейських, і не тільки, країнах акцент при запобіганні автотранспортним правопорушенням здійснюється на матеріальній складовій. Вона виражається у відносно великих адміністративних стягненнях за різні порушення ПДР<sup>2</sup>. Перевищення дозволеної швидкості є найбільш поширеним адміністративним правопорушенням як у європейських країнах, так й в Україні. Амплітуда розмірів адміністративних штрафів за перевищення швидкості в європейських країнах є достатньо великою. Такі стягнення нерідко варіюються не лише від особливостей ділянки дороги (у місті, поза містом, автомагістраль), де було допущено порушення вимог швидкісного режиму руху, а й від значення самої швидкості.

Найбільші штрафи за перевищення швидкості до 20 км/год мають місце у Норвегії, Швеції, Швейцарії та деяких інших державах, а найменші – у Польщі, Австрії, Греції. Істотний розмір адміністративних стягнень за перевищення швидкості до 50 км/год встановлені у Норвегії, Швейцарії, Франції тощо. Найбільш гуманний підхід за перевищення цієї швидкості застосований на Мальті, в Ірландії

<sup>1</sup> Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

<sup>2</sup> Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Київ: МП Леся, 2015. С. 70–83; Лопатін С. В. Міжнародно-правові стандарти та досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2017. Вип. 1. Т. 2. С. 270–275; М'яскалюк Є. А., Федоровська Н. В. Забезпечення безпеки дорожнього руху на прикладі зарубіжного досвіду. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XI Міжнародного наук.-практ. конф.* (Кривий Ріг, 22 листоп. 2016 р.). Кривий Ріг, 2017. С. 201–206; Копотун І. М., Рудик М. М. Нормативно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Наукові читання, присвячені пам'яті професора Т. А. Денисової: збірник матеріалів* (Запоріжжя, 10 бер. 2022 р.) / Класичний приватний університет. Запоріжжя: КПУ, 2022. С. 208–210.

і Польщі. Однак це є умовним групуванням, оскільки є держави, де розмір штрафу для порушника не є фіксованим, а залежить від рівня його доходів. Наприклад, у Фінляндії за перевищення швидкості водій має сплатити штраф у розмірі 75% від щотижневого доходу<sup>1</sup>. Існують прецеденти, коли заможні європейці сплачували штрафи за порушення швидкісного режиму їзди, розмір яких становив понад 1 млн євро<sup>2</sup>.

Подібний кримінологічний аналіз потребує додаткового узгодження на предмет визначення відповідної кореляції розміру адміністративних штрафів за вказане адміністративне правопорушення, а також обсягу ВВП на душу населення з рівнем безпеки дорожнього руху у відповідних країнах ЄС. Якщо уважно дослідити наведену інформацію, то виходить, що в європейських країнах, де законодавчо встановлені високі штрафи за швидкісну їзду, є найбільш сприятливою ситуація із БДР. Це наочно демонструє показник смертності від дорожньо-транспортного травматизму. Саме у таких країнах, як Норвегія, Швеція, Швейцарія та ін. зафіксовані одні з найменших коефіцієнтів летальності учасників дорожнього руху. Цей показник у них був набагато меншим середньоєвропейського значення, яке у 2020 р. становило 42 смерті від ДТП у розрахунку на 1 млн населення. Паралельно у найбільш заможних європейських державах (Люксембург, Норвегія, Ірландія, Швейцарія, Данія, Швеція та ін.) за рівнем ВВП на душу населення, як не дивно, аналогічно є найменшим показник смертності від ДТП.

Щодо країн, де мають місце найменші штрафи за швидкісну їзду, то в них, за окремими виключеннями, з одного боку, зафіксований невеликий ВВП на душу населення, а, з другого, – найбільший коефіцієнт летальності від дорожньо-транспортного травматизму. У всіх незаможних країнах-членах ЄС, за окремими виключеннями

<sup>1</sup> Наливанна Д., Дядюк Ю. Як карають за перевищення швидкості в Україні та країнах Європи. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/>

<sup>2</sup> У Швейцарії виписали гігантський штраф за перевищення швидкості. URL: <https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/v-shveytsarii-vypisali-samy-gigantskiy-shtraf-za-prevyshenie-skorosti-712664.html>

(Мальта, Іспанія, Словенія) рівень смертності від ДТП більший за середньоєвропейський.

Наведені дані підтверджуються результатами багатьох суміжних досліджень, здійснених останніми роками зарубіжними ученими. Зокрема, було емпірично обґрунтовано, що збільшення ВВП на душу населення на 1 тис. дол. США у короткостроковій перспективі певним чином погіршує (+0,58) стан БДР. Це пов'язується передусім із зростанням рівня автомобілізації. Однак у довгостроковій перспективі покращення економіки країни позитивно (-1,59) відбивається на показниках смертності від ДТП<sup>1</sup>. Схожі результати отримані іншими науковцями, які встановили зв'язок ВВП із травматизмом на дорогах на прикладі африканських країн<sup>2</sup>.

Однією з особливостей адміністративного законодавства більшості європейських країн є те, що в ньому закріплений так званий принцип нульової толерантності до перевищення швидкості. Подібний підхід має наукове обґрунтування, адже, за результатами досліджень ВООЗ, перевищення швидкості усього на 5 км/год у межах міста достатньо, щоб збільшити вірогідність ДТП удвічі<sup>3</sup>.

В європейських державах передбачені грошові стягнення за деякі інші незаконні дії водіїв. Так, за порушення правил користування ременями безпеки водіями або пасажирями передбачений такий розмір штрафу: Іспанія – 200 євро; Нідерланди – 140 євро; Франція – 135 євро; Бельгія – 116 євро; Ірландія – 60 євро; ФРН – 30 євро.

<sup>1</sup> Dagar I., Norström T. Short-term and long-term effects of GDP on traffic deaths in 18 OECD countries, 1960–2011. *Epidemiology & Community Health*. 2017. Vol. 71. Issue 2. P. 146–153. doi: <http://dx.doi.org/10.1136/jech-2015-207138>.

<sup>2</sup> Akinyemi Y. Relationship between economic development and road traffic crashes and casualties: empirical evidence from Nigeria. *Transportation Research Procedia*. 2020. Vol. 48. P. 218–232. doi: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.017>.

<sup>3</sup> Наливанна Д., Дядюк Ю. Як карають за перевищення швидкості в Україні та країнах Європи. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-uevropy/>; Кисельова М. С. Відповідальність за перевищення встановлених обмежень швидкості руху в Україні та країнах Європи: порівняльний аналіз. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна]; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. С. 55–59.



Звичайно, в європейських країнах передбачена адміністративна відповідальність й за інші порушення ПДР<sup>1</sup>. При цьому перелічених достатньо для того, щоб отримати загальне й більш-менш повне уявлення про указану проблематику.

У більшості країн ЄС уже тривалий час функціонує прогресивна система штрафних балів (Penalty Point System). Вона передбачена для запобігання передусім повторним адміністративним і навіть кримінальним правопорушенням у сфері БДР. Особливо актуальною система штрафних балів є для недопущення необережної, агресивної, небезпечної, неуважної та іншої поведінки водіїв, які на систематичній основі ігнорують ПДР.

Система штрафних балів за порушення ПДР у європейських країнах відрізняється. Деякі держави уже давно сформували цю систему, такі як ФРН (1974 р.), інші країни на кшталт Португалії запровадили її відносно нещодавно (2016 р.). Є члени ЄС, які лише планують запуск цього механізму (Естонія), окремі національні європейські транспортні системи взагалі відмовились від неї (Швеція). Мають місце й альтернативні підходи щодо виховного й правового впливу на порушників вимог БДР (Австрія, Словаччина, Фінляндія, Швейцарія)<sup>2</sup>. Система штрафних балів функціонує й у деяких інших неєвропейських державах, наприклад, США, Канаді, Ізраїлі та ін.<sup>3</sup>

Після вчинення певного транспортного правопорушення для водія в Європі, окрім накладення штрафу чи іншого адміністративного стягнення, автоматично списується чи нараховується певна кількість штрафних балів. Понадлімітоване списання/нарахування балів у більшості випадків упродовж 2–3 років автоматично призводить до вилучення водійського посвідчення та позбавлення винного на кілька місяців права на управління транспортним засобом. Крім цього,

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Оцінка ефективності репресивної та кримінологічної моделей забезпечення дорожнього руху. *Вісник ЛДУВС імені Е. О. Дідоренка*. 2023. № 2. С. 110–120. DOI: 10.33766/2524-0323.102.110-120.

<sup>2</sup> Traffic Law Enforcement across the EU: Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads / European Transport Safety Council. Brussels, 2011. 34 p. URL: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/Traffic\\_Law\\_Enforcement\\_in\\_the\\_EU.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU.pdf)

<sup>3</sup> Маслак О. В., Резнік О. М. Проблемні аспекти системи адміністративних стягнень в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2019. № 4. С. 131–134.

у деяких європейських країнах додатково передбачається складання правопорушником-рецидивістом теоретичних й практичних іспитів або заліків на предмет обізнаності правил дорожнього руху та набуття навичок управління автомобілем. Після успішного проходження подібних курсів автомобілістам повністю або частково знову нараховуються їх бали<sup>1</sup>.

Щодо ефективності системи штрафних балів, то вона є неоднозначною. Найбільша її результативність досягається у перший рік запровадження і сягає таких показників скорочення аварійних ситуацій порівняно з попереднім роком: Данія – 14%; Іспанія – 7,6%; Франція – 7%; Італія – 3,2%; Ірландія – 1,4%. Зазвичай упродовж кількох років після уведення системи штрафних балів для водіїв кількість ДТП повертається на попередній рівень<sup>2</sup>.

Окрім штрафів, до водіїв у західних країнах нерідко застосовуються й інші заходи матеріального характеру. Йдеться про практику збільшення розміру вартості страхового полісу для осіб, які допускають порушення ПДР. Так, у США станом на 2022 р. середня вартість автостраховання на рік становила 1,8 тис. дол. США. При цьому на такий розрахунок впливає до 12 різних чинників (штат проживання, стать і вік водія, його страхова історія тощо). Одним із індикаторів, що враховуються, є факт попереднього притягнення водія до юридичної відповідальності за порушення ПДР, а так само його тяжкість та повторність. Наприклад, для 40-річного власника автомобіля чоловічої статі з чистою страховою історією щорічна вартість страхового полісу коштуватиме 1771 дол. США. Вона може збільшитись у певних випадках: притягнення до адміністративної відповідальності за перевищення швидкості – 2138 дол. США; участь у ДТП з вини водія – 2521 дол. США; засудження за управління автомобілем у стані алкогольного сп'яніння –

<sup>1</sup> Traffic Law Enforcement across the EU: Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads / European Transport Safety Council. Brussels, 2011. 34 p. URL: [https://etsc.eu/wp-content/uploads/Traffic\\_Law\\_Enforcement\\_in\\_the\\_EU.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU.pdf)

<sup>2</sup> SWOV Fact sheet: Demerit Points Systems / Institute for Road Safety Research. Leidschendam, The Netherlands, 2012. 5 p. URL: [https://swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs\\_demerit\\_points\\_archived.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/uk/fs_demerit_points_archived.pdf)

3421 дол. США<sup>1</sup>. Тобто вартість страховки при вчиненні окремих правопорушень у сфері дорожнього руху у цій країні може подвоїтись. Аналогічний досвід має місце в європейських країнах.

Матеріальний характер юридичної відповідальності за найбільш суспільно небезпечні прояви у царині дорожнього руху та експлуатації транспорту у багатьох західних країнах може виражатись й у конфіскації транспортного засобу. Нерідко його примусове вилучення відбувається у випадку призначення судом винному водієві покарання у виді позбавлення волі.

Цивільно-правова відповідальність у сфері БДР виражається у повному або частковому стягненні, як правило, у судовому порядку з особи, винної у порушенні ПДР, матеріальної і моральної шкоди. Матеріальна шкода пов'язується із компенсацією знищеного або пошкодженого чужого транспортного засобу унаслідок ДТП, а також утрат постраждалих учасників дорожнього руху на лікування та ін. Моральна шкода у межах відповідних цивільних позовів з боку жертв ДТП до винного водія-відповідача оцінюється у грошовому еквіваленті. Вона може виражатись у моральних стражданнях, переживаннях, депресіях, фобіях, появі інших психічних розладів у постраждалих осіб.

У сфері, що розглядається, допускається також дисциплінарна відповідальність. У зарубіжних країнах є прецеденти, коли роботодавці або керівництво враховують дотримання підлеглими ПДР. Такі обставини можуть братись до уваги при розгляді питання щодо подальшого кар'єрного зростання, поліпшення умов праці та її оплати, надання пільг, перегляду умов особистого трудового договору або контакту та ін. Особливо чутливою подібна практика за кордоном має місце у сфері державної служби, коли поведінка службових осіб різних рангів і посад не відповідає нормам професійної етики. В окремих випадках суспільно небезпечна поведінка, яка призвела до тяжких наслідків або суспільно шкідливі дії, що вчинені особою у зв'язку із керуванням особистим, а тим більше службовим, транспортом можуть стати причиною звільнення із займаної посади.

<sup>1</sup> Sham J. Average cost of car insurance in May 2022. URL: <https://www.bankrate.com/insurance/car/average-cost-of-car-insurance/>

Правова охорона суспільних відносин у досліджуваній сфері хоча й посідає власне місце у системі запобігання таким правопорушенням, однак вона не відіграє у зарубіжних країнах ключової ролі у цій діяльності. Тому виникає необхідність у вивченні інших аспектів, які стосуються царини БДР.

#### **6.4. Розвиток дорожньої інфраструктури – складова концепції нульової смертності на автошляхах у розрізі окремих держав світу**

Дорожня інфраструктура є невід’ємною частиною соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дорога – правове середовище». Від досконалості кожної із перелічених складових залежить загальний рівень БДР й, відповідно, стан протиправності у цій сфері. Згідно із результатами досліджень ВООЗ дорожня інфраструктура безпосередньо пов’язана зі смертельними та іншими тяжкими наслідками, які настають унаслідок ДТП. Було встановлено, що покращення якості доріг, зокрема стандартів їх проектування, які враховують безпеку всіх учасників дорожнього руху, має вирішальне значення для досягнення позитивного результату у галузі дорожньо-транспортної безпеки<sup>1</sup>.

Під транспортною інфраструктурою пропонується розуміти сукупність підприємств, які займаються ремонтом, будівництвом та реконструкцією, а також експлуатаційним утриманням доріг, мостів та інших дорожніх шляхів. Транспортна інфраструктура забезпечує наявність рівних та якісних доріг, а також зберігання їх у гарному стані<sup>2</sup>. Беручи до уваги, що у цій праці досліджується саме один із

---

<sup>1</sup> Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organization. URL: <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/277370/WHO-NMH-NVI-18.20-eng.pdf?ua=1>

<sup>2</sup> Транспортна інфраструктура. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0\\_%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%B0_%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0)

виробничих різновидів інфраструктури, яким є дороги, ураховуючи, що саме останні охоплюються виділеною вище соціальною системою, тому наполягається на вивченні саме дорожньої інфраструктури, виходячи із зарубіжної практики у цій галузі. Вона включає сучасні стандарти щодо проектування, організації будівництва, реконструкції, ремонту, утримання, контролю якості доріг, використання матеріалів, принципів функціонування дорожнього господарства та інших аспектів їх впливу на стан БДР у провідних країнах світу. До того ж у Стратегії підвищення рівня БДР на період до 2024 р. одним із головних напрямів зменшення смертності й тяжкого травмування у цій царині в Україні виділявся розвиток саме дорожньої інфраструктури<sup>1</sup>, а не подібних категоріальних сурогатів.

Окремим блоком питань, які заслуговують на увагу, є встановлення кореляційних зв'язків між видатками на дорожню інфраструктуру, якістю доріг та станом БДР у розрізі окремих держав світу. Для цього скористаємось кількома джерелами кримінологічно значущої статистичної інформації:

1) дані Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) щодо обсягу інвестицій у транспортну інфраструктуру, включаючи її центральну складову – дорожню інфраструктуру. Визначається у відсотках до ВВП;

2) відомості Всесвітнього економічного форуму (World Economic Forum) щодо якості дорожньої інфраструктури. Іноді його називають індексом якості доріг (Road Quality Index). Він разом із 11-ма іншими показниками лягає в основу визначення глобального індексу конкурентоспроможності (The Global Competitiveness Index) 137 країн світу. Рейтинг держав формується на підставі отриманих балів (від 1 до 7) у перебігу статистичного порівняння й за результатами опитування керівників компаній;

<sup>1</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text/>; Убезпечення дорожнього руху в Україні: зб. норм. актів: електрон. вид. / [уклад.: М. Г. Колодяжний, А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2022. С. 25–43.

3) узагальнена інформація Європейської обсерваторії БДР (European Road Safety Observatory) щодо стану БДР в окремих європейських країнах. Вона виражається у відносних показниках смертності від ДТП у розрахунку на 1 мільйон населення.

Серед європейських країн з найвищим рівнем БДР простежується їх відносно високий рейтинг щодо якості доріг. Найкраща дорожня інфраструктура має місце у Швейцарії, Франції, Австрії, ФРН та Іспанії. При цьому країни-члени ЄС з найвищим показником смертності від ДТП (Румунія, Болгарія, Польща) мають й найгірші серед розглянутих держав дороги<sup>1</sup>. Тобто за цим показником прослідковуються чіткі кореляційні взаємозв'язки.

Якщо ж вивчати цей показник у глобальному розрізі, то десятка країн із найкращими дорогами виглядає так: Об'єднані Арабські Емірати (ОАЕ), Сінгапур, Швейцарія, Гонконг, Нідерланди, Японія, Франція, Португалія, Австрія, США. Тоді як найменш якісні дороги існують у: Мавританії, Конго, Гаїті, Мадагаскарі, Гвінеї, Ємені, Парагваї. Що стосується України, то у ній, виходячи з індексу якості доріг, одна з найгірших дорожніх інфраструктур у світі. Адже наша держава перебуває на 130 сходинці зі 137 досліджених країн<sup>2</sup>.

Аналіз та узагальнення показника інвестицій у транспортну інфраструктуру демонструє не настільки очевидні взаємозалежності зі станом БДР. Однак це на перший погляд. Як не дивно, у 2019 р. у структурі вивчених країн найбільші капіталовкладення (у відносному вираженні) у дорожню інфраструктуру зафіксовані саме в Україні. Вони сягнули майже 50 млрд грн., що становить 4,9% ВВП. Звідси може виникнути логічне запитання: чому у державі з велики-

<sup>1</sup> Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>; Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf); Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. Проблеми законності. 2022. Вип. 156. С. 52–75.

<sup>2</sup> Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>

ми інвестиціями у цю сферу мають місце неякісні дороги? На це є декілька відповідей:

1) Україна є не лише найбільшою за площею (603,7 км<sup>2</sup>)<sup>1</sup> країною Європи. Вона посідає 7 сходину серед європейських держав та 17 – серед усіх країн світу за протяжністю доріг, яка сягає 419,7 тис. км<sup>2</sup>;

2) держава майже увесь період своєї незалежності фінансувала сферу дорожнього руху за залишковим принципом;

3) в Україні Урядом, Укравтодором, органами місцевого самоврядування традиційно ставка робиться переважно не на капітальний, а поточний ремонт доріг й реконструкцію окремих елементів дорожньої інфраструктури;

4) насправді 50 млрд грн, які Україна освоїла у 2019 р. на будівництво доріг, є не такою ж і значною сумою, особливо якщо переводити ці кошти у тверду валюту (1,8 млрд євро) та порівнювати із дорожніми бюджетами економічно розвинених держав світу;

5) більш-менш достатнє фінансування дорожнього господарства та спроби його розвитку на стратегічній основі у нашій державі можна пов'язувати із проектом «Велике будівництво» (програма Президента України щодо масштабної розбудови якісної інфраструктури). Однак вагомі результати цього проекту, отримані протягом 2020–2022 рр. у виді тисяч кілометрів якісно побудованих доріг, десятків мостів, дорожніх розв'язок тощо були нівельовані їх свідомим знищенням або пошкодженням у перебігу військових дій з боку російських окупаційних сил. Іноді мости вимушено підривалились військовослужбовцями Збройних Сил України з метою блокування наступу ворога. Зокрема, за даними Укравтодору, в Україні станом на червень 2022 р. було знищено 24 тис. км доріг, 302 мости, шляхопроводи й естакади. Для відновлення зруйнованих об'єктів дорожньої інфраструктури потрібно до чотирьох років, а їх вартість оцінюється у понад 900 млрд грн<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Список країн Європи за площею. URL: <https://surl.li/hgrmj>

<sup>2</sup> Список країн за загальною довжиною автошляхів. URL: <https://surl.li/hnrqvz>

<sup>3</sup> На відновлення українських доріг знадобиться 2–4 роки. URL: <https://sundries.com.ua/na-vidnovlennia-ukrainskykh-dorih-znadobytsia-2-4-roky/>

Найбільші інвестиції (у відносному вираженні) у транспортну інфраструктуру в ЄС у 2019 р. здійснювали Норвегія, Швейцарія, Болгарія і Румунія. Їх витрати перебували у межах 1,2–1,5% ВВП. Найменше на ці потреби у цей період інвестували Ірландія, Іспанія, Австрія та деякі інші країни (0,3–0,6% ВВП)<sup>1</sup>.

У загальносвітовому масштабі станом на 2019 р. найбільші інвестиції у транспортну інфраструктуру вкладаються у таких країнах, як (у млрд євро): КНР – 709,7 (!); США – 105,8; Японія – 50,4; Велика Британія – 22,9; Франція – 21,3<sup>2</sup>. До сучасних тенденцій на світовому ринку капіталовкладень у транспортну й дорожню інфраструктуру можна віднести таке (2019 р.):

- середні інвестиції усіх країн світу у відсотках до ВВП залишалися стабільними на рівні 0,7%;
- КНР є лідером у цій галузі як за абсолютними, так й відносними показниками. Протягом 2008–2019 рр. ця країна збільшила капіталовкладення у дороги й транспорт утричі;
- простежується світовий тренд щодо переспрямування асигнування з доріг на залізницю. Особливо це помітно у Словенії, Франції, Мексиці, Канаді та Люксембурзі;
- найбільше у відносному вираженні витрачається на утримання доріг в Італії, Данії, Новій Зеландії та Словенії;
- найвагомніше зростання (79%) інвестицій у дороги у 2008–2019 рр. зафіксовано у Новій Зеландії<sup>3</sup>.

З урахуванням наведених результатів можна дійти проміжних висновків, що на стан БДР істотним чином все ж таки, окрім іншого,

<sup>1</sup> Inland transport infrastructure investment share of GDP remains stable in OECD. URL: <https://www.itf-oecd.org/inland-transport-infrastructure-investment-share-gdp-remains-stable-oecd>

<sup>2</sup> Transport infrastructure investment and maintenance. URL: [https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance\\_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrsprt-data-en](https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrsprt-data-en)

<sup>3</sup> Inland transport infrastructure investment share of GDP remains stable in OECD. URL: <https://www.itf-oecd.org/inland-transport-infrastructure-investment-share-gdp-remains-stable-oecd>



впливають економічні чинники. Вони виражаються не лише у рівні добробуту окремих держав світу. Рівень смертності й дорожньо-транспортного травматизму корелює із обсягом інвестицій у дорожню інфраструктуру і, як наслідок, з якістю доріг, що експлуатуються у конкретних країнах світу.

Розв'язання анонсованої наукової задачі передбачає також вивчення прогресивного досвіду окремих зарубіжних країн щодо проектування, будівництва, ремонту доріг та інших напрямів діяльності, спрямованих на покращення дорожньої інфраструктури. Пропонується продемонструвати цей блок знання на прикладі Швеції, Швейцарії та Нідерландів.

*Швеція* є унікальною скандинавською країною, яка вперше у 1997 р. на інституційному рівні почала впроваджувати різні напрями стратегії Vision Zero. Її результатом стали мінімальні показники смертності й дорожньо-транспортного травматизму, а також висока якість доріг (18 місце у глобальному рейтингу)<sup>1</sup>. Щорічний бюджет Швеції на транспортну інфраструктуру сягає 5 млрд євро (2020 р.)<sup>2</sup>.

Ця країна характеризується особливим підходом до розбудови дорожньої інфраструктури. З цією метою навіть прийнятий окремий нормативно-правовий акт у виді Національного плану транспортної системи Швеції на 2018–2029 рр. У ньому пріоритет надається заходам щодо: розвитку регіональної дорожньої мережі; зменшення часу знаходження у дорозі у сільській місцевості; обмеження швидкості руху транспортних засобів; підвищення зручності користування дорожньою інфраструктурою пішоходами й велосипедистами; посилення природоохоронної складової при будівництві автошляхів; зменшення інтенсивності трафіку автомобільних доріг за рахунок розвитку перевезень пасажирів і вантажів залізницею; подальшої

<sup>1</sup> Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>

<sup>2</sup> Transport infrastructure investment and maintenance. URL: [https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance\\_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrsprt-data-en](https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrsprt-data-en)

розбудови транскордонних маршрутів, зокрема, які пролягають з території Норвегії, та ін.<sup>1</sup>

Змінивши парадигму запобігання правопорушенням у сфері БДР, шведи усвідомили об'єктивний факт, що водії є звичайними людьми. Їх неможливо врятувати від помилок навіть застосуванням високих штрафів. Тому у цій країні дороги проєктуються так, щоб можливі ДТП не призвели до смерті учасників дорожнього руху. Такий підхід охоплюється принципом етичного імперативу, коли відповідальність за стан БДР покладається не лише на водіїв, а й на уповноважених суб'єкти у цій сфері<sup>2</sup>.

Типовими для Швеції є такі дорожні інфраструктурні рішення:

а) будівництво доріг «2+1»: дві смуги у різних напрямках доповнюються ще однією, яка може працювати в обох напрямках залежно від інтенсивності руху;

б) будівництво 12,6 тис. нових дорожніх переходів для пішоходів;

в) пішохідні мости через дороги;

г) пішохідні переходи з підсвічуванням;

д) дорожні відбійники по боках дорожнього полотна;

е) захисні бар'єри на велосипедних доріжках;

є) передбачення конструктивних особливостей дороги для вимушеного зменшення швидкості транспортного потоку шляхом додавання кільцевої розв'язки на перехресті або звуження дороги для автомобілів і розширення – для велосипедистів;

ж) обігрів тротуарів та пандусів у зимовий період за допомогою кабелів з низьким рівнем енергоспоживання;

з) особлива методика очищення доріг у різні пори року: взимку сніг трамбується спеціальними машинами з подальшим його поливом «гарячим піском», а восени для його таяння використовується

<sup>1</sup> Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 – Sammanställning och läshänvisning. URL: [https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0e77669ba6f348f6bbf790a15682e94f/nationell\\_plan\\_for\\_transportsystemet2018-2029\\_sammanstallning\\_lasnavisning.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0e77669ba6f348f6bbf790a15682e94f/nationell_plan_for_transportsystemet2018-2029_sammanstallning_lasnavisning.pdf)

<sup>2</sup> Rothschild N. How Sweden became the EU's road safety champion. URL: <https://www.euronews.com/2018/02/20/how-sweden-became-the-eu-s-road-safety-champion>

денна тепла температура повітря, тоді як уночі дорога поливається антифризом<sup>1</sup>.

Якість доріг у Швеції забезпечується професійним підходом до організації їх будівництва й утримання. На нові дороги дається гарантія 10 років попри суворий шведський клімат. Уся дорожня інфраструктура цієї країни поділена на 113 районів протяжністю 800–1 200 км, за кожний з яких відповідає своя підрядна організація. Ефективність їх діяльності забезпечується жорстким державним контролем: штрафи за неналежний догляд доріг; не продовження контракту при недотриманні його умов; ями на дорогах першої категорії (з інтенсивним рухом) ремонтуються протягом 12 год.; дороги першої категорії перевіряються за допомогою спеціального обладнання на дотримання відповідним стандартам щороку, дороги інших категорій – раз на 2–5 років<sup>2</sup>. Як бачимо, представлений досвід Швеції представляє особливий інтерес для України. Його рекомендується взяти за основу при подальшому розвитку національної дорожньої інфраструктури.

*Швейцарія* – держава із високими показниками БДР (26 смертельних випадків від ДТП на 1 мільйон населення у 2020 р.)<sup>3</sup>. І не останню роль у цьому відіграють швейцарські дороги, за якістю яких ця країна перебуває на 3 місці у світі<sup>4</sup>. Це не в останню чергу досягається завдяки значному фінансуванню сфери транспортної й дорожньої інфраструктури, яка щорічно сягає 7,7 млрд євро або 1% ВВП (2019 р.)<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Дубровик-Рохова А. Дороги без ям і майже без ... аварій. День. 2018. № 114 (2 липня). URL: <https://day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/dorogy-bez-yam-i-mayzhe-bez-avariy>

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf)

<sup>4</sup> Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>

<sup>5</sup> Transport infrastructure investment and maintenance. URL: [https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance\\_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrspirt-data-en; Inland transport infrastructure investment share of GDP remains stable in OECD. URL: https://www.itf-oecd.org/inland-transport-infrastructure-investment-share-gdp-remains-stable-oecd](https://www.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/data/itf-transport-statistics/transport-infrastructure-investment-and-maintenance_g2g55573-en?parentId=http%3A%2F%2Finstance.metastore.ingenta.com%2Fcontent%2Fcollection%2Ftrspirt-data-en; Inland transport infrastructure investment share of GDP remains stable in OECD. URL: https://www.itf-oecd.org/inland-transport-infrastructure-investment-share-gdp-remains-stable-oecd)

Прогресивний світовий та європейський досвід забезпечення дорожнього руху свідчить, що досягти високих результатів у цій сфері неможливо без проведення відповідного аудиту<sup>1</sup>. Швейцарія у цьому відношенні демонструє зразковий підхід. Причому аудит стосується не лише визначення витрат-вигод при реалізації відповідної державної політики. Він спрямований й на всебічне вивчення цієї проблеми, включаючи її кримінологічні аспекти (причини та умови аварій, визначення найбільш оптимальних з економічної та організаційної точок зору напрямів їх запобігання).

У директиві 2008/96/ЄС Європарламенту та Євроради від 19 листопада 2008 р. «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» наголошується, що аудит БДР необхідний як для встановлення ділянок з високою концентрацією аварій, так й для виявлення недоліків проектів дорожньої інфраструктури<sup>2</sup>. По цьому нормативно закріпленому шляху йде й Швейцарія щодо проектування та будівництва доріг. Досягнення надмети європейського співтовариства щодо нульової смертності від ДТП до 2050 р. вимагає у цій державі прогнозування розвитку майбутнього стану аварійності з урахуванням інтенсивності дорожнього руху. Так, за оцінками спеціалістів, до 2040 р. близько 20% автомагістралей Швейцарії будуть заблоковані заторами, особливо у денний час, якщо заздалегідь не вжити відповідних дорожніх інфраструктурних заходів<sup>3</sup>.

На найближчі 10 років швейцарський уряд виділив 15,3 млрд євро на проекти щодо розширення національної мережі автомагістралей та оновлення доріг у міських районах. Заплановано будівництво доріг у містах Люцерн, Лозанна, у горах Юра, а також другого автомобільного тунелю через Альпи. Крім цього, виділено додаткові кошти на проекти кантональних доріг у Женеві, Базелі, Берні й Вале<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Назарова К. О., Микитюк І. С. Гоцуляк В. Д. Аудит безпеки руху як імператив глобалізаційних процесів та ефективного державного менеджменту. Бізнесінформ. 2020. № 6. С. 235–244.

<sup>2</sup> Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

<sup>3</sup> Multi-billion investment planned in Swiss roads. URL: [https://www.swissinfo.ch/eng/road-infrastructure\\_multi-billion-investment-planned-in-swiss-roads/44400840](https://www.swissinfo.ch/eng/road-infrastructure_multi-billion-investment-planned-in-swiss-roads/44400840)

<sup>4</sup> Там само.

До характерних ознак сучасної політики Швейцарії щодо розбудови дорожньої інфраструктури можна віднести таке:

а) широке громадське обговорення державного й муніципального розвитку дорожньої і транспортної інфраструктури. Зазвичай упровадженню різних напрямів державної політики у цій країні передують відповідні соціологічні опитування для врахування думки громадян. Це стосується й великих інфраструктурних проєктів, які зазвичай реалізуються після оцінки відповідних побажань швейцарців (дизайн, розмір, вартість та ін.);

б) розробка загальнонаціональної стратегії розвитку дорожньої інфраструктури із залученням різних фахівців. Спочатку пропонується кілька варіантів і планів. Після їх обговорення, у тому числі із залученням громадськості, затверджується на довгострокову перспективу один із обраних проєктів;

в) солідне фінансування навіть у розрізі найбільш успішних європейських, північноамериканських і азійських країн тощо.

*Нідерланди* аналогічно вирізняє високий рівень БДР (30 смертельних випадків від ДТП на 1 млн населення у 2020 р.<sup>1</sup>). Відповідно до індексу якості доріг у світовому рейтингу Нідерланди посідають престижну п'яту сходинку<sup>2</sup>, що пояснюється вагомими інвестиціями у сферу дорожньої інфраструктури.

Рішучу налаштованість уряду й суспільства цієї держави щодо розбудови нових і реконструкції існуючих доріг, упровадження інших інфраструктурних проєктів можна пояснити об'єктивними природно-кліматичними обставинами. Річ у тім, що Нідерланди є однією із небагатьох країн світу, половина території якої перебуває нижче рівня океану. Так історично склалося, що останні понад тисячу років люди, які проживають на території цієї країни, вимушені фактично відвойовувати сушу у водної стихії. Для цього побудовано складну систему дамб, шлюзів, каналів, дренажних

<sup>1</sup> Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf)

<sup>2</sup> Quality of road infrastructure. URL: <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>

млинів тощо<sup>1</sup>. Тому у голландців до інфраструктурних проєктів й сфери будівництва особливо прискіпливий і відповідальний підхід. Від нього залежить живучість цієї нації й спроможність подальшої життєдіяльності на несприятливих землях.

Указані природні обставини істотним чином вплинули на схильність голландців до чистоти й охайності. Унаслідок вологого клімату металеві конструкції будівель, мостів та іншої інфраструктури піддаються до корозії, а деревина – до плісняви. Протягом століть у громадян цієї країни сформувалось специфічне ставлення до утримання свого майна й вимогливість до технічного та естетичного обслуговування об'єктів державної і громадської інфраструктури. Тому перелічені чинники тісно пов'язані з соціально-психологічними інституційними особливостями у цій країні.

У зв'язку із вищевикладеним урядом Нідерландів на будівництво нових доріг, мостів, розширення залізниці, реалізації програми Дельта–2021 (утримання дамб, інші заходи щодо боротьби із заболоченням територій) планується до 2028 р. виділити 25 млрд євро. Ці кошти освоюватимуться, окрім іншого, на: капітальний ремонт автомагістралей N18 і A50 у Східних Нідерландах, а також днопоглиблення великих каналів Недеррійн-Лек, Бовенрін-Ваал і Твенте. Додаткові 150 млн євро найближчим часом будуть витрачені на посилення безпеки доріг і велоспоріжок, реконструкцію аварійних кільцевих розв'язок, тротуарів, перехресть та інших місць<sup>2</sup>.

Ураховуючи, що у Нідерландах має місце одна із найгустіших дорожніх мереж у світі протяжністю понад 130 тис. км, це вимагає особливого підходу до будівництва і утримання доріг, упровадження новітніх розробок. Вони стосуються якості дорожніх матеріалів та нових заходів щодо технічного обслуговування дорожньої інфраструктури. Для цієї країни є стандартними процедурами такі напрями діяльності, як:

---

<sup>1</sup> Контроль над повенями в Нідерландах. URL: [https://uk.upwiki.one/wiki/Flood\\_control\\_in\\_the\\_Netherlands](https://uk.upwiki.one/wiki/Flood_control_in_the_Netherlands)

<sup>2</sup> State Opening of Parliament: additional investments in road and railway maintenance. URL: <https://www.government.nl/topics/infrastructure/news/2020/09/15/state-opening-of-parliament-additional-investments-in-road-and-railway-maintenance>

а) постійні випробування та оцінка терміну служби асфальтобетонного покриття;

б) вимірювання опору ковзанню дорожнього покриття та раннє виявлення його пошкоджень;

в) нанесення сонцезахисного шару на усі дороги для недопущення їх завчасного пошкодження;

г) створення нових асфальтних сумішей, включаючи асфальт з армованим волокном, який має довший термін служби порівняно з іншими аналогами тощо<sup>1</sup>.

Перелічені та інші заходи у комплексі дозволяють досягати у цій країні високих показників ефективності функціонування дорожньої інфраструктури і, як наслідок, забезпечувати прийнятний рівень БДР.

Проблема дорожньо-транспортної інфраструктури не замикається на будівництві, реконструкції і ремонті доріг, мостів, підземних та наземних переходів, дорожніх знаків, покажчиків, світлофорів та ін. Вона включає й деякі інші аспекти, які тісно до неї прилягають. Сучасна прогресивна зарубіжна практика організації дорожнього руху спрямована також на:

- скорочення питомої ваги автомобілістів і, відповідно, збільшення користувачів велосипедів, мотоциклів, легкого персонального електричного транспорту, а так само осіб, які переміщуються пішки або на громадському транспорті. Такий підхід називається політикою мікромобільності;
- розширення ділянок міського простору, розташованого у центральних та/або історичних частинах агломерацій, де заборонено користуватись автомобілями, особливо з двигуном внутрішнього згоряння. Для цього також застосовуються й матеріальні стимули шляхом істотного збільшення платні за паркування у таких районах міст;
- покращення умов експлуатації дорожньої інфраструктури для окремих категорій учасників дорожнього руху: пішоходів, ін-

---

<sup>1</sup> Asphalt and Road Building. URL: <https://www.tno.nl/en/focus-areas/buildings-in-frastructure-maritime/roadmaps/safe-and-sustainable-living-environment/infrastructure/asphalt-and-road-building/>

валідів, осіб похилого віку, велосипедистів, власників легкого електротранспорту;

- розширення пасажирських перевезень за рахунок розвитку громадського електротранспорту й залізниці тощо<sup>1</sup>.

Подальший розвиток дорожньої інфраструктури, інших елементів сфери дорожнього руху та експлуатації транспорту не уявляється можливим без їх технічного переоснащення і модернізації відповідно до вимог світу сучасних цифрових технологій. Це пропонується зробити у наступному підрозділі монографії.

## **6.5. Зарубіжний досвід застосування сучасних інновацій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

Інновації фактично зачіпають усі складові багаторівневої соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище». У цьому плані навіть правове середовище не позбавляється можливості його удосконалення шляхом застосування відповідних інноваційних правових інструментів<sup>2</sup>. Інновації є рушійною силою розвитку, спрямованого на досягнення прийнятних (бажано нульових) показників смертності й тяжкого травмування від ДТП. Інноваційний розвиток у вказаній сфері узгоджується з дослідженою вище науково-технічною інституційною засадою убезпечення дорожнього руху.

У літературі можна зустріти такі терміни, як «новація», «інновація», «інноваційна діяльність» та ін. При цьому не слід ототожнювати їх через відмінне, хоча частково схоже, семантичне навантаження. Загалом інновація тлумачиться як нововведення, новітня зміна, ви-

---

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Вплив дорожньої інфраструктури на стан безпеки дорожнього руху. Вісник Кримінологічної асоціації України: зб. наук. пр. 2023. № 2. С. 96–106. DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2023.2.07>.

<sup>2</sup> Колодяжний М. Г. Інновації у системі безпеки дорожнього руху: глобальний та національний виміри. Вісник ЛННІ ім. Е. О. Дідоренка. 2024. № 1. С. 164–175. DOI:10.33766/2786-9156.105.164-175.



нахід або як діяльність, спрямована на створення принципово нових, удосконалених чи більш відповідних умовам технологій виробів<sup>1</sup>. Інновацію слід відрізнити від низки суміжних, однак нетотожних, наукових категорій і понять. Одним з таких є новація – прояв новизни і початкова етап життєвого циклу інновації. Нововведення ж потрібно визначати як оформлений результат науково-технічного рішення, що підготовлене до впровадження з метою подальшого використання. Інновацією є кінцевий результат комерціалізації нововведення з метою отримання певного ефекту<sup>2</sup>. Тобто перелічені поняття тісно пов'язані між собою і умовно уявляють різні стадії розробки й кінцевого застосування інноваційного продукту.

Розвиток інновацій у сфері БДР має відповідну нормативно-правову основу фактично на усіх рівнях суспільних відносин. На глобальному (міжнародно-правовому) рівні спрямованість світового співтовариства на розвиток інновацій у всіх їх проявах визначена у Цілях сталого розвитку ООН, розрахованих до 2030 р. Серед 17 основних цілей закріплена також ціль № 9 під назвою «Створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохопній і сталій індустріалізації та інноваціям».<sup>3</sup>

На регіональному рівні необхідність розвитку інновацій закріплена у низці документів ЄС. Так, згідно зі Стратегією сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього – 2030 інновації включають цифровізацію та автоматизацію. Вони визнані ключем не лише до безперебійної роботи транспорту, підвищення його ефективності, а й до посилення БДР<sup>4</sup>.

Національний та місцевий рівні нормативно-правового забезпечення застосування інноваційних рішень у розглядуваній сфері ха-

<sup>1</sup> Інновація. URL: <http://sum.in.ua/f/innovacija>

<sup>2</sup> Карпенко А. В. Порівняльно-морфологічний аналіз сутності базових категорій інноваційної діяльності. *Економіка і організація управління*. 2016. № 2. С. 151–160.

<sup>3</sup> Цілі сталого розвитку. URL: <https://globalcompact.org.ua/pro-nas/tsili-stijkogo-rozvytku/>

<sup>4</sup> Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

рактизується закріпленням у стратегіях, програмах і планах окремих держав світу, а також аналогічних документах, які приймаються на рівні місцевих громад, заходів щодо автоматизації дорожнього руху й розширення цифрових технологій на транспорті.

Необхідність вивчення ступеня інноваційного розвитку окремих країн світу зумовлюється продовженням наукового пошуку кореляційних зв'язків цієї обставини зі станом БДР. Для цього скористаємось Глобальним індексом конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index 4.0), який визначається Міжнародним економічним форумом (редакція 2018 р.). Для визначення рівня інноваційного розвитку окремих країн світу пропонується врахувати такі індикатори, як: інноваційні можливості; зростання інноваційних компаній; витрати на науково-дослідну діяльність; користувачі Інтернету; цифрові навички серед активного населення<sup>1</sup>.

Для здійснення відповідних узагальнень за кожним із указаних показників було виділено низку найбільш успішних країн. Ті, із них, які стали лідером мінімум тричі, і будуть указані нижче. До найбільш інноваційних країн потрапили Ізраїль, США і Швеція. Вони демонструють найкращі показники технологічності. Хоча слід визнати, що в цьому списку не відображені деякі інші держави світу, оскільки вони демонструють високі показники інноваційного розвитку лише за окремими напрямками. Серед таких: Тайвань, Малайзія, Люксембург, Катар, Австрія, Данія, Сінгапур, Гонконг, Естонія, Бахрейн, Норвегія і Канада<sup>2</sup>.

В усіх зазначених високотехнологічних державах має місце й високий рівень БДР. На це вказує відносний показник смертності у розрахунку на 1 млн населення. У перелічених країнах указаний індикатор є меншим за середньоєвропейський, який у 2020 р. становив 42 фатальних наслідки від ДТП на 1 млн осіб<sup>3</sup>. Особливо показовим

<sup>1</sup> Global Competitiveness Index 4.0. URL: <https://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/#series=EOSQ057>

<sup>2</sup> Там само.

<sup>3</sup> Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf); Road Safety: Annual Report

є те, що до трійки країн із найбільш інноваційним розвитком потрапила Швеція, яка є також лідером за широтою й темпами упровадження стратегії Vision Zero.

Центральною методологічною складовою дослідження зарубіжного досвіду застосування сучасних інновацій щодо забезпечення дорожнього руху є вивчення конкретних know how у виді тих або інших розробок, сучасних технічних рішень, обладнання, пристроїв, матеріалів, а так само організаційних підходів або менеджменту. Вони у своїй сукупності позначаються на зменшенні смертності й тяжкого травмування від ДТП.

Для вирішення поставленої наукової задачі виникає необхідність у здійсненні відповідної класифікації інновацій у сфері, що розглядається. Пропонується провести класифікацію таких інновацій, побудовану за напрямом їх упровадження: учасники дорожнього руху; транспортні засоби; дорожня інфраструктура; регулювання дорожнього руху; фіксація порушень ПДР. Ця класифікаційна ознака та елементи, які її характеризують, охоплюються проаналізованою вище 4-х компонентною соціальною системою.

У цьому складному механізмі вагома роль у недопущенні дорожньо-транспортного травматизму відводиться людям. Ними можуть бути різні учасники дорожнього руху: водії, пішоходи, пасажери, велосипедисти та ін. Головним чином саме від водіїв, які управляють транспортним засобом, залежить ступінь потенційності настання дорожньої аварії, і, як наслідок, смерть або травмування інших осіб. Це виражається у суб'єктивному факторі, як-то: знання правил дорожнього руху, рівень їх правової культури і правосвідомості, швидкість реакції, навички безпечного водіння, уміння приймати миттєві рішення в екстрено-неординарній ситуації, здатність передбачити подальшу нетипову поведінку інших учасників дорожнього руху тощо. Тому від того, які інновації застосовуватимуться у тій чи іншій формі до безпосередніх соціальних акторів, залежить сам факт настання ДТП, а також її можливі соціальні наслідки.

---

2020 / International Transport Forum. Paris, 2020. 65 p. URL: [https://read.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2020\\_f3e48023-en#page65](https://read.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2020_f3e48023-en#page65)

Водночас слід визнати, що вплив осіб, які управляють транспортними засобами, на стан БДР поступово зменшуватиметься. Це пояснюється результатами науково-технічного прогресу. Він, окрім іншого, виражається у впровадженні безпілотних систем, широкому застосуванні штучного інтелекту. Особи, які зараз управляють своїми автомобілями, уже через 10–20 років перетворяться на звичайних пасажирів, тому що транспорт об'єктивно не матиме механізмів для керування рухом. Безпека людей, які перебуватимуть у салоні транспорту найближчого майбутнього, залежатиме від досконалості математичних алгоритмів, потужності процесорів та інших елементів, покладених в основу комп'ютера, який і управлятиме ним. Тобто згодом із соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище» зникне перша складова.

*Інновації, спрямовані на учасників дорожнього руху.* За оцінками фахівців, попри існування у детермінаційному комплексі автотранспортної протиправності близько 300 різних за характером чинників, найбільш уразливим серед них є саме так званий людський фактор. Його пов'язують з водієм транспортного засобу, оскільки протиправна поведінка людини стає вирішальною причиною кримінальних правопорушень<sup>1</sup>.

Світові тренди у сфері функціонування транспорту демонструють, що ігнорування проблеми надактивної мобільності містян може не лише підвищити смертність на дорогах, а й призвести до колапсу транспортних артерій. Тому виникає необхідність у зміні звичок містян та, за можливості, відмові (повній або частковій) людей від власного автомобіля на користь громадського транспорту. Заслугує на увагу поширення практики спільного використання одного автомобіля між колегами по роботі. Це зменшило б трафік і забруднення навколишнього середовища. За оцінкою спеціалістів, у разі застосування такого підходу використання транспорту, альтернативного

<sup>1</sup> Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності*: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 55–60.

приватним автомобілям, має зрости до 2030 р. на 25%<sup>1</sup>. Ось чому вплив на типові соціальні звички людей, як учасників дорожнього руху, має поєднуватись з подальшим розвитком транспортної інфраструктури.

Певні інноваційні рішення для впливу на поведінку людей можуть застосовуватись у межах пропаганди БДР. Цьому напряду діяльності приділяється велика увага в Австралії. Фондом підвищення рівня поінформованості та підтримки безпеки дорожнього руху цієї країни (RSAEF) було виділено у 2019–2020 рр. 4 млн дол. США на гранти для фінансування ініціатив щодо: підвищення обізнаності водіїв про наслідки перевищення швидкості; розширення їх поінформованості про правила тримання дистанції між транспортними засобами; боротьби з втомою за кермом; навчання безпечній поведінці окремих вразливих категорій учасників дорожнього руху (неповнолітніх, осіб похилого віку, інвалідів) та ін.<sup>2</sup>

Інновації можуть стосуватись й нових видів спеціального одягу для різних учасників дорожнього руху. Одним з таких є жилет Verve. Він уявляє собою легкий мінімалістичний одяг з кольоровими мигаючими вогниками, яскравість яких помітна з відстані до півтора кілометри. Окрім світловідбиваючого матеріалу, жилет Verve має 60 вбудованих світлодіодних лампочок, які мають вісім різних режимів мигання<sup>3</sup>. Носіння таких жилетів багатьма категоріями учасників дорожнього руху здатне позитивно відбитись на уважності й обережності водіїв у нічний час.

Корисна ідея запропонована винахідниками мобільного додатку «Walk Tune», який дозволяє прокладати віртуально безпечний маршрут ходи для пішоходів з мінімальним ризиком стати жертвою ДТП<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Transportation: here are the world's sustainable mobility champions. URL: <https://www.webuildvalue.com/en/megatrends/sustainable-mobility.html>

<sup>2</sup> Road Safety Awareness and Enablers Fund. URL: <https://www.officeofroadsafety.gov.au/programs/road-safety-awareness-and-enablers-fund>; Road Safety Innovation Fund. URL: <https://www.officeofroadsafety.gov.au/programs/road-safety-innovation-fund>

<sup>3</sup> Road Safety Innovations. URL: <https://www.speedhumpsaustralia.com.au/road-safety-innovations/>

<sup>4</sup> Razman Abu-Zarim. 5 road safety innovations from around the world. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/5-road-safety-innovations-from-around-world-razman-abu-zarim>

Тобто картографічні прийоми можуть застосовуватись не лише для визначення небезпечних ділянок міської та іншої дорожньої інфраструктури. Вони цілком придатні й для виконання анонсованих задач.

Мають місце також інші заходи, спрямовані на позитивний вплив на поведінку людей різних вікових груп. Так, у деяких країнах світу зарекомендувала себе практика недопущення управління транспортом у стані алкогольного сп'яніння. Для цього розширюються послуги таксі у нічний час біля барів, ресторанів, коли робота громадського транспорту припиняється. У такій ситуації особи, які прибули відпочити на своєму автомобілі, мають змогу доїхати додому на таксі й, відповідно, не створювати додаткові ризики для настання ДТП. Для маленьких учасників дорожнього руху у деяких державах також передбачений певним чином інноваційний досвід раннього виховання у дітей самодисципліни та відповідального ставлення до вимог транспортної безпеки. Зокрема, у Шотландії застосований мультимедійний підхід, коли головний мультиплікаційний герой на ім'я Зіггі навчає у ненав'язливий спосіб вихованців та їх батьків ПДР. Така практика поширена у дитячих садочках і клубах раннього розвитку дітей<sup>1</sup>. Є переконання, що навчання людей з раннього дитинства вимогам поведінки на дорозі закладе на все подальше їх життя психологічний фундамент у виді настанов і життєвих орієнтирів. Це є запорукою формування правової культури і правосвідомості у нових поколінь громадянського суспільства.

Своєрідні соціально-психологічні заохочувальні інновації застосовуються в одній із найбагатших та найтехнологічних країн світу, якою є Об'єднані Арабські Емірати. Наприклад, в Абу-Дабі поширена практика нагородження поліцейськими законотрухняних учасників дорожнього руху. Це може відбуватись як усно, так й у формі вручення подарункових сертифікатів на придбання певних товарів<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Driver Performance Management. URL: <https://idelic.com/>

<sup>2</sup> 6 Innovations That Are Improving Road Safety. URL: <https://carswitch.com/newsroom/innovations-improving-road-safety-globally/>

В еміраті Дубаї для оцінки ефективності проведених реформ ураховується не лише ВВП на душу населення, а й індекс щастя місцевих мешканців. Для визначення цього показника береться до уваги, окрім іншого, ступінь задоволеності громадян дорожньою інфраструктурою, роботою транспорту, станом БДР<sup>1</sup>.

*Інновації, пов'язані з транспортними засобами, є найбільш поширеними, мають довгу історію впровадження у різні системи й обладнання автомобілів і не тільки. Подібні технічні рішення істотним чином впливають на безпечність, комфорт та інші параметри конкретної моделі того чи іншого автомобільного бренду. Наявність чи відсутність таких інновацій відбивається на довірі споживачів до марки автомобіля й додатково – на вартості останніх.*

У цьому блоці представленого наукового завдання пропонується звернути увагу не лише на останні технічні рішення автомобілів, а й на ті з них, які, на перший погляд, уже не є чимось новим, однак попри це не втрачають свого інноваційного характеру, оскільки значно посилюють безпеку водіїв та пасажирів.

До традиційних і уже достатньо звичних для широкого загалу технічних винаходів, що мають місце у багатьох автомобілях та якими активно користуються водії, можна віднести такі: паски безпеки; антиблокувальні гальма (ABS); підголівники; подушки безпеки; манекени для краш-тесту; резервні камери; помічник екстреного гальмування (EBA або DBS); контроль тиску в шинах (TPMS); допомога утримання смуги руху<sup>2</sup>; алкозамки та ін.

Останнім трендом розвитку світової транспортної галузі є електрифікація, що пов'язується з поступовою відмовою багатьох автоконцернів від виробництва автомобілів із двигуном внутрішнього згоряння та їх заміною на електромобілі. Цьому процесу сприяє відповідне законодавство. Наприклад, у червні 2022 р. Європарламент підтримав зміни, запропоновані Єврокомісією, щодо обмеження викидів вуглецю. Вони передбачають повну заборону автомобі-

<sup>1</sup> Dubai, a smart city in the desert dunes. URL: <https://www.webuildvalue.com/en/megatrends/smart-city-dubai.html>

<sup>2</sup> 10 Innovations That Make Driving Safer, and What Comes Next. URL: <https://journal.tinkoff.ru/guide/crash-test/>

лів із двигунами внутрішнього згорання до 2035 р.<sup>1</sup> Як показують результати багатьох досліджень, електромобілі завдяки використанню інноваційних матеріалів, конструкції та інших параметрів є набагато безпечнішими порівняно з їх бензиновими чи дизельними аналогами.

Ще одним показовим трендом застосування інновацій у цій сфері є проектування та експлуатація повністю автономних транспортних засобів. У них функції водія виконує штучний інтелект із застосуванням розроблених математичних алгоритмів. Як уже наголошувалось вище, повномасштабне використання автономних автомобілів фактичне є точкою неповернення й своєрідним нульовим рубежем, з яким пов'язується новий етап у формуванні оновленої стратегії забезпечення дорожнього руху й запобігання правопорушенням у вказаній царині.

Розуміння цього факту спрямовує зусилля багатьох автоконцернів у фінансуванні десятків мільярдів дол. США у розробку та виробництво повністю автоматизованих транспортних засобів. Активні дії у цьому напрямі здійснюються такими компаніями, як Tesla, General Motors, Google, Apple (США), Nissan, Toyota (Японія), Volkswagen (ФРН), Volvo (Швеція) та ін.<sup>2</sup> При цьому найбільш успішні результати у цьому відношенні здійснені компанією Waymo<sup>3</sup>.

Наразі вершиною застосування інновацій при експлуатації транспорту для істотного посилення БДР можна вважати спільні інтелектуальні транспортні системи та послуги (Cooperative Intelligent Transport Systems and Services – C-ITS). Синонімами цієї технології є «розумні» автомобілі або «розумні» дороги. Указана система складається із спільних блоків зв'язку V2X (ITS-станції). Вони розміщуються як у транспортних засобах, так й на дорожній інфраструктурі,

<sup>1</sup> European Parliament votes to ban combustion engine cars from 2035. URL: <https://www.politico.eu/article/european-parliament-votes-to-ban-combustion-engine-cars-from-2035/>

<sup>2</sup> Риндюк І. І., Варивода В. І. Особливості притягнення до адміністративної відповідальності осіб, які керують транспортними засобами із застосуванням комп'ютерної програми (автопілота). *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 2. С. 196–198. URL: [http://www.lsej.org.ua/2\\_2021/48.pdf](http://www.lsej.org.ua/2_2021/48.pdf)

<sup>3</sup> We're building the World's Most Experienced Driver. URL: <https://waymo.com/>



для обміну даними через мережу короткого радіусу дії V2X Ad-hoc з частотою 5,9 ГГц. Такі блоки зв'язку в автомобілях кілька разів на секунду передають інформацію щодо швидкості та напрямку руху. Також вони надсилають повідомлення про екстрене гальмування, дефект транспортного засобу або виявлену слизьку дорогу. У свою чергу блоки зв'язку, інтегровані у дорожню інфраструктуру, інформують водіїв про: фази сигналу світлофора; обмеження швидкості; дорожні роботи; зіткнення на перехресті; аварійний чи нерухомий транспортний засіб; небезпечну ситуацію; затор та ін. У 2019 р. розпочався випуск перших автомобілів, оснащених указаною технологією<sup>1</sup>. Її, без перебільшення, можна назвати інновацією транспортної галузі майбутнього.

*Інновації щодо покращення дорожньої інфраструктури.* Удосконалення дорожньої інфраструктури не є такою динамічною, як інновації, що застосовуються при проектуванні автомобілів. Окремі елементи першої майже не змінилися за багато десятиліть. Усталеними складовими дорожньої інфраструктури, які вже тривалий період часу продовжують посилювати безпеку дорожнього руху, є: асфальт; дорожня розмітка; дорожні знаки; світлофори; контролери дорожнього руху; світловідбиваючі маркери; вуличне освітлення; огороження та ін.<sup>2</sup>

Перелічені та чимало інших нововведень для покращення дорожньої інфраструктури з часом змінилися й удосконалились. Із сучасних інновацій у вказаній сфері заслуговує на увагу нове покоління дорожньої розмітки. Її особливість полягає у тому, що вона може яскраво світитись у темряві до 10 год. завдяки здатності заряджатись протягом світового дня сонячною енергією. Для цього використовується нове покоління люмінесцентної фарби<sup>3</sup>. Ця технологія активно застосовується у Нідерландах.

<sup>1</sup> C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems and Services. URL: <https://www.car-2-car.org/about-c-its/>

<sup>2</sup> Zietsman L. 10 Road Safety Innovations That Changed Our Lives. URL: <https://www.hotcars.com/road-safety-innovations-that-changed-our-lives/>

<sup>3</sup> 6 Innovations That Are Improving Road Safety. URL: <https://carswitch.com/newsroom/innovations-improving-road-safety-globally/>

Інновації активно впроваджуються й у роботі світлофорів. Довгий час у багатьох країнах світу використовувались звичайні лампи накаливання. Наразі достатньо поширеними є світлофори, що працюють із LED-підсвічуванням. Окрім того, що такі лампи є набагато яскравішими порівняно із попередніми, вони споживають у рази менше електроенергії, а також не виводять із ладу увесь прилад у разі поломки частини лампочок. Річ у тім, що і цю технологію можна вважати вже застарілою. Зокрема, у 2014 р. місцева влада Лондона вперше протестувала роботу «розумної» системи світлофора (Split Cycle Offset Optimization Technique – Pedestrian SCOOT). Вона автоматично продовжує фазу зеленого пішохідного переходу, коли біля нього перебуває багато людей. У цій системі використовуються високотехнологічні камери, які можуть визначити чисельність пішоходів, які чекають на переході. Така технологія використовується на більш, ніж 3 тис. розв'язках у столиці Англії. Також подібна технологія під назвою Safe Walk (Безпечна прогулянка) має місце у Бельгії<sup>1</sup>.

Наразі роздільні огорожі (бар'єри) по боках доріг та між протилежними смугами руху також зазнали істотного удосконалення. У Швеції та деяких інших країнах набули поширення тросові бар'єри, які є набагато безпечнішими для учасників дорожнього руху порівняно з традиційними суцільними огорожами. Адже такі бар'єри можуть розтягуватись і краще поглинати потенційну силу удару<sup>2</sup>. Подібна інфраструктурна інновація підвищує шанси на життя та зменшує тяжкість отриманих травм для жертв ДТП.

Ще одним корисним технологічним рішенням на дорогах є особлива конструкція огорожі. Зокрема йдеться про закруглену форму краю роздільного бар'єра, який може виготовлятися навіть не із металу, а іншого, більш м'якого, матеріалу.

У таких країнах, як Велика Британія, Норвегія, Австралія, Нова Зеландія та ін., набуло поширення облаштування твердих елементів дорожньої інфраструктури на кшталт світлофорів, дорожніх знаків,

<sup>1</sup> 6 Innovations That Are Improving Road Safety. URL: <https://carswitch.com/newsroom/innovations-improving-road-safety-globally/>

<sup>2</sup> New Standards for Road: Restraint Systems for Motorcyclists. URL: <http://www.fema-online.eu/guidelines/Guidelines.pdf>

ліхтарних стовпів спеціальною прокладкою під назвою Viker-mate (товариш мотоцикліста). Вона виготовлена із м'якого, однак міцного поліпропілену, який прикріплюється до опор перелічених предметів з метою зменшення травмування мотоциклістів. За оцінками спеціалістів, ця технологія поглинає до 68% сили удару при зіткненні<sup>1</sup>.

Поширеною у багатьох державах, включаючи Україну, інновацією на дорогах, є світловідбиваючі дорожні розділові вставки (маркери), які часто називають (котячими очима). Такі пристрої розміщуються посередині дороги між роздільними смугами протилежного руху через кожні кілька десятків метрів. Вони візуально сигналізують водіям у темно пору доби про край смуги завдяки світловідбиваючій конструкції. Також сонний або неуважний водій може бути фізично попереджений про наїзд на такий маркер, оскільки він трохи вищий рівня площини дороги<sup>2</sup>.

Дорожня інфраструктура багатьох держав включає практику розміщення над дорожнім покриттям та по його боках інформаційних світлодіодних табло з певною важливою інформацією. Вона може стосуватись різних учасників дорожнього руху. Зазвичай на таких табло у режимі реального часу здійснюється попередження про проведення дорожніх робіт, перекриття окремих ділянок траси, затори, факт ДТП<sup>3</sup>. Нерідко на них наголошується щодо необхідності дотримання водіями швидкісного режиму руху, дистанції між транспортними засобами, правил користування ремнями безпеки.

Своєрідною дорожньою інновацією є 3D пішохідний перехід. Після появи у 1951 р. першої дорожньої розмітки «зебри» вона не змінювалась тривалий період часу. На теперішній час об'ємні «зебри» використовують дорожні служби Австралії, Бельгії, Греції, Ісландії, Іспанії, КНР, Нової Зеландії, Португалії, Франції та деяких інших країн. Ефективність такого візуального прийому достеменно

<sup>1</sup> Road Safety Innovations. URL: <https://www.speedhumpsaustralia.com.au/road-safety-innovations/>

<sup>2</sup> Zietsman L. 10 Road Safety Innovations That Changed Our Lives. URL: <https://www.hotcars.com/road-safety-innovations-that-changed-our-lives/>

<sup>3</sup> 6 Innovations That Are Improving Road Safety. URL: <https://carswitch.com/newsroom/innovations-improving-road-safety-globally/>

не вивчена, однак він вимушує водіїв пригальмовувати перед незвичним переходом<sup>1</sup>

Вищенаведена візуалізація є більш-менш ефективною вдень. Для посилення ж уваги водіїв при перетинанні пішохідних переходів у нічний час мають місце інші, не менш технологічні, рішення. Йдеться про підсвічування яскравими світлодіодними лампами країв пішохідної «зебри».

Кульмінацією впровадження інновацій у дорожню інфраструктуру, які можуть закласти основу для подальшого розвитку дорожнього руху, а також істотного підвищення його безпеки на декілька десятиліть наперед, є згадана вище високотехнологічна спільна інтелектуальна транспортна система та послуг C-ITS. Архітектура цієї платформи включає окремий тип зв'язку V2I, відповідального за комунікацію дорожньої інфраструктури з транспортними засобами<sup>2</sup>.

*Інновації у сфері регулювання дорожнього руху й фіксації його порушень.* Ці нововведення можна назвати «розумним» дорожнім рухом, який поступово впроваджується в окремих містах і мегаполісах світу за допомогою спеціально розробленого програмного забезпечення. Його метою є впорядкування транспортного трафіку, посилення ефективності останнього, результатом чого має стати істотне зменшення кількості заторів й часу перебування автолюбителів у них. Додатковими перевагами застосування подібних інновацій є скорочення негативного впливу автомобілізації на екологію та витрат на паливо.

У 2021 р. Всесвітній економічний форум відзначив 100 найбільш інноваційних технологій у сфері дорожнього руху, охорони здоров'я, торгівлі та ін. Однією із таких стала програма Numina. Указана автономна сенсорна платформа вимірює усі види активності на вулицях, як-от: чисельність, напрями і швидкість, поведінка пішохідів, велосипедистів, різних типів транспортних засобів. Дані Numina допомагають міським планувальникам проектувати безпечніші та ефек-

---

<sup>1</sup> Managing urban traffic: 3D zebra crossings spread across Europe. URL: <https://eurocities.eu/stories/managing-urban-traffic-3d-zebra-crossings-spread-across-europe/>

<sup>2</sup> The Future of V2X Technology and Transportation. URL: <https://www.urbansdk.com/blog/v2x-technology-transportation-smart-cities>

тивніші вулиці, а також сприяють підприємствам в оптимізації своїх послуг й збільшенні прибутку<sup>1</sup>.

Схожою програмою є Transoft Solutions (ITS) Inc. За допомогою підключених камер дорожнього руху й автомобільних камер ця програма в автоматичному режимі здійснює відеоаналіз стану БДР. Ця програма дозволяє визначити основні умови, що сприяють ДТП на окремих ділянках міського та іншого простору, а також виробити дієві заходи для ефективного регулювання трафіку. Transoft Solutions успішно застосовується у таких містах, як Нью-Йорк, Атланта, Торонто, Монреаль, Денвер, Мехіко, Цюріх та Мумбаї<sup>2</sup>.

Однією із найдосконаліших систем регулювання дорожнього руху має місце у Сінгапурі. Будучи невеликим містом-державою, влада Сінгапуру у подібних умовах конкуруючого землекористування вимушена вживати не лише технічно інноваційні, а й непопулярні рішення для недопущення транспортного колапсу. У цій державі з 1990 р. існує система квот на кількість транспортних засобів. Також із застосуванням ринкових механізмів визначається ціна володіння транспортним засобом. Особа, яка вирішила стати автолюбителем, подає відповідну заявку, яка може дати таке право строком на 10 років. Така політика цієї держави доповнюється проаналізованою вище інноваційною інтелектуальною транспортною системою (ITS) щодо регулювання дорожнього руху. При цьому центр управління трафіком цілодобово збирає інформацію з мережі датчиків ITS й оперативно реагує на зміни дорожнього руху. Щоб допомогти сінгапурським водіям планувати та коригувати свої маршрути, указаний центр «розумного» дорожнього руху надсилає інформацію про затори та час у дорозі через електронні табло над дорогою, відповідний веб-сайт і соціальні мережі<sup>3</sup>.

Щодо фіксації порушень ПДР, то цьому напряму внутрішньої державної політики багатьох країн світу приділяється велика увага. Камери автоматичної фіксації порушень ПДР були і залишаються

<sup>1</sup> Know your streets. URL: <https://numina.co/>

<sup>2</sup> Traffic Safety & Its Solutions. URL: <https://safety.transoftsolutions.com/about-us/>

<sup>3</sup> Managing Vehicle Population & Traffic Flow. URL: [https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/who\\_we\\_are/our\\_work/road.html](https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/who_we_are/our_work/road.html)

корисною інновацією, що відіграє важливу роль у посиленні БДР у багатьох країнах світу. Згідно із дослідженням, здійсненим фахівцями Лондонської школи економіки, камера автоматичної фіксації швидкості автомобіля може зменшити кількість аварій на 39% і скоротити біля 2/3 смертей у радіусі 500 м від її розташування<sup>1</sup>. Зазвичай позитивний ефект цього високотехнологічного обладнання досягається завдяки дисциплінуванню водіїв.

Виходячи із прогресивної практики США щодо запобігання правопорушенням у сфері, що вивчається, на теперішній час існує шість різних типів камер, які використовуються органами та підрозділами поліції для убезпечення дорожнього руху, а саме: 1) камери автоматичної фіксації перевищення швидкісного режиму руху; 2) камери автоматичної фіксації проїзду на заборонний сигнал світлофору; 3) камери фіксації проїзду на знак «Stop»; 4) камери шкільних автобусів; 5) камери–муляжі; 6) камери відеоспостереження<sup>2</sup>.

З використанням статистичних даних можна визначити кореляційні зв'язки між кількістю камер й станом БДР в окремих країнах світу. Так, до європейських країн з найбільшою кількістю камер автоматичної фіксації ПДР належать (2021 р.): Італія – 8 073, Велика Британія – 4 014, ФРН – 3 813, Франція – 2 406, Іспанія – 1 390. Найменша їх кількість має місце у: Словаччині – 13, Люксембурзі – 24, Португалії – 98, Латвії – 113, Литві – 140 й Чехії – 149<sup>3</sup>.

Кількість таких камер у представлених європейських країнах чітко корелює із кількома показниками: рівнем смертності від ДТП, станом економічного розвитку та площею конкретної держави. Зокрема, в усіх країнах із найбільшою в ЄС кількістю камер автоматичної фіксації ПДР рівень смертності від аварій на дорогах є нижчим загальноєвропейського, який у 2020 р. становив 42 інциденти

<sup>1</sup> Which Cities Have the Highest Speed Camera Density? URL: <https://www.budgetdirect.com.au/car-insurance/research/speed-camera-density.html>

<sup>2</sup> 10 Facts You Should Know about Traffic Cameras. Road Safety history. URL: <https://www.carinsurancecomparison.com/traffic-camera-facts-you-should-know/>

<sup>3</sup> Barstow O. Which European Nation has the Most Speed Cameras and Strictest Penalties? URL: <https://www.visordown.com/news/general/which-european-nation-has-most-speed-cameras-and-strictest-penalties>.

на 1 млн населення<sup>1</sup>. Тоді як у європейських країнах з найменшою кількістю цих камер, відповідно, є набагато більшою смертність від ДТП.

Аналогічно можна вести мову й про заможність держав: чим економічно міцнішою є країна, тим більше камер вона має. Тут взаємозв'язки є очевидними. Виключення становить лише Люксембург з найбільшим рівнем ВВП на душу населення в Європі (понад 82 тис. євро у 2020 р.<sup>2</sup>). Група ж країн з найбільшою кількістю камер одночасно є найбільшими за площею європейськими країнами. Їм об'єктивно потрібно багато таких приладів для якісного моніторингу дотримання громадянами ПДР.

Анонсовані статистичні дані та наведені судження пропонується поєднати з додатковою інформацією. Вона здатна значно розширити уявлення про застосування інновацій щодо фіксації порушень ПДР у масштабах не лише ЄС, а практично усього світу. Для цього скористаємось відомостями, які містяться у Всесвітній базі даних камер контролю швидкості (The Worldwide Speed Camera DataBase – SCDB). Її перевагою є те, що, на відміну від попередніх статистичних даних, які наводяться в абсолютних вимірах, указана база даних є більш кримінологічно значущою, бо наводить відносні показники у виді кількості камер на кожні 100 км доріг у конкретній країні та навіть окремих містах світу.

Найбільшу щільність камер автоматичної фіксації швидкісного режиму руху у розрахунку на 100 км доріг мають такі країни, як Андорра (7,88), Південна Корея (7,36), Сінгапур (5,57), ОАЕ (4,68), Бельгія (2,51), Кувейт (2,25), Тайвань (1,43), Велика Британія (1,39) та ін. Розміщення указаних заможних й високотехнологічних держав у цьому списку є у цілому логічним, за виключенням Андорри, яка має найбільшу у світі щільність камер. Однак і цей факт має пояснення: Андорра є дуже маленькою державою площею усього

<sup>1</sup> Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/system/files/2021-12/ERSO\\_ROAD\\_SAFETY\\_TARGETS\\_MONITORING\\_Nov2021\\_final.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf)

<sup>2</sup> Real GDP per capita. URL: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sgd\\_08\\_10/default/bar?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sgd_08_10/default/bar?lang=en)

468 км<sup>2</sup>; це європейське князівство є доволі процвітаючим завдяки розвинутій туристичній галузі й статусу офшорної зони, де концентрується значний капітал багатьох світових компаній; протяжність доріг Андорри становить лише 457 км<sup>1</sup>.

Бразилія є світовим лідером за кількістю камер автоматичної фіксації швидкості транспортних засобів (18 239 од.). При цьому ця держава має відносно невисоку їх щільність: 0,62 пристрою на 100 км доріг. Це зумовлюється великою протяжністю бразильських доріг, яка дорівнює 2,9 млн км. Водночас є держави, де подібні камери взагалі відсутні. Серед таких: Зімбабве, Ірак, Лаос, Намібія, Парагвай. В Україні, за даними цього дослідження, щільність камер є незначною (0,07 камер на 100 км доріг)<sup>2</sup>.

Завдяки дослідженню SCDB можна визначити також щільність подібних камер в окремих містах. Зокрема, світовим лідером за цим показником є південнокорейське місто Аньян (46,1). У цьому місті кожні 2,17 км розміщена камера для визначення швидкості транспортних засобів. Це зайвий раз доводить значні успіхи, яких досягла Південна Корея, як розвинена високотехнологічна держава, у сфері БДР. Наприклад, протягом 1992–2014 р. ця країна змогла скоротити дитячу смертність на дорогах аж на 97%. Висока щільність камер також має місце у таких містах і мегаполісах, як: Батумі (Грузія) – 16,75; Нью-Йорк (США) – 11,46; Єреван (Вірменія) – 11,4; Фазенда-Ріо-Гранде (Бразилія) – 10,5; Маскат (Оман) – 9,33; Доха (Катар) – 8,85; Гонконг – 8,79; Ноттінгем (Англія) – 8,56; Дублін (Ірландія) – 7,7; Килунг (Тайвань) – 7,29 та ін.<sup>3</sup>

В Україні камери автоматичної фіксації ПДР функціонують з червня 2020 р. З кожним роком їх кількість збільшується. Станом на початок 2022 р. у нашій державі функціонувало 236 таких камер. За рік їх роботи було складено понад 3 млн постанов, при чому за 2,5 млн постанов було сплачено штрафи. Це принесло до Державно-

<sup>1</sup> Андорра. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD%D0%B4%D0%BE%D1%80%D1%80%D0%B0>

<sup>2</sup> Which Cities Have the Highest Speed Camera Density? URL: <https://www.budget-direct.com.au/car-insurance/research/speed-camera-density.html>

<sup>3</sup> Там само.



го бюджету 500 млн грн доходів. За словами представників Департаменту патрульної поліції України, камери виконують не каральну, а передусім превентивну функцію. На це вказують конкретні результати їх роботи: у місцях їх розташування рівень правопорушень скоротився на 65%<sup>1</sup>.

На початок 2024 р., за даними Департаменту патрульної поліції, в Україні функціонувало 265 подібних автоматичних засобів<sup>2</sup>. Насправді цієї кількості камер дуже мало для істотного посилення БДР у масштабах усієї держави. Це наочно демонструють відносні показники кількості камер в Україні у розрахунку на 100 км доріг – 0,07. Ураховуючи велику площу України, розгалужену мережу державних доріг й доріг місцевого значення, а також низьку правову культуру й незадовільний рівень правосвідомості українців, кількість камер необхідно збільшити у рази. При цьому рекомендується звернутись до досвіду зарубіжних країн, де для розширення мережі таких камер залучаються приватні інвестиції на договірних засадах з органами державної влади та місцевого самоврядування. Така практика є особливо актуальною для України, яка перебуває у перманентному стані дефіциту Державного бюджету і, як наслідок, недофінансування правоохоронної сфери й потреб транспортної безпеки.

Вищенаведена теза керівництва патрульної поліції України узгоджується із зарубіжною практикою. Вона демонструє, що доходи від сплати штрафів за швидкісну їзду, визначену за допомогою таких камер, за кордоном не розглядаються як спосіб поповнення державного бюджету. Ці кошти використовують на низку суспільно корисних потреб. Наприклад, в Австралії закон вимагає від влади спрямовувати такі фінансові надходження від водіїв на різні ініціативи з БДР: покращення доріг; навчання учасників дорожнього руху заходам обережності при експлуатації транспорту; формування банків донорської крові, необхідної для важкотравмованих осіб під час ава-

<sup>1</sup> Стало відомо, скільки грошей принесли до бюджету камери автофіксації. URL: <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/en/road-safety-policy/road-safety-history>

<sup>2</sup> Інформація про встановлені технічні засоби (прилади контролю). URL: [https://patrolpolice.gov.ua/automatic\\_fixation/informatsiya-pro-vstanovleni-kaf/](https://patrolpolice.gov.ua/automatic_fixation/informatsiya-pro-vstanovleni-kaf/)

рії<sup>1</sup>. Ці кошти можуть також освоюватись на розширення існуючої мережі подібних камер, розвиток дорожньої інфраструктури та деякі інші потреби у сфері БДР.

Характерною властивістю сучасних систем автоматичної фіксації порушень ПДР у багатьох країнах світу є застосування технологій штучного інтелекту й машинного навчання. Такі інноваційні рішення й застосунки значно підвищують ефективність цього обладнання. Штучний інтелект, який спирається на спеціально розроблені математичні алгоритми, дозволяє камерам:

а) спостерігати і відслідковувати рух конкретного транспортного засобу, у тому числі водій якого зник з місця порушення ПДР, за його державним номером, маркою, кольором, пошкодженнями кузову та іншими ознаками;

б) класифікувати учасників дорожнього руху на окремі ділянки доріг та тротуарів;

в) посилювати продуктивність роботи в умовах несприятливих погодних умов та інших особливостей (дощ, снігопад, сильні пориви вітру, темна пора доби) тощо.

Виходячи із вищевикладеного, можна констатувати, що стан БДР залежить не лише від розвитку окремих інновацій, їх умілого поєднання, а також від удосконалення різних складових соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище».

---

<sup>1</sup> Which Cities Have the Highest Speed Camera Density? URL: <https://www.budget-direct.com.au/car-insurance/research/speed-camera-density.html>

# ЗАПОБІГАННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

## 7.1. Змістовне навантаження поняття запобігання злочинності та її проявам: теоретико-прикладне значення

Запобігання злочинності та її проявів є центральним компонентом, провідним напрямом сучасної кримінологічної теорії з відповідною назвою<sup>1</sup>. Необхідність стримування злочинних проявів (скорочення, зменшення, підвищення безпеки тощо) інтегрованою системою організованої протидії, включає в себе безліч різноманітних заходів, засобів, обладнання, приладів та інше, чітких визначень понять та їх теоретико-прикладну характеристику, окреслення рівнів та напрямів запобіжної діяльності суб'єктів, їх компетенції, можливості та спроможності держави та її інституцій, достатньо кваліфіковане кадрове та ресурсне забезпечення<sup>2</sup>. Однак однозначного розуміння, а тим більш, змістовного навантаження, а це важливо для практики, не існує, про що, зокрема, свідчать термінологічні суперечки між ученими відносно більш «вдалого» терміну щодо недопущення злочинних проявів, які заважають вирішенню зазначеної проблеми. І зараз у кримінологічній літературі, нормативно-правових документах, відомчих наказах, на практиці для визначення діяльності про недопущення злочинних проявів застосовуються різні

<sup>1</sup> Правова система України: історія, стан та перспективи: (у п'яти томах). Харків : Право, 2008. Том 5. Кримінально-правові науки. Актуальні питання боротьби зі злочинністю в Україні. За заг. ред. В. В. Сташиса. С. 195–208; 257–274; 350–401.

<sup>2</sup> Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посіб. / Голіна В. В. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с. [https://library.nlu.edu.ua/POLN\\_TEXT/POSIBNIKI\\_2012/NMP\\_0016.pdf](https://library.nlu.edu.ua/POLN_TEXT/POSIBNIKI_2012/NMP_0016.pdf)

поняття: *попередження, запобігання, протидія, профілактика, превенція* (курсивом виділено тут і далі – автором), а також похідні від них словосполучення, наприклад, *кримінологічна профілактика, спеціально кримінологічне запобігання, попередження злочинності* та ін., такі часто вживаються як синоніми. Проте вони не є абсолютними синонімами, оскільки кожен з наведених термінів має своє конкретне змістове навантаження. Тому некоректне, часто в одному тексті чи документі вживання цих (і будь-яких інших) термінів призводить врешті-решт до хибності прийнятих практичних рішень і смислової плутанини. Найбільш близькими за значенням є терміни *попередження та запобігання*. Вони вживаються у законодавчих актах, спеціальній літературі, енциклопедіях паралельно, як синоніми. Але етимологічно кожному з них надається певна значеннєва відмінність, тому рекомендується в українському контексті вживати термін *запобігання*<sup>1</sup>.

Доволі давно і часто у наукових публікаціях, підручниках, словниках вживаються поряд з термінами *попередження* і *запобігання* і побудованими з їх використанням поняттями термін *профілактика злочинності* і відповідне поняття як самостійний *протидія злочинності* або її окремому злочинному прояву напрям. При цьому цей термін навантажується заходами і засобами ніби запобіжного характеру, які дуже складно віднести до профілактичних, що вносило і до певного часу вносить певну плутанину, а в низці випадків – істотні суперечності на практиці щодо розв'язання проблем у зазначеній сфері<sup>2</sup>. Ми згодні з таким ствердженням. Однак «термінологічні баталії» не вщухають<sup>3</sup>. Тому важливо, на наш погляд, все ж науково визначитися з терміноло-

<sup>1</sup> Закалюк А. П., Михайленко П. П. Запобігання – провідний напрям системи протидії злочинності. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: (у п'яти томах). Харків : Право, 2008. Т. 5. Кримінально-правові науки. Актуальні питання боротьби зі злочинністю в Україні. За заг. ред. В. В. Сташиса. С. 196.

<sup>2</sup> Курс кримінології: Загальна частина: підруч.: у 2 кн. О. М. Джуца, П. П. Михайленко, О. Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О. М. Джуци. Київ : Юрінком Інтер, 2001. С. 136–137.

<sup>3</sup> Велика українська кримінологічна енциклопедія у двох томах. Том 2: М – Я. Харків : Факт, 2021. С. 404, 405.

гічним різноманіттям, наділяючи кожен термін конкретним, йому притаманним змістом.

У точному значення слово профілактика (від грец. *προφυλακτικός* – охоронний, захисний, запобіжний) – сукупність заходів, спрямованих на попередження виникнення і розповсюдження захворювань, на охорону і укріплення здоров'я населення; сукупність заходів щодо захисту механізмів машин від поломки<sup>1</sup>. Запозичений з медицини, техніки термін *профілактика* у кримінології може означати специфічну діяльність відповідних державних органів щодо спостереження, дослідження, виявлення, аналізу, прогнозу тих чи інших чинників, які детермінують або здатні детермінувати певні правопорушення в різних сферах суспільних відносин. Спрощено кажучи, кримінологічна профілактика застосовується для отримання інформації про тенденції у стані того чи іншого правопорушення з метою розробки і упровадження заходів, здатних перешкодити реалізації небажаних явищ, пригод, подій, зв'язків, наслідків чогось. Завчасне вживання заходів як певна предметна діяльність включає в себе заходи щодо випередження виникнення криміногенних явищ і процесів, обмеження їх розповсюдження або послаблення дії, усунення їх, а також захисту осіб та різних матеріальних і духовних цінностей і благ від можливих злочинних посягань. Отже, кримінологічна профілактика заздалегідь інформує владу про суспільно небезпечні явища, що можуть виникнути або стати помітними серед низки детермінуючих чинників, які негайно потребують запобіжного впливу<sup>2</sup>. Деякі – тут викладені більш детально обґрунтовані у низці публікацій – положення кримінологічної профілактики потребують конкретизації при їх використанні для створення концепції культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням.

<sup>1</sup> Словник іншомовних слів за редакцією члена-кореспондента АН УРСР О. С. Мельничука. Київ, 1974. <https://ev.vuc.gov.ua/wp-content/uploads/2018/04/B2.pdf>

<sup>2</sup> Більш докладно про кримінологічну профілактику: Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посібник. В. В. Голіна. Харків : Нац. юрид. акад. України, 2011. С. 22–30 ; Голіна В. В. Кримінологічна профілактика злочинності : поняття, специфіка, структура, об'єкт запобіжного впливу. *Проблеми законності*: зб. наук. праць. Відп. ред. В. Я. Тацій. Харків : Право, 2015. Вип. 130. С. 145–153.

Виникає заперечення вживання у кримінологічному контексті терміну *превенція*, що у перекладі означає *запобігання, попередження, протидія*. Іноді цей термін використовується як синонім до цих термінів, або поряд з ними. Хоча з наукової точки зору таке заміщення не коректне. Разом з тим, у деяких законодавчих актах України цей термін не тільки застосовується, але й навантажується специфічним змістом. Так, у статті 29 Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 року зазначається, що «поліцейський захід – це дія або комплекс дій превентивного або примусового характеру, що обмежує права і свободи людини і застосовується поліцейськими відповідно до Закону для забезпечення виконання покладених на поліцію повноважень». У статті 31 «Превентивні поліцейські заходи» вони перераховуються: 1. Поліція може застосовувати такі превентивні заходи:

- 1) перевірка документів особи;
- 2) опитування особи;
- 3) поверхнева перевірка і огляд;
- 4) зупинення транспортного засобу;
- 5) вимога залишити місце і обмеження доступу до визначеної території;
- 6) обмеження пересування особи, транспортного засобу або фактичного володіння річчю;
- 7) проникнення до житла чи іншого володіння особи;
- 8) перевірка дотримання вимог дозвільної системи органів внутрішніх справ;
- 9) застосування технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото і кінзйомки, відео запису, засобів фото-, кіно-, відеозапису;
- 10) перевірка дотримання обмежень, установлених Законом стосовно осіб, які перебувають під адміністративним наглядом, та інших категорій осіб;
- 11) поліцейське піклування.

Під час проведення превентивних поліцейських заходів поліція зобов'язана повідомити особі про причини застосування до неї превентивних заходів, а також довести до її відома нормативно-право-

ві акти, на підставі яких застосовуються такі заходи. У наступних статтях ці превентивні заходи конкретизуються<sup>1</sup>.

Тому дещо не зрозуміле дуже широке трактування цього поняття деякими авторами. Під превенцією вони розуміють діяльність органів державної влади, органів місцевого самоврядування, недержавних суб'єктів (окремих громадян та їх об'єднань) щодо формування правосвідомості у суспільстві, у тому числі під загрозою застосування кримінального покарання (загальна превенція), недопущення вчинення нового правопорушення з боку засуджених (спеціальна превенція), а також здійснення комплексу некаральних напрямів державної політики, спрямованих на удосконалення суспільних відносин у різних сферах (загально-соціальна превенція), а також усвідомлення причин та умов, що сприяють учиненню правопорушень на різних стадіях злочинної поведінки (спеціально кримінологічна превенція)<sup>2</sup>. Довільне, безпідставне, немотивоване заміщення сталого (з класичних часів) у кримінологічній теорії запобігання/попередження злочинності та її проявів, цих термінів на відповідній глобальній ідеї супротиву злочинності термін *превенція* (з поліцейської лексики) у наці неприпустимо.

Неоднозначне розуміння отримав у кримінології термін *проти-дія* як конструктивний елемент поняття *протидії злочинності та її окремим проявам*. Одні автори, без достатніх і переконливих аргументів, уважають, що змістовно цим терміном не охоплюються усі заходи впливу на злочинність як соціальне явище, а тому його використання в кримінології є некоректним<sup>3</sup>.

Інші, навпаки, стверджують, що на підставі аналізу понятійного апарату кримінологічної теорії запобігання злочинності, цей термін найбільш точно відображає кримінологічну сутність та зміст діяль-

<sup>1</sup> Про Національну поліцію: Закон України від 2 липня 2015 р. *Відомості Верховної Ради*, 2015, № 40–41. Ст. 379.

<sup>2</sup> Велика українська кримінологічна енциклопедія у двох томах. Том 2: М – Я. Харків : Факт, 2021. С. 50.

<sup>3</sup> Кримінологія: Загальна та Особлива частини: підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. І. М. Даньшин, В. В. Голіна, М. Ю. Валуйська та ін.; за заг. ред. В. В. Голіни. 2-ге вид., переробл. і допов. Харків: Право, 2009. 288 с.

ності по запобіганню злочинності, наповнюють цей термін заходами запобігання<sup>1</sup>.

Однак існують й інші трактування терміну *протидія злочинності* і його змістовного наповнення. Деякі автори наполягають на тому, що протидія злочинності – найбільш широке поняття, яким охоплюються як автономні частини, зокрема: боротьба зі злочинністю, запобігання (профілактика) злочинності, розкриття та розслідування злочинів, оперативно-розшуковий та слідчий напрям. Протидія злочинності та її проявам, за їх словами, в буквальному або вузькому сенсі означає перешкоджання вчиненню злочинів у будь-якій сфері суспільного життя. У сучасному суспільстві протидія злочинності є складним комплексом запобіжних та обмежувальних (в адміністративно-правовому та кримінально-правовому сенсі) заходів різного характеру, що здійснюється державою як безпосередньо з метою недопущення вчинення злочинів, так і без постановки такої мети (в останньому випадку запобіжний ефект супроводжує вирішення інших завдань)<sup>2</sup>. Недоцільно вступати у термінологічну дискусію. Разом з тим, відмітимо, що *запобігання злочинності та її окремим проявам* – **автономна частина** поняття *протидії злочинності*, і саме кримінологічне запобігання є напрямом підвищення рівня безпеки дорожнього руху. В Україні використовуються запобіжні заходи з запобіжного арсеналу і протидії злочинам. Насамкінець зауважимо, що термінологічне розмаїття, який вносять різні за фахом учені, не сприяє її подальшому розвитку і викликає скепсис у практиків.

Отже, термін і поняття запобігання злочинності і її окремим проявам доцільно, у класичному сенсі, уважати провідним у кримінологічній теорії і практиці. Більш-менш єдине розуміння повинно відноситися і до визначення самого поняття *запобігання*, якого серед кримінологів немає. Декілька прикладів з творів вітчизняних кримінологів часів незалежної України. Під профілактикою (попереджен-

<sup>1</sup> Литвинов О. М. Соціально-правовий механізм протидії злочинності в Україні: монографія. Харків : Вид-во ХНУВС, 2008. С. 13.

<sup>2</sup> Велика українська кримінологічна енциклопедія у 2 т. Т. 2: М – Я. Харків: Факт, 2021. С. 384–385.



ням) злочинів слід розуміти особливий вид соціального управління, який покликаний забезпечити безпеку правоохоронних цінностей і полягає у розробці та здійсненні спеціальних заходів щодо виявлення й усунення детермінант злочинності, а також справляти запобіжний вплив на осіб, схильних до протиправної поведінки. На думку авторів, основними цілями такої профілактики є: обмеження дії негативних явищ і процесів, пов'язаних із злочинністю; усунення (нейтралізація) детермінант злочинних проявів; ліквідація криміногенних факторів, формуючих антисуспільну позицію і мотив правопорушення; превентивний вплив на особу, яка за певними показниками здатна до злочину<sup>1</sup>.

В іншій роботі ті ж автори визначають запобігання злочинам як специфічний напрям спеціально-кримінологічної профілактики, що складаються із сукупності заходів, спрямованих на окремі групи та конкретних осіб, які виконують злочинний намір, замислюють вчинення злочинів і позитивно сприймають злочинний спосіб життя, з метою відмови від злочинної мотивації та надміру або продовження злочинної діяльності. Запобігання злочинам має місце тоді, коли злочинна поведінка проходить стадії від моменту формування злочинного мотиву до початку виконання злочину. Необхідно зазначити, що запобігання злочину треба розглядати як сукупність видів діяльності, які виконуються державою з метою усунення вірогідності вчинення задуманих злочинів шляхом розроблення і здійснення цілеспрямованих заходів. Такими видами, за авторським судженням, є: кримінологічна профілактика злочинів і припинення злочинів<sup>2</sup>. Виходить, що запобігання злочинності та її проявам – це лише складова частина у межах якоїсь метатеорії *профілактики злочинності*, котра не охоплюється предметом кримінології. Але навіщо створювати штучну метатеорію, якщо є кримінологічна теорія запобігання/попередження злочинності?

<sup>1</sup> Курс кримінології: Загальна частина: підручник: у 2 кн. О. М. Джужа, П. П. Михайленко, О. Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О. М. Джужи. Київ : Юрінком Інтер, 2001. С. 139, 143–144.

<sup>2</sup> Профілактика злочинів : підручник. О. М. Джужа (ред.), В. В. Василевич, О. Ф. Гіда, В. В. Коваленко та ін. Київ : Атіка, 2011. 719 с.

З точки зору А. П. Закалюка, «запобігання злочинності – це різновид суспільної соціально-профілактичної діяльності, функціональний зміст та мета якої полягає у перешкодженні дії детермінант злочинності та її проявів, передусім причин і умов останніх через обмеження, нейтралізацію, а за можливості – усунення їхньої дії. Отже, до запобігання злочинності та її різновидів може належати лише така діяльність, що здійснюється стосовно обмеження дії, причин і умов, а також інших детермінант цього прояву людської поведінки. Ухиляючись від неплідної дискусії стосовно класифікації запобіжних напрямів, запропонованих А. П. Закалюком та іншими вченими, відмітимо, що автор серед запобіжних напрямів виділяє спеціально-кримінологічний напрям запобігання злочинам, який, у свою чергу, складається із заходів кримінологічної профілактики, відвернення, припинення злочинних проявів, які наповнює відповідальною сукупністю заходів<sup>1</sup>. Коментуючи це визначення, І. Б. Медицький зауважує, що таких визначень терміну *запобігання злочинності* можна як приклад навести ще чимало, однак є цілком зрозумілим, що мова йде про діяльність саме щодо стримування злочинності та можливого зменшення її рівня, й говорити про певне викорінення злочинності навіть як потенційну мету цієї діяльності було б перебільшенням<sup>2</sup>.

На наш погляд і з урахуванням висловлених у наукових публікаціях, зафіксованих у нормативно-правових актах і концепціях положень стосовно розуміння поняття *запобігання злочинним проявам*, призначеним для скорочення або навіть подолання небезпечних протиріч у суспільних відносинах з метою їх позитивного вирішення і поступового витіснення. (Так зване загально-соціальне запобігання, яке опосередковано через інші соціальні інститути діє на детермінанти злочинних проявів і посилює суспільну та індивідуальну моральність і відповідальність за свою поведінку, а також спеціально випереджальна обмежуюча/усуваюча практика

<sup>1</sup> Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: у 3 кн. Київ : Вид. Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 1. С. 328.

<sup>2</sup> Медицький І. Б. Запобігання злочинності: Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів. Івано-Франківськ: Видавець Віктор Дяків, 2008. 220 с.

і звуження умов формування і можливостей реалізації на різних стадіях злочинної мотивації і її проявів (спеціально-кримінологічне запобігання). Отже, спеціально-кримінологічне запобігання мислиться як синтезована (інтегрована) кримінологічна теорія і практика власної автономної організації протидії головним чином окремим видам злочинів шляхом концептуальної розробки стратегії руйнівного впливу на певний вид правопорушень і застосування відповідних (принцип відповідності) їй заходів і засобів. Спеціально-кримінологічне запобігання – не хаотично відомчий за цільовим призначенням набір таких заходів і засобів, а комплекс науково обґрунтованих, актуальних, реально ресурсно забезпечених для реалізації заходів, спрямованих саме на недопущення потенційних злочинів на різних стадіях їх кримінального (і деліктного) формування. Тому запобіжний напрям здійснюється на макро-, мікро- та індивідуальному рівнях. Спеціально-кримінологічне запобігання злочинам спрямоване не тільки на недопущення конкретних її проявів з боку певного кола осіб, а й на ті існуючі негативні явища й процеси у суспільстві, які створюють, так би мовити, певний рівень і структуру криміногенного потенціалу, що виявляється у частоті і тяжкості кримінальних правопорушень. Зважаючи на викладене, напрашується висновок, що завданням розглядуваного запобіжного напрямку є як запобігання виникненню детермінантів злочинних проявів, їх обмеження, моніторинг умов їх можливої появи і розповсюдження, усунення їх криміногенної мотиваційної дії, так і ускладнення повторного вчинення правопорушення<sup>1</sup>. Дана нескладна за спрямованістю і не залежна від часу класифікація запобіжних заходів, не претендуючи на оригінальність термінологічної назви, більш практично доцільна стосовно такого різновиду необережної злочинності, як правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.

<sup>1</sup> Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика) : навч. посіб. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. С. 7–13; Голіна В. В. Запобігання автотранспортним правопорушенням: проблема наукового забезпечення. *Забезпечення стійкості у складних умовах*: зб. матеріалів міжнар. міждисциплінар. наук.-пр. конф. (м. Харків – м. Брістоль, 8 черв., 2023 р.). Харків, 2023. С. 14–17.

Отже, заходами, що здатні перешкодити реалізації деліктності і кримінальності поведінки, і наповнюється поняття і практична діяльність їх запобігання. Це потребує розробки відповідних обставинці стратегій, концепцій, програм, завдань і планів.

## 7.2. Теоретико-прикладні питання формування стратегії запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні

У сучасній кримінологічній літературі і на практиці при плануванні перспективних напрямів запобігання злочинам, кримінальним правопорушенням і деліктом вживаються майже з тим самим змістом поняття *стратегія*, *стратегічні цілі*, *стратегічні заходи* та інші заповичені з лексику воєнної термінології. У кримінологічній інтерпретації стратегія – це засоби досягнення цілей; мистецтво ведення боротьби зі злочинними проявами; вибір вирішальних напрямів для досягнення заздалегідь накреслених цілей<sup>1</sup>. На думку О. М. Бандурки, О. М. Литвинова, кримінологічна стратегія є системою обґрунтованих і офіційно прийнятих поглядів і уявлень, принципів і положень про цілі, засоби і механізми захисту життєво важливих інтересів громадянина, суспільства, держави, законних з точки зору права, внутрішніх і зовнішніх загроз з боку злочинності<sup>2</sup>. Такою внутрішньою загрозою для громадян суспільства держави є стан безпеки дорожнього руху в Україні та адекватність і результативність відповідного напрямку кримінологічних стратегій підвищення рівня безпеки у цій сфері<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Див. Бородін С. В. Боротьба зі злочинністю: теоретична модель комплексної програми. Москва., 1990, С. 13.

<sup>2</sup> Бандурка О. М., Литвинов О. М. Стратегія і тактика протидії злочинності: монографія. Харків, Ніка Нова, 2012. С. 55.

<sup>3</sup> Голіна В. В. Стратегічні напрями підвищення рівня безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Причорноморські публічно-правові читання: матеріали міжнар. наук. конф.* (м. Миколаїв, 10–12 вер. 2021 р.). Миколаїв, Гельветика, 2021. Ч. 2. С. 105–108.

У більш розгорнутому концептуальному вигляді стратегія може бути визначена як галузь державної діяльності, в якій реалізуються концептуальні питання теорії і практики організації, перспективного програмування, планування, здійснення запобіжних заходів, дослідження закономірності запобіжної діяльності, оцінки її ефективності і наступного довгострокового кримінологічного прогнозування. Під час створення конкретних стратегій слід виходити з національних особливостей України, з основних політичних документів у галузі безпеки дорожнього руху Організації Об'єднаних Націй щодо концентрації дій та досягнень у галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50%, Стратегії сталої та розумної мобільності – Європейський транспорт на шляху майбутнього (Європейська комісія, Брюссель, 9 грудня 2020 року та ін., наукових розробок практичного досвіду. Стрижнем кримінально-кримінологічних стратегій є методи запобіжного впливу, під якими розуміються науково сформульовані способи руйнівного (*підкреслено нами*) запобіжного впливу на домінуючі детермінанти дорожньо-транспортних пригод. Власне кажучи, методи стратегії є своєрідною спробою науково обґрунтованим, реальним, законним, конкретним підходом, навіть винаходом щодо досягнення її мети<sup>1</sup>.

За останні 15 років Кабінетом Міністрів України було схвалено декілька стратегій з однаковою назвою, структурою основних їх складових, переліком провідних запобіжних заходів та ін. Так, наприклад, Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року складається з таких змістовних частин як: виникнення проблеми, на розв'язання якої спрямована стратегія; причини виникнення проблеми; мета Стратегії; основні принципи розв'язання проблеми; напрями реалізації Стратегії та пріоритети роботи з підвищення безпеки дорожнього руху, зокрема, державне управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорож-

<sup>1</sup> Голіна В. В. Державне програмування і регіональне планування заходів запобігання злочинності в Україні. В. В. Голіна, С. Ю. Лукашевич, М. Г. Колодяжний. Харків : Право, 2012. С. 30–31.

ньо-транспортних пригод; безпека на дорогах та дорожньої інфраструктури; безпека транспортних засобів; безпечна поведінка учасників дорожнього руху; здійснення заходів реалізації та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод; забезпечення дотримання Правил дорожнього руху. Далі складовими частинами Стратегії передбачаються очікувані результати, орієнтовне забезпечення реалізації Стратегії<sup>1</sup>.

У кожній зі схвалених в Україні Стратегій та державних програм щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, як показали наші дослідження фундаментальної теми, з різним ступенем обґрунтованості закладені концептуальні положення щодо постановки цілей зниження рівня аварійності в країні з визначенням основних напрямів і, навіть, конкретних заходів і засобів їх досягнення що необхідно підтримати і надалі вдосконалювати. Вітчизняний досвід формування відповідних концепцій і розробці на їх основі стратегій і державних програм, вкотре вже свідчить і про плідну співпрацю науки і практики, і доцільність враховувати з точки зору творчого підходу і винахідливості все ж тієї концепції, яка, будучи закладена у стратегію і державну програму і реалізована, реально здатна своїми спеціально відібраними заходами і засобами вплинути на стан аварійності в нашій країні. Такі вимоги, до речі, поставлені Європейською комісією у Стратегії сталої та розумної мобільності: європейський транспорт на шляху майбутнього, від 9 грудня 2020 року<sup>2</sup>. Як приклад, наведемо короткий історичний огляд наукової розробки концепцій, на положеннях яких будувалися попередні стратегії і програми.

Восьмого вересня 2012 року № 71 Постановою Кабінету Міністрів України було схвалено Концепцію Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року. У Концепції містяться наступні частини:

<sup>1</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Розпорядження КМ України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

<sup>2</sup> Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків : Право, 2022. С. 229–231.

- визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Програма. У цій частині аналізується стан аварійності у порівнянні зі станом аварійності в країнах Європейського Союзу;
- аналіз причин виникнення проблеми та обґрунтування необхідності розв'язання програмним методом, серед яких на першому місці називається низький рівень дорожньої дисципліни учасників дорожнього руху та усвідомлення небезпеки наслідків її порушення, зокрема недотримання встановленої швидкості руху та правил маневрування, ігнорування використання ременів безпеки, порушення режимів праці та відпочинку водіями; неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху та ін. А більш спрощено: свавілля учасників дорожнього руху і відсутність належного контролю. Саме вони є домінуючими причинами виникнення і сталої аварійності; саме на них повинен бути сконцентрований запобіжний вплив, і саме вони та деякі інші причини й умови є підставою для розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням, але про це мова буде надалі;
- концептуальною метою Програми є зниження рівня аварійності та тяжкості недоліків дорожньо-транспортних пригод, створення безпечних та комфортних умов для учасників дорожнього руху, а також удосконалення системи державного управління безпеки дорожнього руху;
- визначення оптимального варіанта розв'язання проблеми на основі порівняльного аналізу можливих варіантів.

Розробники Концепції пропонують два таких варіанти:

а) запровадження заходів адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, посилення відповідальності за порушення ПДР та державного контролю у зазначеній сфері;

б) розробленої комплексної програми, що передбачає фінансування заходів з підвищення безпеки дорожнього руху з урахуванням норм та досвіду країн Європейського Союзу щодо створення безпечних умов дорожнього руху, підвищення ефективності дер-

жавного регулювання та контролю в даній сфері, удосконалення організації дорожнього руху та систем підготовки водіїв, розвиток системи надання допомоги потерпілим у ДТП, підвищення рівня усвідомлення необхідності дотримання вимог безпеки дорожнього руху його учасниками.

За поясненням розробників цієї Концепції, перший варіант розв'язання проблеми викликатиме негативне ставлення учасників дорожнього руху і дасть змогу досягти лише короткострокового поліпшення показників аварійності. Тоді як другий варіант забезпечить розв'язання проблеми комплексно.

Далі нагадується про прогноз стану аварійності залежно від обсягів фінансування програми:

- у разі відсутності фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності, можливим є щорічне зростання аварійності та кількості загиблих у ДТП на 8–10%;
- у разі виділення 50% потреб фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності, передбачається зменшення кількості загиблих у ДТП на 10–15%;
- у разі забезпечення 100% фінансування заходів, спрямованих на зниження рівня аварійності, передбачається зменшення кількості загиблих у ДТП на 25–30% та наближення до середнього рівня безпеки дорожнього руху країн ЄС<sup>1</sup>.

Отже, оптимальним для розв'язання зазначеної проблеми, за баченням розробників Концепції, є останній висновок.

Ця концепція не була реалізована. Постанова Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року від 8 серпня 2012 року втратила чинність на підставі Постанови Кабінету Міністрів України від 5.03.2014 року. Але її ідеї і положення в оновленні словесні риториці використовуються, правда зі зміною пріоритетів у сфері запобігання автотранспортним правопорушенням, у наступних концепціях стратегіях державних програмах, розробка і впровадження яких у державних програмах не викликає заперечення.

---

<sup>1</sup> Офіційний вісник України від 27.08.2012 №63, стор.128, ст. 257.



Якщо відкинути сумнівну математичну маніпуляцію, то розробниками представлені дві концепції внутрішньої проблеми безпеки дорожнього руху: концепція адміністративно-правового регулювання і посилення відповідальності за порушення ПДР, що, за аргументацією розробників, викликає: по-перше, негативне ставлення в учасників дорожнього руху; по-друге, короткочасне поліпшення показників аварійності. Ідея і її матеріалізація у законодавство та практику щодо посилення правової відповідальності і вимог позитивно виправдали себе у країнах ЄС і підтримано нашою країною<sup>1</sup>. Щодо негативного ставлення учасників дорожнього руху до підвищення вимог до його безпеки заборон і посилення відповідальності, адміністративної і кримінально-правової, то тут, як то кажуть, коментарі зайві.

У другій Концепції закладений кримінологічний принцип комплексного правопорушення, яке, як видно з тексту документа, зокрема, підвищення ефективності «державного регулювання та контролю у даній сфері», удосконалення організації державного руху та інше, що вже вище наводилося. Ніхто з фахівців не заперечує, що розв'язання розглядуваної проблеми потребує застосування програмного підходу і здійснення комплексу заходів. Однак досягнення позитивних змін у сфері безпеки дорожнього руху можливе лише тоді, коли комплексне програмування поєднане з підвищенням нормативно-правових вимог, адміністративно-правових, кримінально-правових та ін. у тому числі – юридичної відповідальності порушників ПДР. Цих положень дотримується і світова практика. Лише один приклад. Так, у Національній стратегії США з безпеки на дорогах (січень 2022 року) стверджується, що комплексний безпечний системний підхід передбачає використання всіх доступних інструмен-

<sup>1</sup> Наприклад, Проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі» № 3023-1 (знято з розгляду). URL: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=68192](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68192); Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16.02.2021 р. № 123-IX. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2021, № 21, ст.188. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>

тів, включаючи освіту інформаційну підтримку, інженерні рішення та правозастосування. Департамент транспорту США продовжуватиме просувати ефективні практики, зосереджені на поведінковій безпеці, таких, як: пристрої блокування запалювання при алкогольному сп'янінні, адміністративне правопорушення водійських прав, щоб запобігти водінню в стані несправності, дотримання основних законів щодо використання ременів безпеки та підтримка правоохоронних органів у підвищенні видимості, вимоги до водійських прав для початківців, і зони безпеки для пішоходів та ін. Аналогічні положення містяться у стратегіях безпеки дорожнього руху в Канаді, Австралії, ФРГ та інших країнах світу<sup>1</sup>.

Вочевидь, протиставити ці дві концепції у сфері безпеки дорожнього руху недоцільно і навіть шкідливо.

Міжнародна спільнота приділяла і приділяє підвищену увагу науковому забезпеченню, розробленню та впровадженню теоретико-прикладних методик, підходів, концепцій, до вирішення проблеми безпеки дорожнього руху. Окремі країни ЄС упродовж останніх десятиліть досягли вражаючих результатів (Швеція, Ірландія, Данія, інші країни). Керівними документами у цій сфері є політична заява ООН від 10 жовтня 2019 року щодо концентрації дій і досягнень в галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності і тяжкого травматизму на дорогах до 50%; Резолюція ООН від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі – Друге десятиліття із забезпечення безпеки дорожнього руху (2021–2030 роки)» оголошено періодом досягнення амбітної мети: скорочення смертності і травматизму від ДТП на 50%; Стратегія сталої та розумної мобільності – Європейський транспорт на шляху майбутнього (Європейська комісія, Брюссель, 9 грудня 2020 року), згідно якої до 2050 року кількість загиблих від усіх видів транспорту в ЄС буде близькою до нуля та ін.

І виконання цих директив не залежить від змін в органах влади, національних особливостей тощо. Відповідно до такої вража-

<sup>1</sup> Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн: зб. норм. актів: електрон. вид. / уклад. М. Г. Колодяжний; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. С. 59.

ючої мети Кабінетом Міністрів України на період 2021–2024 років схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (далі – Стратегія, 2024) і Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2023 року (Державна програма, 2023), в яких проголошена ціль: зниження смертності від ДТП на 30%. Мета одна, однак концептуальні підходи до її досягнення дещо відрізняються пріоритетністю роботи з підвищення безпеки дорожнього руху. У Стратегії, 2024 пріоритетність, відповідно до загальносвітового досвіду, віддається передусім, формуванню в усіх учасників дорожнього руху правосвідомості, розуміння важливості проблеми смертності від недотримання ПДР, а потім, наступними етапом удосконалення державної інфраструктури, модернізація безпечності транспортних засобів, перспектив і орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху, управління тощо. Тобто, досягнення зазначеної мети пов’язується «з впровадженням сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людського фактору (підкреслено нами), дорожню інфраструктуру, конструктивну забезпеченість транспортних засобів, одночасно розглядаються на етапі запобігання аварій, під час аварій і після аварії, відповідно до загальноприйнятих у світі підходів до формування та реалізації політики підвищення безпеки дорожнього руху» (Стратегія, 2024). Повторюємо, домінуючим об’єктом запобіжного впливу є, перш за все, людський фактор. Відповідно до цього і повинен формуватися запобіжний комплекс у Державній програмі. Але – це не так. У Державній програмі, 2023, основний пріоритет вирішення проблеми безпеки дорожнього руху робиться на удосконаленні державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; обліку та самоаналізу даних про ДТП; підвищення рівня перевезення пасажирів та вантажів комерційним автотранспортом; поліпшення надання медичної допомоги; покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху та ін. Зміна пріоритетності концептуального підходу до вирішення зазначеної проблематики тягне зміни у комплексі заходів і засобів запобігання ДТП, а це або наближає, або віддаляє, або веде

до фальсифікації досягнення цілі програмування<sup>1</sup>. Завдання, згідно Державної програми, 2023: «Покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху», – передбачає набір заходів і засобів щодо підвищення рівня правової свідомості та відповідальності. Без зміни правосвідомості, у тому числі, шляхом нормативно-правового примусу, досягти зниження смертності і травматизму від ДТП не можливо. Врешті-решт, стає очевидним, що без докорінної зміни модусу поведінки головних учасників дорожнього руху, особливо – водіїв і пішоходів, здійснити потужний прорив у сфері безпеки дорожнього руху, а тим більше, у конкретні строки, не можливо. З погляду на сьогоднішній стан дорожнього руху, інший шлях, на якому наполягають деякі вчені, заздалегідь приречений на черговий проєкт. Зрозуміло, що потрібна концепція і, розроблена саме на ній, запобіжна програма скорочення смертності і травматизму на 30%, яка була б спрямована на людський фактор або ключовий детермінаційний чинник, котрий є, як показує наше дослідження і огляд наукових публікацій, своєрідною рушійною силою, вирішальним фактором дорожньо-транспортних правопорушень із тяжкими наслідками<sup>2</sup>.

Отже, проведене дослідження наводить на певні висновки, пояснення та пропозиції.

Стратегія і державна програма – різні за нормативно-правовою спрямованістю і силою документи. У стратегії визначається державний концептуальний задуму на шлях і способи вирішення спільної проблеми. У стратегії має бути чітко сформульована зрозуміла реальна концепція досягнення цього задуму. Тому стратегія повинна створюватись на базі моноцїлі і моноконцепції, без наведення ін-

<sup>1</sup> Голіна В. В. Теоретико-прикладні підходи до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в Україні. *Актуальність та особливості наукових досліджень в умовах воєнного стану* : збірник матеріалів III Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції з нагоди відзначення Дня науки – 2023 в Україні (м. Київ, 23 трав. 2023 р.). Київ: ДНДІ МВС України. 2023. С. 92–94.

<sup>2</sup> Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності*: матеріали наук.-практ.конф. (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 67–73; Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021 № 41. С. 56–62.

ших, таких, які потім відкидаються. Шляхи і способи розв'язання проблеми повинні витікати з концептуальних положень. За принципом відповідності Державна програма розвиває і конкретизує у завданнях і заходах стратегічні запобіжні напрями. Тому Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні чи Стратегію запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні доцільно приймати Законом України, тобто Верховною Радою України, а Державну програму з тією ж назвою – Кабінетом Міністрів України<sup>1</sup>.

Нагадаємо, що у кримінологічному сенсі стратегія – це засіб/засоби досягнення запланованих цілей, далекоглядна політика ведення боротьби зі злочинними проявами і навіть злочинністю, вибір вирішального напрямку (концепції) для запобіжного впливу на криміногенний/криміногенні об'єкти, розрахунок ресурсного достатнього забезпечення для потужного впливу на домінуючій автотранспортні правопорушення чинники. За часом стратегія – довготривала акція. За європейськими стандартами – це десятиліття і, навіть двадцятиліття. Так, наприклад, Друге десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (2021–2030 роки) оголошено періодом досягнення країнами ЄС мети скорочення смертності і травматизму від ДТП на 50%, а до 2050 року кількість загиблих від усіх видів транспорту в ЄС буде близькою до нуля (!). Тому і нашій країні, яка з червня 2022 року набула статусу кандидата на вступ до ЄС, слід розробляти і впроваджувати довгострокові стратегії. Заходи і засоби тактичного програмного характеру детально конкретизувати не доцільно. Головне: визначальний напрям, скажімо, ліквідація місць концентрації ДТП та аварійно-небезпечних ділянок, або внесення змін до законодавства щодо вдосконалення процесу огляду осіб, які керують транспортними засобами, щодо стану сп'яніння та ін. Кількість таких напрямів залежить від цілі і не більше.

Можливі інші співвідношення вищих органів законодавчої влади, центральних органів виконавчої влади та державних орга-

<sup>1</sup> Голіна В. В. Запобігання злочинності в Україні як національна ідея соціальної політики. *Діджиталізація і безпека: матеріали міжнар.наук.-практ. конф.* (м. Харків, 19 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 85–89.

нів управління. З досвіду зарубіжних країн Національна стратегія США з безпеки на дорогах (січень 2022 року) є пріоритетом Міністерства транспорту США (NRSS) або Департаменту. У вступі до даної Стратегії зазначається, що NRSS встановлює бачення та цілі щодо безпеки доріг країни, приймає принципи безпечного системного підходу, щоб керувати нашими діями щодо безпеки, і визначає критично важливі дії, які Департамент вживатиме зараз для досягнення п'яти основних цілей: безпечніші люди, безпечніші дороги, безпечні транспортні засоби, більш безпечна швидкість і допомога після ДТП<sup>1</sup>. Визначені цілі наповнюються відповідними конкретними заходами, засобами, що будуть неухильно застосовуватися NRSS упродовж десятиріччя. У Стратегії підкреслюється, що безпека на дорогах, досягнення нульової смертності є спільними відповідальністю та діями федеральних, державних, регіональних, місцевих і плеємінних урядів, промисловості, організації адвокатиї, наукових кіл, мандрівників.

Стратегія безпеки дорожнього руху Канади, 2025, назустріч нулю: найбезпечніші дороги у світі (січень 2016) – RSS є четвертою національною стратегією безпеки дорожнього руху Канади. Ця стратегія будується на високоефективній та інноваційній Концепції Vision Zero, та здійснюється під опікою Канадської ради адміністраторів автомобільного транспорту, базується на передовій міжнародній практиці, вперше прийнятій Швецією у 1997 році, де Vision Zero було схвалено її парламентом (*підкреслено нами*), і з тих пір пронизує її підхід до транспорту. Цей високоефективний та інноваційний підхід Швеції призвів до одного з найнижчих у світі показників смертності від ДТП. Ключовим фактором її виникнення є людський фактор. Майже аналогічні стратегії безпеки дорожнього руху в інших країнах<sup>2</sup>. Як бачимо, стратегії схвалюються відповідними за цю справу органами державної влади: від парламенту до профільних міністерств, рад, агентств.

<sup>1</sup> Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн : зб. норм. актів : електрон. вид. Уклад. М. Г. Колодяжний; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. С. 44–160.

<sup>2</sup> Там само.

Культурологічний запобіжний напрям, закладений концептуально у стратегіях зарубіжних країн пов'язується з принципом єдності заходів нормативно-правового характеру (пріоритетність): підвищення вимог, приписів і відповідальності до безпеки дорожнього руху до заходів, сприяючих положенню невідворотності настанню (реальному) для порушника ПДР серйозних наслідків (значні штрафні санкції, позбавлення прав керування будь-яким транспортним засобом, термінове затримка, а то – й конфіскація транспорту, ускладнення при отриманні водійських посвідчень повторно, автоматична фіксація порушень ПДР та ін.) Саме в цьому полягає культурологічний тиск: примусити учасників дорожнього руху добровільно і зацікавлено виконувати нормативно-правові приписи заборони, заходи на реалізацію сталої розумної мобільності. Завдання складне, і на його виконання потрібні десятиліття. Такий підхід – не утопія, а єдиний на сьогодні запобіжний шлях.

Як показують дослідження, ефективність запобіжної діяльності багато в чому залежить від належно організованого і професійного спеціального відібраного відповідно до концептуального задуму комплексу заходів і засобів, а взагалі – від майстерності виконавців, розробників заходів, оцінки здійсненого, від їх зацікавленості і відповідального ставлення до досягнення запланованої цілі. Такий наспіх скомпонований невдалий набір обов'язково скомпроментує саму концепцію, стратегію і державну програму. Майстерність запобігання автотранспортним правопорушенням – це майстерність контролю, як за якісним виконанням суб'єктами запобіжної діяльності щодо закріплених за ними заходів, так і суворого повсякденного спостереження за дотриманням учасниками дорожнього руху відповідних правил приписів, взятих на себе зобов'язань. Розробка і упровадження у запобіжну практику контрольно-наглядових заходів, автоматизованих фіксаторів ДТП потребує інженерних інновацій і творчого підходу<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Голіна В. В. Майстерність запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням: метафора чи вимога до запобіжної діяльності. *Організаційно-правове забезпечення національної безпеки в умовах воєнного 110 стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Кропивницький, 7 лип. 2023 р.). / ДДУВС. Кропивницький, 2023. С. 63–66.

Для забезпечення прозорості і неупередженості важлива широка і постійна агітаційно-пропагандистська компанія в країні і періодична публічна звітність суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху за здійснення заходів. Також доцільними вбачаються практики широкого всенародного щорічного обговорення досягнутих чи, навпаки, визначення причин невиконаних зобов'язань, не досягнутих результатів.

### **7.3. Впливові зарубіжні та вітчизняні джерела розробки національної концепції забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні**

Проведене нами наукове дослідження проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні свідчить, що світова спільнота приділяє значну увагу розробці та рішучому впровадженню у цій сфері найбільш актуальних і оптимальних варіантів/напрямів розв'язання завдання скорочення смертності і тяжкого травматизму від ДТП, створюючи для цього поетапні моделі концептуальних підходів. Основними політичними документами в галузі дорожнього руху є політична заява, прийнята ООН 10 жовтня 2019 року щодо Концепції дій та досягнень у за галузі безпеки дорожнього руху наступним десятиліттям до 2030 року та зниження смертності на дорогах на 50%. Резолюція ООН від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі «Друге Десятиліття (2021–2030 роки)» оголошено періодом досягнення амбітної мети людства: скорочення смертності від ДТП на 50%. Досягнення цієї мети можливе, за оцінками експертів ООН, за дотримання наступних вимог:

- розробка і реалізація національних концепцій підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- комплексний підхід під час розробки заходів вирішення проблеми підвищення рівня безпеки на дорогах;
- поступове запровадження безпілотного транспорту;



- удосконалення управління та контролю у сфері безпеки дорожнього руху.

Кожна з цих складових вимог сама по собі може бути розвинута у концепцію і закладена у відповідну стратегію. Але всі вони повністю та/або частково, в залежності від стану рівня забезпечення в країні безпеки дорожнього руху, внутрішніх і зовнішніх джерел впливу на розробку концепції, готовність і спроможність громадян держави і суспільства зацікавлено підтримати політику скорочення смертності на дорогах від ДТП тощо.

З 9 грудня 2020 року на теренах ЄС діє розроблена і схвалена країнами членами ЄС (Європейська комісія, Брюссель, 9 грудня 2020 року) Стратегія сталої розумної мобільності – Європейський транспорт на шляху майбутнього. Для досягнення такого стану безпечності руху передбачається втілення десяти комплексних напрямів, десяти флагманів – за текстом Стратегії. У відповідності до десятого флагману «Підвищення безпеки на транспорті» Стратегією наголошується, що безпечність транспортної системи є першочерговою і ніколи не повинна ставитися під загрозу, тобто бути постійно актуальною і реалізованою. Здійснення різноманітних електоральних, значущих на даний час, напрямів і комплексу заходів вимагає певної відданості та підтримки з боку всіх суб'єктів, так чи інакше пов'язаних з транспортно-дорожню галуззю. При цьому транспорт зобов'язаний стимулювати європейську винахідливість та працьовитість, стояти на передовій у дослідженнях та підприємницької діяльності. Ці рекомендації по суті і імперативи, були закладені у національну Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху України на період до 2024 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року<sup>1</sup> і національні стратегії безпеки дорожнього руху США, Великої Британії, Канади, Німеччини, Австралії та інших країнах Європи і світу. Отже, ознайомлення з зарубіжними практиками (теорією, законодавством, концепціями) забезпечення безпеки дорожнього руху дає всі підстави стверджувати, що цей досвід здатний значно наблизити Україну до мети Vision

---

<sup>1</sup> Урядовий кур'єр. 04.11. 2020. № 214.

Zero. Для цього, на думку окремих науковців, є всі передумови, зокрема: наявність нормативно-правової бази у вигляді прийняття в країні короткострокових за цією стратегією і державних програм підвищення рівня безпеки у сфері дорожнього руху, що постійно вдосконалюються та враховують нові ситуації, виклики та ризики; достатній науковий потенціал, що здатний вести пошук найбільш оптимальних шляхів і способів розв'язання зазначеної проблеми; вигідне територіальне розташування України, яка своєрідним коридором між Європою і Азією<sup>1</sup>.

Указана обставина має бути врахована для використання інфраструктурного потенціалу, спрямованого на відбудову України й посилення її економічного зростання та ін. Однак навряд чи достатньо цих, відверто кажучи, перебільшених перелічених, передумов для оптимального вирішення проблеми. Дослідження впливу зарубіжної практики підходу до вимог Vision Zero свідчить, що інтелектуальний його складник більш глибокий. Йдеться про заклик світової спільноти до національної винахідливої в інтерпретації шведської моделі досягнення безпечності дорожнього руху Vision Zero. Тобто, спонуки створення адекватної часу, стану безпеки, можливості і спроможності кожної країни найбільш оптимальної, одночасно – реальної за досягненням цілі, не втрачаючи інноваційний характер, стратегії. Така практика запроваджується у багатьох країнах світу. Так, національною стратегією США з безпеки на дорогах, січень 2022 року, Міністерство транспорту США наголошується, що її ціллю є кардинальний вплив на «поведінковий фактор учасників дорожнього руху». У стратегії безпеки дорожнього руху Канади, січень 2016–2023 року, зазначається, що життя і здоров'я людини є першочерговими, і мають пріоритети над мобільністю та іншими цілями системи дорожнього руху, тобто життя і здоров'я людей ніколи не можуть бути обмінені на інші блага у суспільстві. Провайдери і регулятори механізму змін у сфері безпеки дорожнього руху повинні робити все можливе, щоб гарантувати безпеку всіх громадян. Вони

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. С. 182, 183.

зобов'язані співпрацювати з учасниками дорожнього руху, і всі троє повинні бути готовими до наступних змін, щоб досягти нульової смертності на дорогах від ДТП. Програма (не Стратегія) безпеки дорожнього руху федерального уряду Німеччини на 2021–2030 роки містить принципові положення стосовно того, що ця програма базується на політичному зобов'язанні, яке визначене в коаліційній угоді 2008 року щодо впровадження концепції стратегії Vision Zero як лідера у справі дорожньої безпеки. Vision Zero, як революційна запобіжна ініціатива, передбачає гуманітарний моральний імператив: смертність і травматизм на дорогах від ДТП є неприйнятними, включаючи і тих, хто формує та використовує дорожній рух, ділять відповідальність за його безпеку. Такий концептуальний підхід стратегії створює основу для широкого консенсусу в суспільстві самих учасників дорожнього руху. Приклади можна продовжувати<sup>1</sup>.

Вплив, дія, діяння, у даному контексті слід розуміти і як потужний тиск Європейського Союзу на правосвідомість світової та національної спільноти, її лідерів і владних структур, як наявність зразка для розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху, як визнання за основними політичними документами і зарубіжним досвідом переваги при розробці реалізації відповідних стратегій і державних програм. Вплив має, переважно, інтелектуальний характер. Реальність, дійсність впливу проявляється, зокрема, у використанні інформаційної авторитетності при обґрунтуванні оптимальних шляхів і способів забезпечення в Україні безпечного руху. Вплив при бажанні і професійності його незалежної інтерпретації політичної державної прихильності та колективної зацікавленості, відповідальності щодо досягнення цілі сприяє (чи – повинен сприяти) підготовці такого рішення, ураховуючи при цьому особливості стану безпеки і готовності країни і громадян до цього.

Вплив, з одного боку, заохочує запозичення зарубіжної позитивної практики досягнення безпеки руху, а з іншого – матеріалізувати

---

<sup>1</sup> Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн : зб. норм. актів : електрон. вид. / уклад. М. Г. Колодяжний; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. С. 57, 79, 118.

перспективні національні концепції запобігання транспортним правопорушенням<sup>1</sup>.

Вплив за інформаційним його сприйняттям може проявлятися у такому.

1. Поділяти на національному рівні переконання лідерів країн-членів ЄС і експертів ООН у досягненні у сфері безпеки дорожнього руху до 2050 року цілі шведської стратегії Vision Zero. Таке переконання повинно розумно відображатися у національних концепціях забезпечення безпекового руху.

2. Стимулювати творчий підхід до пошуку національної за змістом європейської за стандартами та духом концепцію підвищення безпеки дорожнього руху. Світовий досвід у цій сфері переконує, що без суттєвої зміни модусу поведінки учасників дорожнього руху досягти за відносно короткий строк нульової смертності на дорогах не можливо. Багатоцільові державні стратегії, програми не виправдовують себе. Потрібна, з огляду на сьогоднішній стан ДТП, потужна моностратегія, якою, як ми вважаємо, є культурологічний напрям запобігання смертності травматизму на дорогах<sup>2</sup>. Поспішність у постановці нереальних цілей при явно обмеженому ресурсному забезпеченню породжує скептицизм у виконавців таких «замовлених» програм і змушує або фальсифікувати показники, або залишати невиконання програми без пояснення тощо.

3. Посилювати рівень усвідомлення у суб'єктів, відповідальних за безпеку руху, що краще запобіжна стратегія/програма – це краща теорія (концепція) запобігання транспортним правопорушенням, над розробкою якої необхідно постійно розмірковувати фахівцям. Впроваджені у практику стратегії/програми, якщо концепція відповідає дійсним задумам і європейським зразкам, ледве чи доцільно

---

<sup>1</sup> Голіна В. В. Майстерність запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням: метафора чи вимога до запобіжної діяльності. *Організаційно-правове забезпечення національної безпеки в умовах воєнного 110 стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Кропивницький, 7 лип. 2023 р.). / ДДУВС. Кропивницький, 2023. С. 63–66.

<sup>2</sup> Голіна В. В. Запобігання транспортним правопорушенням в Україні в контексті євроінтеграції. *Південно-український правовий часопис*. 2022. № 4. С. 59–65.

скасовувати, не виконувати тільки тому, що змінилися владні кадрові структури. На жаль, в Україні така практика підтримується, часто слугуючи виправдовуванням для виконавців. Відповідальність за таку недержавну політику ніхто з високих посадовців не поніс.

4. Сприймати як імперативну вимогу, ідею колективної зацікавленості і колективної політичної відповідальності – при розділенні суб'єктів і обов'язковості досягнення стратегічних цілей або навпаки. У Стратегії сталості та розумної мобільності – Європейський транспорт на шляху майбутнього, Брюссель, 9 грудня 2020 року, цитати з якої нами наводилися вище, у десятому флагамані наголошується про те, що стратегічну ціль поетапного до 2050 року скорочення смертності від ДТП з початку на 30%, потім на 50%, а до 2050 року до нуля, можливо досягти лише за умови рішучої прихильності всіх зацікавлених сторін, зокрема: європейських інституцій держав-членів ЄС та їх органів влади на всіх рівнях влади, зацікавлених сторін, бізнесу, а також громадян. Інноваційний підхід Vision Zero, як Стратегії, полягає у тому, що кожний із суб'єктів зацікавлений в безпеці на дорогах самостійно розробляє і пропонує до впровадження свої винахідливі заходи, засоби, прилади облаштування тощо, домагаючись таким чином зробити свій специфічний внесок у загальну справу досягнення цілі стратегії Vision Zero. Інше – не мислиться<sup>1</sup>.

У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року зазначається, що його безпечність на сьогодні є ключовим елементом розвитку країни. На теперішній час, як і п'ять років тому, в Україні показники смертності і травматизму внаслідок ДТП були і залишаються доволі високими, а організація безпеки дорожнього руху – вкрай низькими. За розрахунками експертів Світового банку соціально-економічні витрати України від наслідків ДТП оцінюються в 68,7 млрд грн на рік, що становить близько 1,9% ВВП країни, включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням

<sup>1</sup> Голіна В. В. Вплив зарубіжних практик забезпечення безпеки дорожнього руху на концепції запобігання транспортним правопорушенням в Україні. Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргареева (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2024. Вип. 47. С. 124–132. DOI: 10.31359/2079-6242-2024-47-124; Урядовий кур'єр від 4.11.2020. № 214.

майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерті від ДТП<sup>1</sup>.

За офіційними статистичними даними упродовж п'яти років (2019–2023 роки) суттєвих змін у стані безпеки дорожнього руху не відбулося. Якщо у 2019 році в країні було зареєстровано 160 675 ДТП, із них 26 052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 і травмовано 32 730 осіб), і це без урахування тих з них, хто помер упродовж місяця після ДТП. Згідно з Правилами ведення обліку ДТП, затверджених постановою Кабміну України від 22 травня 2019 року № 424. У 2020 році виявлено лише 24 140 випадків ДТП, смертей і травм зафіксовано відповідно 3541 і 31 974 особи; у 2021 році 24 521 ДТП, загинуло і травмовано 3238 і 29738 жертв; 2022 рік (початок воєнних дій і окупації частини території України): 18 628 ДТП, в яких отримано смертей і травм 2791 і 23 145 осіб; у 2023 році без даних про ДТП на окупованих територіях – сталося 23 642 ДТП, наслідком яких 3053 особи загинули і 29502 особи травмовані (майже, як у довоєнному 2021 році, коли частина території не була окупована). Звертає на себе увагу те, що, як і у попередні роки, у 2023 році структура ДТП не змінилася. На першому місці серед 28 звітних патрульною поліцією України різновидів ДТП лідирують: порушення правил безпеки руху; порушення правил проїзду перехресть; порушення правил проїзду пішохідних переходів; недотримання дистанції руху; керування транспортним засобом у стані сп'яніння та деякі інші<sup>2</sup>. Ці делікти, які привезли до трагічних наслідків (за останні 5 років) сумарно було скоєно 116 993 ДТП, у переважній більшості саме цих деліктів, підкреслюємо: умисних деліктів саме внаслідок яких загинуло 16 077 і травмовано понад 188 тисяч, а в цілому – понад 200 тисяч громадян. Сталість структури не просто умисних, а переважно злісних, свавільних правопорушень, свідчить

<sup>1</sup> Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. Урядовий кур'єр. 2020. № 214.

<sup>2</sup> Дорожньо-транспортні пригоди за період 1.01.2023 по 31.12.2023. Статистика ДТП в Україні за період з 1.01.2023 по 31.12.2023. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

про звичну, неконтрольовану, недисципліновану, буденну практику керування транспортним засобом першочергово впливає на правосвідомість суб'єктів, відповідальних за безпеку руху, а ними є, згідно стратегією Vision Zero, такі державні інституції влади, як: політична прихильність влади до цієї проблеми; проєкт актів транспортної системи; організаторів транспортних потоків; законодавців; виробників транспортних засобів, конструктивно зменшуючих свавільне використання сучасних технологічних можливостей транспортних засобів; ЗМІ та ін.

На структуру ДТП, зокрема в Україні, звернуто увагу, як впливову складову, передумову створення Концепції в Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2024 року. В ній, крім іншого, зазначено, що за результатами проведеного національною поліцією аналізу аварійності на території країни встановлені основні мотиви скоєння ДТП із загиблими та або травмованими громадянами, а саме:

- порушення правил маневрування – 22%,
- перевищення безпечної швидкості – 34%,
- недотримання дистанції – 8%,
- порушення правил проїзду перехресть – 8%,
- керування транспортним засобом у стані сп'яніння – 3,2%,
- виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35%,
- порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6%<sup>1</sup>.

Разом – 82,55% Отже, рушійною силою переважної більшості ДТП є людський фактор, точніше водійське свавілля, неконтрольованість, буденна правопорушуюча звичка саме так керувати транспортним засобом. Наявність будь-якого контролю, а він на сьогодні майже відсутній, водіями (у цілому і в інших випадках позитивними громадянами) ігнорується. Це ігнорування прийняло характер «пандемії» протиправності на дорогах. Однак, і це не зрозуміло, не дивлячись на ці виразні показники і джерела їх виникнення, у частині Стратегії «Причини виникнення проблеми» зазначається у першу чергу: відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя,

<sup>1</sup> Урядовий кур'єр. 4.11. 2020. № 214.

здоров'я та завданої економіці шкоди від наслідків цих пригод, неналежність сучасної системи збору інформації про ДТП і ефективної системи сповіщення про них, недостатність інформаційної взаємодії та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийняття системних рішень щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, недоступність транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інше подібне, яке ніякого впливу на структуру і, взагалі, на динаміку ДТП не спричиняють. Свалілля у сфері безпеки дорожнього руху – це «хвороба» наслідку послаблення або відсутності належної вимогливості щодо суворого дотримання ПДР, і «лікується» вона не інфраструктурними «пігулками», а запровадженням культурологічного запобігання напряму/концепції безпеки дорожнього руху. Дослідження проблеми свідчить про те, що кримінологічний, а не статистичний, аналіз ДТП ще не стали для розробників вирішальним поштовхом для створення дієвої національної концепції. Її підміняє «хаотизм» цілей і електизм заходів, які не складають запобіжних комплексів<sup>1</sup>.

У даному підрозділі монографії не ставилося завдання всебічного розгляду зарубіжних і вітчизняних джерел інформаційного впливу на творчу правосвідомість фахівців, які впритул формують концептуальні підходи до вирішення проблеми безпеки у сфері руху. Безсумнівно, у потоці впливових джерел зарубіжної вітчизняної практики можуть таку ж роль відігравати наукові публікації за результатами міжнародних, всеукраїнських, науково-практичних конференцій, круглих столів, тематичні наукові дослідження з їх пропозиціями, рекомендаціями, ЗМІ тощо. Ми намагаємося привернути увагу фахівців на те, що при створенні національних концепцій безпеки дорожнього руху необхідно критично і коректно сприймати

<sup>1</sup> Голина В.В. Кримінологічний аналіз структури дорожньо-транспортних пригод як передумова визначення і формування оптимальної концепції безпеки дорожнього руху. *Кримінально-правова охорона безпеки людини, нації, світу: фундаментальність, трансдисциплінарність і ноонауковість забезпечення: мат. VIII Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Харків, 17 трав. 2024 р.). / редкол.: Л. М. Демидова (голов. ред.), Ю. А. Пономаренко, С. О. Харитонов та ін. Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого, Каф. кримін. права, Каф. кримін.-прав. політики; ГО «Всеукр. асоц. кримін. права», відокремл. підрозділ в Харківс. обл. Харків: Право, 2024. С. 136–139.



і використовувати впливові інноваційні ідеї, ураховуючи вітчизняні можливості і спроможності їх підтримати і реалізувати. Догодджання, наслідування будь-якої запобіжної практики у розглядуваній сфері навряд чи продуктивне.

У ці складні трагічні для України часи російсько-української війни актуальність проблеми безпеки дорожнього руху і готовності держави підтримати впровадження культурології дорожнього руху у практику запобігання транспортним правопорушенням ситуаційно відсовується на вторинний план, хоча повністю вона не зникає з поля зору держави, про що свідчить, наприклад, постійна увага щодо удосконалення нормативно-правових, техніко-технологічного, віктимологічного та іншого забезпечення галузі транспорту. З погляду на це зважуємося на висловлення деяких порад і рекомендацій, які можуть, сподіваємося, бути у майбутньому в нагоді.

Стоїть величезне завдання перед державою: консолідувати навколо ідеї культурології дорожнього руху не тільки маси громадян, але вітчизняну еліту суспільства – бізнесменів, підприємців, банкірів, олігархів. Не дарма у 10 флагами (мова перекладу) «Підвищення безпеки на транспорті «Стратегії сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху майбутнього (Брюссель, 9 грудня 2020 року, Європейська комісія) наголошується, що досягти такої безпечної мобільності можливо, за умови достатньої прихильності всіх зацікавлених сторін, а саме: європейських інституцій, держав-членів та їх органів влади на всіх її рівнях, зацікавлених сторін, бізнесу, а також громадян<sup>1</sup>.

2. Існує, як свідчить вітчизняний досвід відношення до запобігання злочинності, досить сильне спрощене уявлення про готовність українських інститутів до впровадження запобіжних стандартів країн-членів ЄС та інших зарубіжних держав. Цьому сприяють висно-

<sup>1</sup> Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future {SWD(2020) 331 final}. Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final. Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. [https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU\\_SSMS\\_Ukrainian-Translation.pdf](https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf)

вки деяких вчених, які без належної аналітики стану справ у розглядуваній сфері, подають їх у вже готовому виді на кшталт: в Україні є всі передумови досягти у недалекій перспективі цілей Vision Zero; культурологічний напрям несе репресивний характер і не буде сприйнятий суспільством і зокрема, учасниками дорожнього руху; утопізм напрямку; пріоритетність розвитку економіки та дорожньої структури та ін. На це зауважимо, що у тривалій боротьбі зі злочинністю людство вибороло право на її запобігання, на «репресивну оборону», які немислимі без певних репресивних складових.

У сфері безпеки дорожнього руху запобігання правопорушенням має стати, використовуючи вдалий вислів зарубіжного кримінолога Н. Крісті, індустрією контролю над злочинністю. Саме у її межах і має формуватися готовність держави (тобто можливість і спроможність) до буденної щоденної роботи; можливість і спроможність слід готувати, ресурсно озброювати новітніми технологіями запобігання та протидії людському свавіллю, зухвалості, лихацтву, недисциплінованості та ін. Без такої винахідливої діяльності культурологічний напрям, як авангард культурології руху, не спрацює.

3. Запровадження, як старт готовності культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням, є своєрідним свідоцтвом того, що держава «серйозно і надовго» започатковує в країні культурологію дорожнього руху. Подолання свавільності і зухвалості на дорогах, показники позитивної динаміки рівнів смертності травматизму є пріоритетом держави перед своїми громадянами. А тому хід реалізації культурологічного напрямку логічно повинен відбуватися прозоро з обов'язковим висвітлюванням процесу його виконання у ЗМІ і періодичною публічною звітністю відповідних суб'єктів усіх рівнів про здійснені заходи і засоби та його результати. Доцільно у зв'язку з цим виявлення за різними соціологічними/кримінологічними методиками громадської думки щодо підтримки запровадженого і зміни у настрої громадян, учасників дорожнього руху, причетних до нього осіб.

4. Декілька додаткових зауваг і порад:

- ледве чи необхідно мати у державі два майже однакові, але нерідко суперечливі документи – Стратегію і Державну про-

граму підвищення рівня безпеки дорожнього руху, як зараз.

Це вносить плутанину в пріоритетність завдань;

- строки дії програми слід збільшити до 5 років;
- заборонити перерозподіл державного фінансування;
- установити юридичну відповідальність суб'єктів за недбале виконання заходів і витрату коштів;
- всіляко стимулювати інвестиційну політику;
- посилити інформаційно-пропагандистську практику, наглядну агітацію;
- організувати курси підготовки фахівців-кримінологів для роботи у сфері запобігання транспортним правопорушенням.

Дослідженням доведено, перш за все, те, що в основі запропонованого нами культурологічного напрямку убезпечення сфери дорожнього руху в Україні покладена національна концепція запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням, яка за своїми ціллю, ідеями, положеннями, рекомендаціями являє собою інтерпретовану під нагальні потреби України у цій сфері глобальну шведську модель Стратегії Vision Zero. Її впровадження у низці країн-членів ЄС й інших країн світу виявило вражаючі позитивні результати суттєвого скорочення смертності і травматизму внаслідок ДТП. Крім того, обґрунтовано, що при розробці стратегії чи програми слід дотримуватись вимоги адекватності: будь-яка концепція, у тому числі культурологічна, що закладається у ці документи, при її формуванні повинна виходити зі стану домінуючої у структурі ДТП групи деліктів з підвищеною криміногенністю, а також обов'язково урахувувати мінливість можливостей та потенціал спроможності держави впровадити науково завершену концепцію у запобіжну практику. Не варто орієнтувати владу і суспільство на не здійснену у даний час мету. Ані можливості, ані спроможності держави і суспільства на даному історичному етапі значно знизити криміногенний рівень домінуючих деліктів протягом короткого строку немає. Це доволі складно, однак поступове запровадження складових культурологічного напрямку конче необхідно. Частково це вже відбувається, хоча про суттєві позитивні зміни констатувати ще завчасно.

## **7.4. Взаємодія громадськості з органами державної влади у сфері забезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні**

Проблеми недостатнього рівня забезпечення безпеки дорожнього руху, зростання дорожньо-транспортного травматизму зумовлені наявністю низки чинників, до яких можна віднести: недисциплінованість учасників дорожнього руху та грубе порушення ними правил дорожнього руху; неналежний рівень практичного забезпечення невідворотності покарання за порушення правил дорожнього руху та усвідомлення цього учасниками дорожнього руху; низький рівень використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; збільшення кількості транспорту, тощо.

Держава доступними їй засобами має виробити механізм, здатний зменшити тяжкі наслідки від ДТП, тим самим реалізуючи кримінологічну політику у сфері забезпечення дорожнього руху. Практичне втілення останньої потребує особливого виду діяльності держави, суспільства, громадськості, а також спеціального управління цією діяльністю. Громадянське суспільство (тут і далі ототожнюємо з громадськістю) складається з різних груп, які формуються навколо спільних інтересів або однакового бачення суспільних проблем. Зокрема, це можуть бути благодійні, професійні або релігійні організації, правозахисні або бізнес-асоціації, клуби, гільдії, профспілки, співтовариства або групи за місцем проживання, аналітичні центри, неурядові організації (НУО) та незалежні фонди<sup>1</sup>. Залучення інститутів громадянського суспільства важлива складова життєдіяльності демократичної держави та запорука її розвитку. Накопичений досвід, альтернативні пропозиції до вдосконалення різноманітних аспектів державного управління, врахування інтересів членів суспільства роблять інститути громадянського суспільства повноправним суб'єктом державної політики у відповідній сфері.

---

<sup>1</sup> Громадянське суспільство / Женевський центр з питань урядування в секторі безпеки. Женева: DCAF, 2019. (Серія довідкових посібників з РСБ). [https://www.dcaf.ch/sites/default/files/publications/documents/DCAF\\_Civil%20Society\\_UKR\\_Final.pdf](https://www.dcaf.ch/sites/default/files/publications/documents/DCAF_Civil%20Society_UKR_Final.pdf)

Необхідною умовою успішності діяльності у сфері забезпечення дорожнього руху є налагоджена співпраця між органами влади, місцевого самоврядування, правоохоронними органами та інститутами громадянського суспільства. У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року серед основних принципів її реалізації визначається концентрація зусиль органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, громадськості та науковців на забезпеченні безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>. На цьому наголошується і у ст. 13 Закону України «Про дорожній рух». Так, об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху, а міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання зобов'язані враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян з питань безпеки дорожнього руху. Держава забезпечує проведення пільгової податкової політики щодо об'єднань громадян, головною метою яких є проведення заходів з безпеки дорожнього руху<sup>2</sup>.

Загалом, взаємодія інститутів громадянського суспільства із органами державної влади відбувається у таких правових формах: участь у розробленні та обговоренні проектів нормативно-правових актів; залучення інститутів громадянського суспільства до надання соціальних послуг; здійснення інститутами громадянського суспільства громадського контролю за діяльністю органів державної влади у формі громадського моніторингу підготовки та виконання рішень, експертизи їх ефективності, подання органам державної влади експертних пропозицій, утворення спільних консультативно-дорадчих та експертних органів, рад, комісій, груп для забезпечення врахування громадської думки у формуванні та реалізації державної політики; проведення органами державної влади моніторингу і аналізу громадської думки, забезпечення своєчасного публічного реагування на пропозиції та зауваження громадськості; ознайомлення широких верств населення з формами його участі у формуванні та реалізації

---

<sup>1</sup> Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Урядовий кур'єр. № 214. 4.11.2020.

<sup>2</sup> Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-ХІІ, в редакції від 16.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

державної політики, виконання спільних проектів інформаційного, аналітично-дослідницького, благодійного і соціального спрямування тощо<sup>1</sup>.

Оскільки сфера безпеки дорожнього руху зачіпає інтереси членів суспільства, характеризується високим рівнем смертності та травматизму та передбачає впровадження превентивних заходів серед учасників дорожнього руху, громадські інституції мають взаємодіяти зі спеціальними суб'єктами забезпечення кримінологічної політики України у сфері забезпечення дорожнього руху. Такими є органи, що: визначають провідні напрями, новітні підходи, завдання, форми та методи забезпечення дорожнього руху; реалізують заходи з реагування на автотранспортні правопорушення, усунення, мінімізації або нейтралізації криміногенних чинників; виявляють криміногенні чинники й сигналізують про них; здійснюють інформаційно-аналітичне забезпечення безпеки дорожнього руху<sup>2</sup>

У Паспорті Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287 (далі – Державна програма), визначено, що виконавцями заходів Програми є: МВС, МОЗ, МОН, Мінрегіон, МКІП, Національна поліція, ДСНС, Укравтодор, Укртрансбезпека<sup>3</sup>.

Міністерство відновлення через Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України виступає головним виконавцем таких завдань із виконання Державної програми: удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури; забезпечення без-

---

<sup>1</sup> Інститути громадянського суспільства та інститут громадських організацій в Україні: теоретико-методологічні та нормопроектні аспекти. URL: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_20126](https://minjust.gov.ua/m/str_20126)

<sup>2</sup> Див. Кримінологія. Академічний курс / кол. авторів ; за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ : Вид. дім «Кондор», 2018. С. 165.

<sup>3</sup> Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#n16>

печної поведінки учасників дорожнього руху; здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод та надання; забезпечення дотримання Правил дорожнього руху. Окремі заходи виконує МВС України, а саме: ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно дорожньо-транспортних пригод; забезпечення безпеки перевезення пасажирів і вантажів комерційним автомобільним транспортом; здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод та надання медичної допомоги; забезпечення дотримання Правил дорожнього руху<sup>1</sup>.

Безпосередньо питання щодо здійснення превентивної роботи у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є компетенцією Департаменту патрульної поліції і його відокремлених територіальних підрозділів. Відповідно до Положення про Департамент патрульної поліції, затвердженого наказом Національної поліції від 06.11.2015 № 73, Департамент патрульної поліції виконує такі завдання: реалізовує в межах своєї компетенції державну політику у сфері забезпечення публічної безпеки і громадського порядку, охорони та захисту прав і свобод людини, інтересів суспільства й держави, протидії злочинності, безпеки дорожнього руху; вживає організаційних заходів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху; виявляє та припиняє факти порушення безпеки дорожнього руху, а також виявляє причини і умови, що сприяють їх вчиненню; організовує контроль за додержанням законів, інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу автотранспортних засобів; надає в межах своєї компетенції посадовим і службовим особам та громадянам обов'язкові для виконання приписи про усунення порушень законодавства, в тому числі правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а у разі невиконання таких приписів – притягує винних осіб до передбаченої законодавством відповідальності;

---

<sup>1</sup> Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#n16>

удосконалює регулювання дорожнього руху з метою забезпечення його безпеки та підвищення ефективності використання транспортних засобів<sup>1</sup>.

Вагоме місце серед суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху займають органи місцевого самоврядування, діяльність яких регламентована Законами України «Про дорожній рух», «Про автомобільні дороги», «Про транспорт», «Про місцеве самоврядування в Україні» тощо. Відповідно ст. 6 Закону України «Про дорожній рух» до повноважень міських та районних рад належить, зокрема: виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку; розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; формування міських і районних фондів, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки; контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням; здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху; організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів; контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах тощо<sup>2</sup>.

Розглянемо за якими напрямками здійснюється діяльність провідних громадських інституцій, які опікуються проблемами у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. Так, із 2016 р. проводиться кампанія «За безпечні дороги» ініційована Центром демократії та вер-

<sup>1</sup> Положення про Департамент патрульної поліції: затверджено наказом Національної поліції 06 листопада 2015 р. № 73 (у редакції наказу Національної поліції 18 листопада 2015 р. № 96) URL: <https://www.npu.gov.ua/acts/pro-zatverdzhennya-polozhennya-pro-departament-patrulnoyi-sluzhbi-zi-zminami>

<sup>2</sup> Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII, в редакції від 16.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>



ховенства права (ЦЕДЕМ) у партнерстві з ГО Vision Zero та U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва»). Метою кампанії є зниження кількості загиблих та травмованих на дорогах України через адвокацію змін державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, аналітичну роботу та інформаційно-просвітницькі кампанії. За час роботи Кампанії, її підтримали Патрульна поліція України, Міністерство культури та інформаційної політики України, Міністерство охорони здоров'я України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державна служба України з безпеки на транспорті, Центр громадського здоров'я МОЗ України, низка органів місцевого самоврядування та відповідальний бізнес.

Адвокація на теперішній час – невід'ємна практика демократичного суспільства, це можливість впливати на прийняття рішень державних органів через активні дії інститутів громадянського суспільства. ЦЕДЕМ проводять адвокацію у кілька етапів. На першому проводяться фахові дослідження та змістовні діалоги з усіма зацікавленими сторонами. Аналізуючи проблему смертності і травматизму на дорогах України крізь призму державної політики, оцінюються масштаби проблеми та виявляються ключові системні вади державної політики в цій сфері. Далі проблема актуалізується за допомогою проведення круглих столів, експертних обговорень, конференцій, форумів, акцій прямої дії. Після цього визначаються варіанти вирішення проблем, серед яких спільно обираються найкращі, які за найменших затрат ресурсів забезпечать найефективніший і найшвидший результат. Надалі обрані варіанти дій реалізуються через зміни у законодавстві України та подальшого впровадження у практику<sup>1</sup>. Головними напрямками адвокації обрані: зменшення надмірної швидкості автомобільного руху та розширення функціоналу системи автоматичної фіксації порушень ПДР; збільшення рівня користування ременями безпеки та дитячими автокріслами; зменшення рівня користування мобільними телефонами за кермом<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Адвокація: що це таке і чому це важливо. URL: <https://theukrainians.org/advo-katsiya-v-ukrayini/>

<sup>2</sup> Безпека дорожнього руху в Україні: перемоги та нові виклики в умовах війни. URL: <https://cedem.org.ua/news/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini/>

Інформаційно-просвітницький напрям діяльності громадськості є найпоширенішим заходом профілактики аварійності на дорогах. Наведемо декілька прикладів такої роботи. Під час повномасштабної війни в українських містах була проведена інформаційна кампанія «Не додавай роботи», яка нагадала українцям, що кожна ДТП, якої можна було б уникнути, перетворюється на додаткову роботу для правоохоронців, рятувальників і медиків, а в умовах війни так важливо берегти їхній час. Для реалізації інформаційної кампанії були підготовлені підготували макети зовнішньої реклами та матеріали для соцмереж, з яких громадян закликають не порушувати ПДР, щоби зберегти час тих, хто рятує життя<sup>1</sup>.

Учасники ГО «Traffic Challenge» (Трафік Челендж), які сфокусовані на імплементації в Україну кращих світових практик у питаннях запобігання дорожньо-транспортного травматизму, головну увагу приділяють просвітницькій діяльності з безпеки руху серед молоді і дітей. Організацією реалізований проєкт «Safety camp» – онлайн-табір для дітей з безпеки руху, завданням якого, зокрема є підготовка дітей до безпечного пересування вулицями та полегшення батькам функції контролю за дитиною шляхом формування у дітей усвідомленої безпечної поведінки та звичок, які захищають від ризиків на дорозі. Зважаючи на збільшення смертності дітей шкільного віку на дорогах України внаслідок вимкнення світла у 2022 році, цією організацією за підтримки управліннь патрульної поліції ініційований пілотний проєкт із забезпечення школярів світловідбиваючими стрічками та прослідкувати який ефект буде досягнуто.

Інформаційно-просвітницька робота науковців НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України відобразилася у розробці пам'ятки «Правила поведінки учасників дорожнього руху під час війни»<sup>2</sup>, що містить застереження щодо дотримання безпеки під час перебування за кермом. При чому

---

<sup>1</sup> «Не додавай роботи»: в Україні стартувала Всеукраїнська інформаційна кампанія на підтримку поліції, медиків і рятувальників. URL: <https://cedem.org.ua/news/ne-dodavaj-roboty/>

<sup>2</sup> Правила поведінки учасників дорожнього руху під час війни. URL: <http://surl.li/drzha>

пам'ятка викликала чималу зацікавленість та оприлюднена на офіційних сайтах вищих органів державної влади, управлінь патрульної поліції України та багатьох офіційних сайтах органів місцевого самоврядування.

Із початком повномасштабної війни в Україні значно ускладнилася ситуація на дорогах і стало очевидним, що наявні заходи та напрями забезпечення дорожнього руху виявилися недостатніми. І Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року й прийняті на її основі регіональні програми підвищення безпеки дорожнього руху не були готовими до реалізації в умовах війни. Більше того, місцеві органи починали діяльність із регулювання дорожнього руху безсистемно, не розробляючи окремих планів чи програм, оскільки головною вимогою прийняття рішень у цій сфері була оперативність та швидкість реакції на новостворені обставини<sup>1</sup>. Зокрема це вплинуло і на характер залучення, а саме на її відсутність з громадськими інституціями у той період. Водночас відмітимо, що на проблему безпеки дорожнього руху миттєво відреагували науковці з системи МВС України, які провели низку науково-практичних заходів із цієї проблематики<sup>2</sup>. Метою цих наукових форумів було і залишається дотепер привернення уваги до проблемних питань, що виникли у розглядуваній сфері під час повномасштабного військового вторгнення та шляхи їх вирішення.

Відтак, здійснивши огляд повноважень і завдань спеціальних суб'єктів забезпечення кримінологічної політики України у сфері забезпечення дорожнього руху та поширені напрями діяльності окре-

---

<sup>1</sup> Калініна А. В. Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргарєва (голов. ред.) та ін. Харків : Право, 2022. Вип. 44. С. 107–114.

<sup>2</sup> Донецьким державним університетом внутрішніх справ спільно з іншими організаторами проведено: Міжнародний науково-практичний онлайн-семінар «Діяльність державних органів в умовах воєнного стану» (29 квітня 2022 р.); Всеукраїнську науково-практичну онлайн-конференцію «Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану» (27 травня 2022 р.); Молодіжну науково-практичну конференцію «Безпека на дорозі» (18 трав. 2023 р.); Міжнародну науково-практичну конференцію «Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення» (17 листоп. 2023 р.).

мих громадських інституцій, можна виокремити низку напрямів їх взаємодії:

- аналітичний – має на меті проведення досліджень та моніторингу стану безпеки дорожнього руху, з метою винайдення найкращих варіантів вирішення проблемних питань для подальшого їх упровадження у практику. Це, наприклад, збір та аналіз даних про ДТП, стан автодоріг та інші фактори, що впливають на безпеку дорожнього руху, а також оцінка впливу законодавчих ініціатив, змін у штрафних санкціях або інших заходів забезпечення дорожнього руху, тощо;
- правотворчий – полягає у розробці проєктів нормативно-правових актів, обговоренні та експертизі проєктів нормативно-правових актів, що регулюють сферу безпеки дорожнього руху. Цей напрям створює підґрунтя для ефективного діалогу між інститутами громадянського суспільства і владою, забезпечуючи прийняття збалансованих і дієвих рішень у сфері дорожньої безпеки, внаслідок чого нормативно-правова база стає гнучкішою та більш орієнтованою на реальні потреби громадян, що позитивно впливає на рівень безпеки на дорогах і захист прав учасників руху;
- інформаційно-просвітницький напрям спрямований на формування і популяризацію культури поведіння на дорогах, усвідомлення власної відповідальності, підвищення рівня правової грамотності населення, забезпечення доступу до інформації про стан дорожньої безпеки та ознайомлення широких верств населення з можливими формами їх участі у формуванні та реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху. Реалізація цього напрямку відбувається шляхом: розробки та впровадження програм та тренінгів для різних категорій учасників дорожнього руху; проведення кампаній з популяризації відповідального водіння, поваги до інших учасників дорожнього руху, використання пасків безпеки та безпечної швидкості, а також громадських слухань, публічних обговорень, «круглих столів», конференцій, семінарів тощо;

- правозастосовний напрям зосереджений на контролі за дотриманням законодавства, що регулює сферу безпеки дорожнього руху, забезпеченні належного виконання відповідних норм, а також на правовому захисті інтересів учасників дорожнього руху шляхом утворення контрольно-дорадчих органів, рад, комісій при органах, що формують та реалізують державну політику у сфері безпеки дорожнього руху; громадська експертиза рішень органів місцевого самоврядування<sup>1</sup>.

Розглядаючи питання взаємодії, слід зауважити, що вона є важливою ознакою функціонування системи суб'єктів профілактики злочинів, обумовлена співпадінням об'єктів їх впливу та необхідністю комплексно та всебічно реалізовувати поставлену мету. Найбільш поширеним є такий різновид взаємодії як співпраця, зміст якої полягає у: сумісній або погодженій діяльності, заснованій на рівності взаємодіючих сторін та спрямованій на досягнення їх загальних цілей; впливу суб'єктів одне на одного з метою забезпечення результативності здійснюваних кожним із них профілактичних заходів. Громадські інституції можуть проявляти певну ініціативу, а державні органи, в межах своїх повноважень мають забезпечити можливість практичної реалізації суспільно-корисних ініціатив.

## **7.5. Правосвідомість і правова культура особистості порушника дорожнього руху та експлуатації транспорту – запорука скорочення дорожньо-транспортних пригод**

У кримінологічній науці майже аксіоматичним є твердження, що автотранспортні правопорушення представляють собою складне пе-

---

<sup>1</sup> Шрамко С. С. Взаємодія громадськості з органами державної влади у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. Вип. 12/2023. С. 357 (С. 355–358). DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-12/88>

реплетення різноманітних чинників об'єктивного й суб'єктивного плану. Тому уявляється не зовсім коректним підхід, у відповідності до якого причини дорожньо-транспортної пригоди зводяться, припустимо, лише до неправильної оцінки дорожньої обстановки водієм або неухважності пішохода. Подібне спрощення детермінації означає недостатнє усвідомлення всієї багатогранності ситуації та відступ від об'єктивного аналізу поведінки учасників дорожнього руху або процесу експлуатації транспортних засобів<sup>1</sup>. Такий методологічний посыл націлює правоохоронців і дослідників на те, що будь-який випадок вчинення автотранспортного правопорушення потребує найретельнішого підходу до з'ясування механізму його вчинення, виокремлення поряд із головною детермінантою, яка відіграє провідну роль у настанні протиправного результату, всіх тих аспектів дорожньої обстановки, що зробили свій кумулятивний внесок у розвиток події, яка призводить до настання суспільно небезпечних наслідків дорожньо-транспортної пригоди.

Разом із тим при всьому різноманітті зумовлюючих автотранспортне правопорушення чинників слід мати на увазі, що таке порушення є результатом взаємодії насамперед двох основних ланок – особистості того, хто свідомо або з необережності порушує правила, і конкретної зовнішньої ситуації, в якій відбувається розвиток відповідної події. Звісно ж, цією ситуацією охоплюються широке коло складників, як-от: інші учасники дорожнього руху (водії інших транспортних засобів, пішоходи, пасажери, велосипедисти, особи, відповідальні за забезпечення належного функціонування транспортного засобу та об'єктів дорожньої інфраструктури, та ін.) та їх поведінка/стан, а також дорожні умови, погодні та природно-кліматичні особливості, справність чи, навпаки, несправність транспортного засобу та ін. Останнім часом у період введення в Україні воєнного ста-

<sup>1</sup> *Примітка.* Тут ми свідомо «відступаємо» від спроби провести чіткий вододіл між такими категоріями для позначення зумовлення одного явища іншим/іншими, як «чинники», «причини», «умови», «детермінанти» та ін. Адже метою цього підрозділу монографії не є розгляд всього комплексу обставин, що якимось чином впливають на дорожньо-транспортну пригоду, а лише з'ясування ролі та місця в цьому процесі правосвідомості і правової культури порушника дорожнього руху та експлуатації транспорту.

ну – навіть воєнно-оперативна обстановка накладає свій відбиток на рівень правопорядку на автошляхах. І нерідко буває так, що настання аварій зумовлюється намаганням учасників дорожнього руху уникнути чи якомога скоріше покинути небезпечну зону, в якій можна потрапити під обстріли або у ворожі засідки, а так само необхідністю виконати бойове завдання в умовах обмеженого часу (доставити бойове обладнання, боєприпаси, особовий склад до пункту призначення та ін.) або транспортувати поранених до медичного пункту/закладу/безпечної місцевості/тощо.

З усього комплексу «цеглинок» настання суспільно небезпечно-го результату (до речі, ступінь небезпечності якого варіюється від light варіанту до вкрай тяжких наслідків) у цьому підрозділі нашого дослідження увагу зосередимо на квінтесенції проблеми транспортної безпеки – правосвідомості і правовій культурі учасників дорожнього руху.

Розмірковуючи над, здавалося б, такими «банальними» речами у черговий раз, все одно слід зробити кілька зауваження методологічного характеру. Так, відмітимо, що поняття «правова культура», «правосвідомість» не є чіткою властивістю, «преференцією» – чи то водія, чи то пішохода, чи то будь-якого іншого учасника дорожнього руху або процесу експлуатації транспорту. За своєю суттю та призначення це є сенсоутворюючими категоріями буття будь-якої сучасної людини незалежно від країни її проживання, національності, рівня матеріального достатку, освіти тощо. Тому є неправильним у ситуації настання конкретної шкоди або поставлення у ситуацію настання шкоди робити акцент лише на морально-психологічній збитковості водія поза «зоною» дії правосвідомості і правової культури – найчастішого порушника правил дорожнього руху. Правова культура, правосвідомість, повторимося, – це іманентні властивості, свого роду передумови перебування людини у соціумі. Тому зазначені категорії – предмет аналізу морально-психологічного блоку ознак абсолютно будь-якого учасника автотранспортного «світу» (найчастіше в ситуаціях, коли вчиняється автотранспортне правопорушення). На підтвердження своєї думки наведемо деякі цифри. Так, у 2023 р. в Україні з вини

пішохода сталося 698 ДТП, в яких 105 осіб загинули, а 626 були травмовані<sup>1</sup>.

Ще одно методологічне зауваження можна сформулювати як запитання про те, що первинно: правова культура людини чи її правосвідомість? Одразу зауважимо, що оскільки йдеться не лише про звичасві правила забезпечення людини у тих чи інших ситуаціях (наприклад, при поводженні з дикими тваринами, певними хімічними речовинами, під час знаходження людини у певних умовах тощо), а про чітко закріплені нормативними приписами правила щодо поводження із джерелом підвищеної небезпечності, яким є транспортний засіб, та щодо порядку перебування на проїжджій частині, то в даному разі маємо справу з такою формою свідомості людини, як правова свідомість (правосвідомість), з таким різновидом культури, як правова культура<sup>2</sup>.

Якщо «прибрати» на якійсь час прикметник «правовий», то первинним феноменом, підґрунтям, базою, на яку нашаровуються всі інші цеглинки, у тому числі й правосвідомість, виступає культура як надбання, котре формується протягом всього життя людини, як безперервний процес, що дозволяє людині «просунутися» у напрямку знання й розуміння світобудови в цілому та окремих сфер життя, зокрема. Якщо в людині немає культури нормального спілкування з іншими членами соціуму та відповідного ставлення до заборон будь-якого рівня та характеру, то не може йтися й про правосвідомість людини. Остання не буває половинчастою. Вона або є, або її немає.

Але ж ситуація змінюється, коли йдеться про культуру правову. Правова культура – це насамперед зовнішній прояв стилю, манери, лінії поведінки, у той час, як правосвідомість – внутрішнє переконання у правильності своєю поведінки та свого ставлення до чогось або когось, заснованих на знанні правових регуляторів та їх дотриманні. Таким чином, у процесі окультурювання людини спостерігаємо етапи формування загальної культури, потім або поряд із зазначе-

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

<sup>2</sup> Батиргарєєва В. С. Роль правосвідомості та правової культури у системі детермінант автотранспортної злочинності. Право і безпека. 2012. Вип. 5. С. 136–140.



ною культурою – формування правосвідомості і, нарешті, правової культури як такої. Отже, що стосується культури і свідомості з прикметником (частиною складного слова) «правовий» («право-»), то первинною є свідомість, а потім уже культура.

Навіщо нам потрібно таке розлоге пояснення? Справа в тому, що якщо немає в людини правосвідомості, то правова культура (якщо про таку взагалі можна стверджувати у цьому випадку) є збитковою, вона має якійсь формальний характер, виявляючись не завжди – час від часу. Людина нібито «виявляє» правову культуру, але лише тоді, коли перебуває у зоні уваги громадськості. І навпаки, якщо є правосвідомість, то завжди є й правова культура.

Нарешті, ще одно методологічне зауваження пов’язується з тим, що треба піддавати аналізу правову культуру і правосвідомість не одних лише водіїв, а всіх учасників дорожнього руху, а так само осіб, що причетні до забезпечення дорожнього руху у кінцевому підсумку (наприклад, особи, від яких залежить допуск транспортних засобів до експлуатації та підготовка майбутніх водіїв). Що цікаво, оперативно «підправляти» наявні вади правосвідомості та правової культури останнім часом покликані досягнення науково-технічного прогресу, що стають своєрідним запобіжником можливих правопорушень. Наведемо один приклад. В Україні у 2023 році почався тестовий проєкт прозорих іспитів для отримання водійського посвідчення. Головна мета цього проєкту – фіксувати за допомогою аудіо-, фотоапаратурою весь процес складання іспитів, аби знизити можливості отримання водійського посвідчення за рахунок надання екзаменаторам неправомірної вигоди<sup>1</sup>. Тим самим новий порядок на даному етапі «нівелює» вади правосвідомості та правової культури як майбутніх водіїв, так і осіб, причетних до вирішення питання про надання водійського посвідчення.

У зв’язку із висловленим підіймається ще одне питання методологічного звучання: а чи є такі учасники дорожнього руху, для яких правосвідомість та правова культура не є необхідними елементами механізму безпеки транспортного буття? Розуміємо, що запитан-

---

<sup>1</sup> Там само.

ня звучать якось парадоксально і навіть фантастично. Але тим не менш – йдеться принаймні про ситуації використання автомобілів на автопілоті, або автономних автомобілів, котрі ставатимуть дедалі все більш поширеними учасниками дорожнього руху. В них використовуються складні системи, такі як штучний інтелект, сенсори, радары, лідари та камери для навігації дорогами без участі людини з метою мінімізації людських помилок, що є основною причиною ДТП. Іншими словами, тут ми маємо справу з усоблення штучного інтелекту як такого в автотранспортній сфері. Як відомо, штучний інтелект позбавлення суто людських якостей та емоцій, як-от: свідомість, культура, біль, різні відтінки почуттів тощо. Напевно, продовженням дискусій щодо особливостей природи зазначених учасників дорожнього руху (а вони, без сумніву, такими є) ставатимуть дискусії з приводу юридичної відповідальності внаслідок помилок штучного інтелекту, котрі хоча і нечасто, але все ж таки трапляються. Тут ми вимушені опустити це непросте й одночасно цікаве питання, однак маємо констатувати, що на сьогоднішній день ускладнення й транспортних процесів, й технологій, в котрі залучені так чи інакше всі учасники дорожнього руху, ставить завдання проаналізувати ті зміни, що відбуваються в класичній детермінації автотранспортних правопорушень, в якій, як виявляється, про правосвідомість та правову культуру людини, що перебуває всередині такого транспортного засобу, в деяких випадках взагалі може й не йтися. Але поки що проблематика правосвідомості та правової культури залишається наріжним каменем у механізмі протиправної поведінки на автошляхах і під час експлуатації транспорту.

Будь-яке автотранспортне правопорушення, у тому числі кримінально каране, є результатом протиправної поведінки учасника/учасників дорожнього руху внаслідок винного або необережного порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306<sup>1</sup>. За минулих часів в інформаційному просторі акцент головним чином робився

<sup>1</sup> Правила дорожнього руху: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Офіційний вісник України. 2001. № 41. Ст. 1852

на кримінально караних дорожніх пригодах, що трапляються саме з вини водія транспортного засобу. У спеціальній літературі ще багато років тому інколи зустрічалися достатньо категоричні твердження про те, що першим ланцюгом виникнення і розвитку дорожньої пригоди є особа водія<sup>1</sup>, адже ані сама по собі дорога, ані стан <транспортних> засобів, ані тим більше погода не можуть бути причинами необережних злочинів<sup>2</sup>. Напевно, це усталений стереотип про головного винуватця ДТП. Однак, повторимося, треба звертати увагу й на поведінку інших учасників дорожнього руху (наприклад, пішоходів, пасажирів, велосипедистів та), яка так само не вирізняється суцільним дотриманням основних вимог забезпечення власного життя й здоров'я. І хоча ці, інші учасники ДТП, нерідко стають жертвами, проте у подібних ситуаціях правомірно стверджувати й про їх вину або принаймні обопільну вину – як винного водія, так й інших учасників ДТП. Такі випадки є наочним свідченням, так би мовити, колективного прояву певного рівня правової культури на дорогах.

Таким чином, заперечуючи думку про абсолютність вини водія в будь-якій ситуації, в черговий раз треба підкреслити, що дорожньо-транспортна пригода є результатом поєднання (і навіть збігу) багатьох чинників, де не завжди водій з його навичками, досвідом, а можливо навіть і з вадами правосвідомості і правової культури стає своєрідним спусковим гачком у ланцюгу, що призводить до суцільно небезпечних наслідків.

Вивчення, проведене колективом науковців НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України в межах фундаментального дослідження, присвяченого проблемам запобігання автотранспортним правопорушенням, виявило, що 72,1% опитаних респондентів вважають, що роль і значення правосвідомості є найзначнішою для дотримання безпеки дорожнього руху. Однак 19,9% респондентів зауважили, що її роль у цьому про-

<sup>1</sup> Квашис, В. Е., Махмудов, Ш. Д. Ответственность за неосторожность / В. Е. Квашис, Ш. Д. Махмудов. Душанбе: Изд-во «Ирфон», 1975. С. 34–35.

<sup>2</sup> Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженнями, в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Харків, 2013. С. 83.

цесі є незначною; ще 8% впевнені, що правосвідомість не має значення взагалі<sup>1</sup>.

На наш погляд, без жодного сумніву, незадовільний рівень правосвідомості корелює із загальним станом безпеки на дорогах України і є помітною соціально-правовою проблемою, не розв'язання якої найближчим часом в Українській державі є прямою загрозою public health та постійним джерелом погіршення кримінологічної ситуації у плані збереження несприятливої тенденції із рівнем кримінально каранних порушень правил дорожнього руху<sup>2</sup>.

Розкриваючи природу феномена «правосвідомість», звернемося до визначення, наданого Ю. Ю. Калиновським, який справедливо відмічає, що правосвідомість – це сукупність оцінних думок та настанов, що визначають ставлення суб'єктів соціальних відносин до права й чинного законодавства, а також практики його застосування, правових (або неправових) звичаїв, ціннісних орієнтацій, які регулюють людську поведінку в юридично значущих ситуаціях<sup>3</sup>. Водночас в юридичній літературі виділяються рівні прояву цієї правосвідомості – суспільний, масовий та індивідуальний<sup>4</sup>. Роблять акцент на рівнях правосвідомості й В. В. Голіна та С. С. Шрамко. У своїй новітній монографії під назвою «Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням» (2023) учені так само згадують про індивідуальну та суспільну правосвідомість у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Vladyslava S. Batorygareiva, Sabriie S. Shramko, Olena M. Samoilova. Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social–legal and criminological problem. *Wiadomości Lekarskie*. Vol. LXXIV, Is. 11 Part 2, November 2021. P. 2871. P. 2870–2876. P. 2871.

<sup>2</sup> Там само. P. 2871–2872.

<sup>3</sup> Калиновський Ю. Ю. Правосвідомість українського суспільства: генеза та сучасність. Харків: Право, 2008. С. 4.

<sup>4</sup> Головченко В. В., Ковальський В. С. Юридична термінологія: довідник. Київ: Юрінком Інтер, 1998. С. 138.

<sup>5</sup> Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія / Нац. акад. прав. наук України; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташица НАПрН України. Харків: Право, 2023. С. 6.

Для з'ясування ролі правосвідомості у детермінації протиправної поведінки автотранспортних правопорушників усі згадані рівні мають неабияке значення, оскільки причини викривленої правосвідомості окремих учасників дорожнього руху (індивідуальний рівень) слід шукати у проблемах дефективної правосвідомості, недоліках соціально-правового виховання на масовому та суспільному рівнях. Підтвердженням висловленому є, наприклад, такий, дуже поширений серед водіїв, які припустилися автотранспортне правопорушення, стереотип міркувань: багато хто порушує встановлені правила дорожнього руху; взагалі це звичайна практика поведінки водіїв на дорогах, і лише випадок одного разу визначає саме такий «нещасливий» збіг обставин для учасників ДПТ, коли результатом стають тілесні ушкодження або смерть людини, спричинення матеріальної шкоди. Отже, як бачимо, масовий стереотип суспільної свідомості зумовлює та підживлює й навіть виправдовує в очах оточуючих поведінку конкретної особи на рівні її власної (індивідуальної) правосвідомості. Тому в індивідуальній площині причинності вчинення автотранспортних правопорушень даються ознаки вади суспільної свідомості як феномена, що здійснює неабиякий вплив на формування психологічних настанов та орієнтирів конкретної людини.

Інколи дослідники, не намагаючись провести вододіл між правосвідомістю і правовою культурою, розуміють їх як систему елементів (тестових критеріїв), що включає: 1) правові уявлення; 2) знання права; 3) вимоги, що пред'являються правом; 4) ставлення до чинного законодавства; 5) готовність до виконання правових приписів; 6) відношення до суб'єктів права; 7) мотивацію і здатність до правових акцій/інтерацій<sup>1</sup>. Таке розуміння нерозривності зазначених феноменів має рацію, оскільки, говорячи про правосвідомість, маємо на увазі правову культуру, а, аналізуючи стан правової культури, обов'язково зачіпаємо питання й про рівень правосвідомості.

<sup>1</sup> Окладна М. Г., Перевалова Л. В. Щодо сутності практик правового виховання громадян: політико-правовий аспект. *Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого»*. Серія: Соціологія: збірник наук. праць. 2016. № 3. С. 255–258.

У будь-якому разі змістом правосвідомості охоплюється не лише факт знання чинного законодавства та процес відбиття у поглядах людини оцінки цих правових приписів, а й віддзеркалення відповідності дій, учинків окремих громадян нормам права<sup>1</sup>, тобто відбиття правової дійсності<sup>2</sup>. На наше переконання, саме остання компонента правосвідомості – бажання й установка людини на дотримання відповідності її поведінки суворим правовим настановам найчастіше піддається в учасників дорожнього руху викривленню, внаслідок чого у них закріплюється деформована модель переконань щодо обов'язку дотримуватися певних правил перестороги й обережності на дорогах. Така установка від самого початку на невідповідність правовим приписам – ознака свавілля як схильності діяти на власний розсуд, не зважаючи на волю й думку інших<sup>3</sup>. Недаремно, похідними словосполученнями від слова «свавілля» є «свавільна поведінка», «свавільний вчинок»<sup>4</sup>. Саме ця компонента, образно кажучи, невідповідності, сприяє динаміці проявів збиткової правосвідомості особи у реальному житті і закріплює цю збитковість у правовій культурі, правильніше, у відсутності цієї культури як такої; у цій компоненті криється своєрідний імпульс до розвитку злочинної події на дорозі, що має своїм закономірним результатом настання тяжких наслідків, зокрема, у вигляді неправних людських втрат. Як справедливо із цього приводу зазначають В. В. Голіна та С. С. Шрамко, «звичка поводити себе свавільно, усвідомлюючи безкарність порушень – головні ... етичні деталі початкового психологічного механізму порушення ПДР, частина яких закінчується ДТП і кримінальною відповідальністю»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2003. С. 917.

<sup>2</sup> Теорія держави і права: навч. посібник / за заг. ред. В. В. Копейчикова. Київ: Юрінформ, 1995. С. 104.

<sup>3</sup> Новий тлумачний словник української мови: в трьох томах: 200 000 слів / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. Вид. 2-ге, випр. Т. 3: П-Я. Київ: Аконті, 2008. С. 243.

<sup>4</sup> Там само. С. 243.

<sup>5</sup> Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія /

Таким чином, правосвідомість і правова культура виконує функцію своєрідного передавального механізму від права, нормами якого суспільство намагається регулювати поведінку і яке в ідеалі повинно визначати сутність і зміст правосвідомості і правової культури, до, власне, поведінки особи, яка є наслідком прийняття рішення з приводу дотримання або, навпаки, недотримання установлених у суспільстві певних вимог, норм, положень у тій чи іншій життєвій ситуації. Тобто право лише апелює до волі, загальної свідомості особи, а сприйняття нормативних вимог та рішення про їх дотримання останньою опосередковується наявною в особи правосвідомістю і правовою культурою. Тому правосвідомість є об'єднуючою та пронизуючою всі морально-психологічні вади й дефекти особи ланкою, які красномовно проявляються в правовій культурі особи. У зв'язку з цим недаремно у спеціальній літературі відзначається, що правосвідомість – це частина моралі, що містить оцінку права<sup>1</sup>.

Конкретними проявами, наслідками низької правосвідомості осіб, які вчинили автотранспортні правопорушення, є відповідні дії, що призводять до тяжких наслідків, а саме: невикористання під час руху транспорту засобів пасивної безпеки (ремені безпеки, шоломи тощо); виїзд на смугу зустрічного руху; перевищення швидкості; недотримання дистанції, порушення правил обгону, маневрування й рядності на проїжджих частинах, а також виїзд на лівий бік дороги; порушення правил повороту, розвороту та проїзду перехресть та залізничних переїздів; необережний проїзд повз зупинок громадського транспорту; порушення правил перевезення пасажирів, використання несправного транспорту, що загрожує безпеці руху; відсутність прав на керування транспортним засобом або їх наявність при відсутності практичних навичок керування цими засобами тощо.

Розглядаючи проблему правосвідомості і правової культури учасників дорожнього руху, не можна окремо не зупинитися на оцін-

---

Нац. акад. прав. наук України; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташи-са НАПрН України. Харків: Право, 2023. С. 32.

<sup>1</sup> Калиновський Ю. Ю. Правосвідомість українського суспільства: генеза та сучасність. Харків: Право, 2008. С. 8.

ці цих компонент у такого учасника дорожнього руху, як водій. Немає сумніву, що крайніми виразами збиткової правосвідомості водія є, по-перше, залишення потерпілих від дорожньо-транспортної пригоди без будь-якої допомоги, по-друге, керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, по-третє, відсутність документів, що посвідчували б право особи керувати транспортним засобом, або їх «покупка» («отримання у подарунок»), а, отже, й відсутність навичок управління таким складним механізмом, яким є автомобіль. До речі, у 2023 році 942 автотранспортні правопорушення, внаслідок яких загинули 92 і травмовані 1226 осіб, були вчинені водіями, які керували транспортним засобом у стані сп'яніння<sup>1</sup>.

Уявляється, що в таких випадках свавільної поведінки водіїв слід констатувати наявність в останніх правового нігілізму як однієї із сутнісних характеристик деформованої правосвідомості, що знаходить свій прояв, за влучним висловом авторів монографічного видання «Правосвідомість і правова культура як базові чинники державотворчого процесу в Україні» (Л. М. Герасіна, О. Г. Данильян, О. П. Дзьобань та ін) у негативному ставленні соціального суб'єкта до загальноновизнаних цінностей, ідеалів, норм, поглядів, а часом окремих сторін людського буття, а також у хибних формах світосприйняття та соціальної поведінки<sup>2</sup>.

Автотранспортні злочини як лакмусовий папір проявляють всі вади правосвідомості і правової культури правопорушників. Практика свідчить, що автотранспортним правопорушникам дуже часто є притаманними нестійкі, а значить, і менш надійні внутрішні регулятори поведінки на дорогах. А тому свавілля і нігілізм призводить до грубих, а інколи й фатальних помилок. При цьому не можна заперечувати того факту, що норми чинного законодавства стосовно заходів убезпечення дорожнього руху добре відомі всім учасникам дорожнього руху, у тому числі й винним учасникам дорожнього руху.

<sup>1</sup> Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

<sup>2</sup> Правосвідомість і правова культура як базові чинники державотворчого процесу в Україні: монографія / Л. М. Герасіна, О. Г. Данильян, О. П. Дзьобань та ін. Хрків: Право, 2009. С. 218, 219.



Більше того, приписам цих норм притаманний абсолютний рівень імперативності, без будь-яких виключень й послаблень. Що цікаво, що ця своєрідна сума людського знання з приводу забезпечення насамперед свого власного життя ледве чи не найперший досвід, який людина отримує у плані взаємин з оточуючим світом. Згодом до цього знання «додається» знання й про можливі наслідки своїх протиправних дій та їх подальшу правову оцінку<sup>1</sup>. Однак навіть й у цьому разі не йдеться про свідомість у повному її обсязі як теоретично сформовану систему юридичних положень, істин, що розкривають зміст й призначення права як способу (форми) реалізації свободи людини<sup>2</sup>. Тут достатньо буденного, так званого, повсякденного її прояву. Проте й цим буденним досвідом, що покладається в основу правосвідомості, найчастіше за все людина нехтує, і в цьому проявляється її свавілля, що розриває зв'язок між імперативами правової регуляції та конкретно поведінкою, дозволяючи тим самим констатувати про збитковість правосвідомості та правової поведінки учасника дорожнього руху. Саме тут й виникає запитання: що змушує людину свідомо діяти всупереч всім цим знанням, всупереч здоровому глузду, інстинкту самозбереження, всупереч інтересам інших, нерідко близьких осіб? Яке місце посідає свавілля серед писаних і неписаних імперативів забезпечення власного життя та життя інших людей?

Вочевидь, відповідь, як завжди, знаходиться на поверхні: факти безкарності значної кількості порушень правил безпеки, у тому числі й у сфері дорожнього руху, випадки уникнення відповідальності за вчинене формують збиткову суспільну правосвідомість соціуму в цілому, яка вкорінюється на рівні масової правосвідомості певної соціальної групи, у даному разі осіб, що є учасниками дорожнього руху як такими, а потім всотується у правосвідомість окремих осіб, що перебувають у зоні підвищеного ризику – автотранспортного руху.

<sup>1</sup> Батиргарєєва В. С. Роль правосвідомості та правової культури у системі детермінант автотранспортної злочинності. Право і безпека. 2012. Вип. 5. С. 136–140.

<sup>2</sup> Сучасний словник із суспільних наук / авт.-уклад. О. Г. Данильян та ін.; ред. О. Г. Данильян, М. І. Панова. Харків: Прапор, 2006. С. 304.

Чисельність автотранспортних порушень свідчить лише про процеси посилення збитковості правосвідомості суспільства, що супроводжується нічим не виправданим відступом й ігноруванням людиною первісних вимог її комфортного існування в сучасних умовах, що характеризуються підвищеним ризиком у багатьох сферах життя. Наочним індикатором цієї правосвідомості якраз й виступає правова культура. За якістю цього елемента соціуму можна судити про загальний стан всієї його правової культури та про обсяг і спрямованість заходів, яких потрібно вживати, щоб більшменш стабілізувати ситуацію з дорожнім травматизмом і посилити певні культурологічні начала людського буття у площині «людина-техніка».

Таким чином, у процесах зумовлювання абсолютної більшості випадків вчинення автотранспортних злочинів правосвідомість учасників дорожнього руху та їх правова культура відіграють ключову роль. Саме ці параметри повинні ставати предметом ретельного аналізу під час встановлення причин й умов вчинення будь-якого автотранспортного правопорушення з тим, щоб у подальшому індивідуалізувати покарання, що призначається винному, визначити шляхи забезпечення учасників дорожнього руху, піднести ідею необхідності укріплення стану правової культури на дорогах до нескороминущої цінності безпеки людського життя у межах культурологічної концепції запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. Вплив саме на правосвідомість та стан правової культури стає запорукою скорочення дорожньо-транспортних пригод.

## **7.6. Упровадження диджитал-інструментів у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

У сучасному світі впровадження диджитал-інструментів охоплює все більше сфер життєдіяльності людини, і галузь безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту не є винятком. Зростаючий потік транспортних засобів, високі вимоги до швидкості

і комфорту пересування, а також необхідність забезпечення безпеки на дорогах спонукають до активного використання цифрових технологій.

Диджитал-інструменти, які використовуються у сфері безпеки дорожнього руху, різняться за рівнем своєї технологічної складності. Вони можуть варіюватися від відносно простих технологій, таких як камери відеоспостереження, які розміщуються на дорогах для моніторингу трафіку, контролю швидкості та фіксації порушень, або дорожні знаки з інтегрованими світлодіодами, які можуть змінювати своє зображення в залежності від умов дорожнього руху (погодних умов, стану доріг, дорожньо-транспортних пригоди (далі – ДТП) попереду тощо), до більш складних систем, що використовують штучний інтелект та машинне навчання.

До простих технологій, що застосовуються у сфері безпеки дорожнього руху, слід віднести доволі популярні на сьогодні навігаційні системи та мобільні застосунки (наприклад, Waze, Google Maps), які надають інформацію про затори, аварії, ремонтні роботи на дорогах, і допомагають вибирати оптимальний маршрут. Крім того, деякі застосунки нагадують водіям про необхідність дотримання швидкісного режиму та інформують про наближення до небезпечних зон.

Інформаційні технологія також використовуються під час навчання водіїв: електронне тестування на знання правил дорожнього руху, віртуальні тренажери водіння, різноманітні інформаційні платформи тощо.

Також доволі простими, але ефективними, є такі диджитал-інструменти як алкотестери, системи контролю втоми водія або системи виявлення використання мобільного телефону під час керування та деякі інші.

До більш складних диджитал-інструментів у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту належать, зокрема, *інтелектуальні транспортні системи* (далі – ІТС), що включають в себе автоматизовані системи контролю руху, які регулюють роботу світлофорів, відстежують затори, контролюють швидкість транспорту та надають водіям інформацію в режимі реального часу.

ІТС – це сучасні технологічні рішення, що об'єднують інформаційні, телекомунікаційні та автоматизаційні технології для управління транспортною системою<sup>1</sup>. У своїй сукупності ці технології мають значний потенціал для інтеграції транспортних засобів, користувачів системи та транспортної інфраструктури в єдину цифрову транспортну систему<sup>2</sup>. Впровадження ІТС сприяє оптимізації функціонування транспортних мереж, підвищенню безпеки дорожнього руху, зниженню заторів, покращенню екологічної ситуації та підвищенню ефективності перевезень<sup>3</sup>.

До основних компонентів ІТС належать<sup>4</sup>:

- системи збору первинних даних (різноманітні датчики, камери спостереження, системи GPS відстеження, а також інші пристрої, що забезпечують збір даних про транспортні потоки, погодні умови, аварії та інші аспекти дорожнього руху);
- системи зв'язку (бездротові мережі, системи мобільного та супутникового зв'язку, спеціалізовані канали зв'язку);
- центри обробки та аналізу даних (спеціальне програмне забезпечення на базі штучного інтелекту та машинного навчання);
- системи управління трафіком (автоматизовані системи керування світлофорами, динамічні дорожні знаки, інформаційні табло тощо);
- інтерфейси для користувачів (мобільні застосунки).

На сьогодні різноманітні ІТС вже впроваджені в транспортні системи багатьох країн світу. Наприклад, у 1999–2001 рр. Департамент транспорту міста Лос-Анджелес розробив і впровадив Адаптивну

<sup>1</sup> Intelligent Transport Systems (ITS), Cooperative ITS and telematics / Australian Government – Department of Infrastructure, Transport, Regional Development, Communications and the Arts. URL: <https://www.infrastructure.gov.au/infrastructure-transport-vehicles/transport-strategy-policy/office-future-transport-technology/intelligent-transport-systems-its-cooperative-its-and-telematics#:~:text=ITS%20is%20the%20application%20of,and%20communicated%20on%20road%20conditions>.

<sup>2</sup> Intelligent Transportation System / ScienceDirect. URL: <https://www.sciencedirect.com/topics/engineering/intelligent-transportation-system>.

<sup>3</sup> What is an Intelligent Transport System and How Does It Work? / Modeshift. URL: <https://www.modeshift.com/what-is-an-intelligent-transport-system-and-how-does-it-work>.

<sup>4</sup> Див.: Intelligent Transport Systems (ITS): Introduction Guide. URL: [https://www.jsce-int.org/system/files/ITS\\_Introduction\\_Guide\\_2.pdf](https://www.jsce-int.org/system/files/ITS_Introduction_Guide_2.pdf).

систему управління дорожнім рухом (ATCS), яка автоматично регулює час сигналів світлофора на 375 перехрестях. Результати оцінки показали, що ATCS скоротила час у дорозі на 12,7%, середню кількість зупинок на 31% та середню затримку на 21,4%<sup>1</sup>.

В Японії з 2014 р. під керівництвом уряду реалізовується п'ятирічна дослідницька програма підключеного й автоматизованого водіння «SIP-adus». З 2016 р. проект сфокусувався на п'ятьох ключових пріоритетах: створення динамічної карти доріг та інноваційних людиномашинних інтерфейсів, посилення кібербезпеки транспортної галузі, зменшення кількості наїздів на пішоходів і транспорт наступного покоління. У жовтні 2017 р. в районі Токіо почалися масштабні польові випробування з метою інтеграції та оцінки досягнень<sup>2</sup>. Мета проекту полягає в тому, щоб зменшити кількість аварій і заторів, запровадити раннє розгортання автоматизованих систем водіння та трансформувати автоматизований громадський транспорт для задоволення потреб людей похилого віку та пасажирів з обмеженими можливостями<sup>3</sup>.

У Сінгапурі на дорогах наявні детектори транспорту, які стоять на кожних 500 метрах, а також відеокамери, які є на кожному кілометрі трас, причому ними обладнано кожен світлофор та міські автобуси. Також кожне таксі обладнане транспондерами–приладами, які дають змогу відстежувати знаходження машини та її швидкість. Також існує програма камер J-Eye, встановлених у Сінгапурі, за допомогою якої можна відстежувати пробки та автомобілі, що припарковані з порушенням правил дорожнього руху. Активно використовуються радіоканали, якими передаються зведення про завантаженість ключових доріг та розв'язок<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> In Los Angeles, adaptive signal control systems improved travel time by 13 percent, decreased stops by 31 percent, and reduced delay by 21 percent / Intelligent Transportation Systems Joint Program Office. URL: <https://www.itskrs.its.dot.gov/2007-b00316>.

<sup>2</sup> SIP-adus: An Update on Japanese Initiatives for Automated Driving / SpringerLink. URL: [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-94896-6\\_2](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-94896-6_2).

<sup>3</sup> Data for all: Next-generation transport with SIP-adus / Navigation Data Standard. URL: <https://nds-association.org/sip-adus>.

<sup>4</sup> Клюєв С. О., Цимбал С. В., Сігонін А. Є. Розвиток інтелектуальних транспортних систем. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2023. № 2. С. 80–86. URL: <https://vmt.vntu.edu.ua/index.php/vmt/article/view/357/320>.

У Європі активно розвивається ініціатива C-ITS (Cooperative-Intelligent Transport Systems), яка дозволяє обмінюватися інформацією між автомобілями, а також між автомобілями і дорожньою інфраструктурою, включаючи повідомлення про небезпеки на дорозі, сигнали світлофорів та інші важливі дані<sup>1</sup>. Прогнозується, що впровадження системи C-ITS зменшить кількість дорожньо-транспортних пригод на 46%<sup>2</sup>.

Лондон впровадив систему ANPR (Automatic Number Plate Recognition), яка використовується для автоматичного виявлення порушень правил дорожнього руху, таких як проїзд у заборонених зонах або перевищення швидкості<sup>3</sup>.

Сеул використовує одну з найбільш передових ІТС у світі. Місто обладнане системою моніторингу дорожнього руху, яка в реальному часі передає дані про стан доріг до центрального контролю. Водії отримують цю інформацію через свої навігаційні системи, що допомагає уникнути заторів<sup>4</sup>.

ІТС відіграють важливу роль у підвищенні безпеки дорожнього руху, оскільки не тільки сприяють виявленню та запобіганню порушень правил дорожнього руху, але й активно впливають на поведінку водіїв, створюючи умови, які знижують ймовірність виникнення таких порушень.

Так, завдяки використанню сучасних технологій спостереження та аналізу даних ІТС мають змогу автоматично фіксувати порушення правил дорожнього руху, як-от перевищення швидкості, проїзд на червоне світло або неправильне паркування, що підвищує ймовірність притягнення порушників до відповідальності, навіть за відсутності поліцейських на місці події.

---

<sup>1</sup> C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems and Services / Car 2 car. URL: <https://www.car-2-car.org/about-c-its>.

<sup>2</sup> About C-ITS / C-ITS Pilot Project. URL: <https://www.c-its.kr/english/introduction.do>.

<sup>3</sup> Advice and information Road safety Automatic Number Plate Recognition (ANPR) / City of London Police. URL: <https://www.cityoflondon.police.uk/advice/advice-and-information/rs/road-safety/automatic-number-plate-recognition-anpr>.

<sup>4</sup> Shin Lee. TOPIS: Seoul's Intelligent Traffic System (ITS). URL: [https://susa.or.kr/sites/default/files/resources/%EA%B5%90%ED%86%B5\\_10\\_TOPIS.pdf](https://susa.or.kr/sites/default/files/resources/%EA%B5%90%ED%86%B5_10_TOPIS.pdf).

ІТС також здатні прогнозувати та виявляти аварійно небезпечні ситуації на дорогах, швидкі зміни умов руху тощо й у режимі реального часу попереджати водіїв за допомогою інформаційних табло, повідомлень в навігаційних системах та через інші засоби комунікації. Крім того, водії можуть отримувати рекомендації від ІТС щодо оптимальних маршрутів, що також допомагає уникнути складних дорожніх ситуацій та мінімізує ризик потрапляння у ДТП.

Адаптивні системи керування трафіком в ІТС дозволяють динамічно змінювати режими роботи світлофорів і керувати потоками транспорту в залежності від поточної ситуації на дорогах. Це сприяє зменшенню заторів і хаотичних маневрів, які можуть збільшити ризики ДТП. В свою чергу, зібрані ІТС дані можуть аналізуватися для виявлення небезпечних ділянок доріг, тенденцій порушень правил дорожнього руху та інших факторів, що дозволяє приймати обґрунтовані рішення щодо покращення інфраструктури та регулювання дорожнього руху.

До більш складних диджитал-інструментів у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту також належать телематичні технології. *Транспортна телематика* – це система моніторингу руху та стану транспортних засобів й водіїв, яка заснована на інтеграції телекомунікаційних, інформаційних і навігаційних технологій у транспортні системи для збору, передачі та аналізу даних, пов'язаних з рухом транспортних засобів. Транспортна телематика також відома як система відстеження транспортних засобів за допомогою GPS<sup>1</sup>.

Телематичні технології відносяться до процесу роботи з даними і складаються з чотирьох етапів: збір, зберігання, передача та обробка даних<sup>2</sup>. За своєю суттю телематична система включає в себе інтегрований в транспортний засіб спеціальний пристрій моніторингу, який дозволяє надсилати, отримувати та зберігати телеметричні дані. Пристрій збирає дані від системи GPS та інших датчиків, що

---

<sup>1</sup> What is telematics? / Geotab. URL: <https://www.geotab.com/blog/what-is-telematics>.

<sup>2</sup> What is Telematics and How does it Work? / Euristicq. URL: <https://euristicq.com/what-is-telematics/#:~:text=A%20telematics%20system%20collects%20data,harsh%20braking%2C%20and%20fast%20acceleration>.

вбудовані в транспортний засіб, і передає їх через стільникову мережу або супутниковий зв'язок на централізований сервер. Сервер інтерпретує отримані дані та дозволяє відображати їх кінцевим користувачам через безпечні веб-сайти та програми, оптимізовані для смартфонів і планшетів<sup>1</sup>.

Телематичні дані можуть включати місцезнаходження транспортного засобу, його швидкість, час простою, різке прискорення або гальмування, споживання палива, технічні проблеми тощо. Крім того, мобільний пристрій також може отримувати інформацію про погоду, гіроскопічну інформацію для виявлення перекидання транспортного засобу або інші спеціальні дані залежно від варіанту та мети використання телематичної системи<sup>2</sup>.

Транспортна телематика дозволяє менеджерам автопарків відстежувати місцезнаходження транспортних засобів, гарантуючи оптимальну експлуатацію своїх автопарків і відповідність нормативним вимогам, допомагає компаніям підвищити економію палива тощо<sup>3</sup>. Крім того, транспортна телематика сприяє зниженню кількості порушень правил дорожнього руху за рахунок підвищення рівня контролю та інформованості водіїв і операторів.

Постійне спостереження за водієм в режимі реального часу часто спонукає його до дотримання правил дорожнього руху та інших вимог законодавства у цій сфері<sup>4</sup>. Наприклад, телематична система дозволяє виявляти випадки перевищення швидкісного режиму та попереджати водія й оператора про такі порушення. Якщо водій не знизить швидкість, то він ризикує отримати дисциплінарне стягнення чи інші корпоративні штрафні бали.

Телематичні технології також дозволяють аналізувати стиль водіння конкретного водія, включаючи інформацію про перевищення

---

<sup>1</sup> What is Telematics? / Verizon Connect. URL: <https://www.verizonconnect.com/resources/article/what-is-telematics>.

<sup>2</sup> What Is Telematics? The Ultimate Guide. URL: <https://www.forbes.com/advisor/business/software/what-is-telematics>.

<sup>3</sup> What is telematics? / Radius. URL: <https://www.radius.com/en-gb/telematics/explained>.

<sup>4</sup> What Is Telematics? Meaning, Working, Types, Benefits, and Applications in 2022 / SpiceWorks. URL: <https://www.spiceworks.com/tech/iot/articles/what-is-telematics>.



швидкості, різке гальмування чи прискорення та надмірний холостий хід. Аналізуючи ці телематичні дані, підприємства можуть діяти на випередження, забезпечуючи відповідне навчання водіїв і пропагуючи безпечні звички водіння, що знижують ризики дорожньо-транспортних пригод<sup>1</sup>. Загальний ж телематичний аналіз поведінки водіїв дає цінну інформацію для прогнозування потенційних дорожньо-транспортних пригод та впровадження ефективних систем попередження порушень.

Ба більше, інтелектуальні системи планування, засновані на транспортній телематиці, враховують інформацію про дорожню обстановку та дозволяють уникати небезпечних маршрутів, або попереджати водіїв про потенційно небезпечні ділянки дороги (затори, аварії, погодні умови) в режимі реального часу. Отримавши інформацію від оператора, водій може змінити маршрут, щоб уникнути ризикованої ситуації.

Важливе значення також мають телематичні технології в контролі за дотриманням робочого режиму водіїв та технічним станом транспортних засобів. Системи телематики відстежують час роботи та відпочинку водіїв, що знижує ризик перевтоми та порушень правил дорожнього руху, пов'язаних з надмірною втомою. У випадку виявлення порушення експлуатації транспортного засобу система інформує водія та оператора, що дозволяє своєчасно вжити заходи для підтримання технічного стану транспортного засобу на відповідному рівні.

Серед недоліків транспортної телематики, які стримують її масове розповсюдження, особливо серед малих та середніх транспортних підприємств, слід назвати такі. По-перше, висока вартість впровадження телематичних технологій та значні витрати на навчання персоналу, необхідного для ефективного їх використання. Зазначене включає як первинні інвестиції в обладнання та програмне забезпечення, так і постійні витрати на підтримку та оновлення телематичних систем. По-друге, суттєві ризики, пов'язані з можливими

---

<sup>1</sup> Benefits of telematics for fleet management / Radius. URL: <https://www.radius.com/en-gb/telematics/advantages>.

порушеннями конфіденційності даних, що обробляються в телематичних системах. Так, збір та аналіз великого обсягу інформації про транспортні засоби, маршрути та поведінку водіїв створюють значні загрози витоку або неправомірного використання цих даних. Для мінімізації цих ризиків компаніям необхідно впроваджувати комплексні заходи безпеки, що включають шифрування даних, контроль доступу та постійний моніторинг захисту систем. Однак такі заходи часто вимагають значних додаткових інвестицій, що може стати додатковим тягарем для підприємств.

До складних диджитал-інструментів у сфері безпеки дорожнього руху також належать й *системи аналізу та прогнозування ДТП*, які використовують великі дані (Big Data) про ДТП для аналізу їх причин, визначення небезпечних зон на дорогах і прогнозування можливих аварій, та *технології «розумного» автомобіля*, що включають функції, такі як автоматичне гальмування, контроль смуги руху, адаптивний круїз-контроль та інші, які допомагають водієві уникати аварій тощо.

Взагалі забезпечення безпеки дорожнього руху є критично важливим напрямом діяльності не тільки держави, але й виробників транспортних засобів. Останні відіграють ключову роль у розробці сучасних інноваційних технологій безпеки, які після впровадження у конструкцію та системи управління транспортних засобів стають ефективними механізмами запобігання ДТП та правопорушень на транспорті. Водночас, впровадження інтелектуальних систем безпеки автотранспорту не тільки сприяє зниженню аварійності на дорогах, але й підвищує комфорт управління транспортним засобом та впевненість водіїв, а також відповідає сучасним вимогам законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Інноваційні технології безпеки в автомобілі наразі стали домінуючою конкурентною перевагою на ринку, адже покупці транспортних засобів не тільки обирають найбезпечніші автомобілі, але й часто готові платити більше за додаткові функції безпеки. Безпека транспортного засобу – це також ознака піклування про клієнтів, а отже їх лояльність та утвердження позитивного іміджу бренду компанії.

З розвитком цифрових технологій безпеки та доведенням їх ефективності у сфері безпеки дорожнього руху, вони стають не тільки обов'язковим компонентом системи безпеки автомобілю, але вимогою національного законодавства багатьох країн до транспортного засобу.

Усі системи (функції) безпеки транспортного засобу (Safety Features), що розробляють та впроваджують їх виробники, можна умовно поділити на дві групи: *активні* (основні) та *пасивні* (додаткові).

**Системи активної безпеки** – це технології, які допомагають уникнути або зменшити наслідки ДТП. Системи активної безпеки зменшують ймовірність ДТП, попереджаючи водія або допомагаючи йому керувати автомобілем<sup>1</sup>. Спільним для всіх систем активної безпеки є те, що вони постійно здійснюють моніторинг внутрішнього та зовнішнього середовища транспортного засобу на предмет потенційної небезпеки. Ці функції працюють «безшумно» у фоновому режимі, перевіряючи швидкість обертання шин, розташування транспортного засобу в його смузі або положення педаль газу та гальма одна відносно одної тощо. Коли виявляється проблема, функції активної безпеки діють автономно, щоб безпечно виправити ситуацію<sup>2</sup>. Якщо зіткнення неминуче, то система активної безпеки здатна зменшити його вплив. Наприклад, зниження швидкості транспортного засобу на кілька кілометрів до зіткнення може врятувати життя<sup>3</sup>.

До першої «хвилі» систем активної безпеки відносяться: антиблокувальна гальмівна система (Anti-lock Braking System) та електронний контроль стійкості (Electronic Stability Control). Ці системи вже широко використовуються в сучасних легкових і комерційних

---

<sup>1</sup> Active Safety Features: Everything you need to know / SpinnyPost. URL: <https://www.spinny.com/blog/index.php/active-safety-features-everything-you-need-to-know>.

<sup>2</sup> Active Safety Features / Brain on Board. URL: <https://brainonboard.ca/safety-feature/active-safety-features>.

<sup>3</sup> Active Safety Systems: What are they and how do they work? / Road Safety Facts. eu. URL: <https://www.roadsafetyfacts.eu/active-safety-systems-what-are-they-and-how-do-they-work>.

автомобілях. Приблизно 80–90% автомобілів на дорогах Європи оснащені такими технологіями<sup>1</sup>.

*Антиблокувальна гальмівна система* (Anti-lock Braking System) запобігає блокуванню шин у разі гальмування, забезпечуючи контроль над автомобілем<sup>2</sup>. Така система натискає на гальма великими імпульсами, щоб запобігти раптовому блокуванню гальм. 4-канальна ABS складається з трьох основних компонентів: датчиків швидкості для кожного колеса, керованих комп'ютером клапанів на гідравлічних лініях, що ведуть до кожного гальмівного насоса для відновлення тиску гідравлічного гальмування, та модуля керування<sup>3</sup>. ABS автоматично розподіляє гальмівне зусилля між колесами. Це допомагає мінімізувати гальмівний шлях під час зупинки автомобіля по прямій лінії<sup>4</sup>. У 2018 р. Swissre та HERE Technologies провели дослідження впливу систем ADAS на автомобільні аварії. Дослідження показали, що ця технологія може знизити частоту ДТП до 25% і скоротити страхові виплати на 20 мільярдів доларів<sup>5</sup>.

*Електронний контроль стійкості* (Electronic Stability Control) – це розширена функція безпеки, що запобігає викиданню або ковзанню транспортного засобу, коли раптово втрачається зчеплення з дорогою або кермове керування<sup>6</sup>.

До другої «хвилі» систем активної безпеки належать: автономне екстрене гальмування (Autonomous Emergency Braking),

---

<sup>1</sup> Active Safety Systems: What are they and how do they work? / Road Safety Facts. eu. URL: <https://www.roadsafetyfacts.eu/active-safety-systems-what-are-they-and-how-do-they-work>.

<sup>2</sup> Gupta R. 10 Must-Have Safety Features on Indian Cars in 2020 / Go Mechanic Blog. URL: <https://gomechanic.in/blog/safety-features-in-cars-2020>.

<sup>3</sup> Ajeya A. ABS, EBD, BA: Car Braking Technology Explained! / Go Mechanic Blog. URL: <https://gomechanic.in/blog/car-braking-technology-explained>.

<sup>4</sup> Nagra D. Car safety features explained / Which? URL: <https://www.which.co.uk/reviews/new-and-used-cars/article/car-safety-features-explained-aUHSQ6N9iDKr>.

<sup>5</sup> Elliott C. Do Safety Features In Cars Actually Reduce Car Accidents? / Forbes Advisor. URL: <https://www.forbes.com/advisor/car-insurance/vehicle-safety-features-accidents>.

<sup>6</sup> Pratt M. What Car Safety Features Are Required By Law? / Safe in the seat. URL: <https://safeintheseat.com/what-car-safety-features-are-required-by-law>.

система попередження про виїзд зі смуги руху (Lane Departure Warning), система моніторингу сліпих зон (Blind Spot Monitoring), адаптивні фари (Adaptive Headlights), система попередження про лобове зіткнення (Forward Collision Warning), система розпізнавання знаків швидкості (Speed Sign Recognition), адаптивна система круїз-контролю (Adaptive Cruise Control System), камери заднього ходу (Backup Camera), система контролю тиску в шинах (Tire-pressure Monitoring System), датчики паркування (Parking sensor), система моніторингу уваги водія (Driver Attention Monitor), система нічного бачення (Thermal Image Camera чи Night Vision System), система попередження про безпечний вихід (Safe Exit Warnings), проекційний дисплей (Head-Up Display), система інформування про обмеження швидкості (Speed Limit Information), інтелектуальна система підтримки швидкості (Intelligent Speed Assistance), система допомоги утримання на підйомі (Hill Hold Assist), система екстреного гальмування (Emergency Brake Assist) та інші.

Розглянемо деякі з цих систем активної безпеки більш детально.

*Автономне екстрене гальмування (Autonomous Emergency Braking)* – це система безпеки, яка може визначити ситуацію, при якій можливе зіткнення, і зреагувати, автономно активуючи гальма, щоб уповільнити автомобіль перед ударом або зупинити його, щоб уникнути зіткнення. Ця технологія зазвичай використовує радар або камери для виявлення загрозливих ситуацій. Чим повільніше транспортний засіб рухається, тим більша ймовірність того, що система автоматичного екстреного гальмування зможе зупинити його, щоб запобігти зіткненню<sup>1</sup>.

*Система попередження про виїзд зі смуги руху (Lane Departure Warning)* стежить за розташуванням транспортного засобу в його смузі за допомогою спеціальних камер для виявлення смуг. Якщо автомобіль виїжджає зі смуги, то водій отримує попередження у виді звукового сигналу та повідомлення на панелі приладів або вібрація

---

<sup>1</sup> Wardlaw C. What is Automatic Emergency Braking? / J.D. Power. URL: <https://www.jdpower.com/cars/shopping-guides/what-is-automatic-emergency-braking>.

на кермі чи сидіннях. Вже існують також системи попередження, які навіть беруть на себе керування чи гальмують, щоб змінити положення автомобіля на смузі<sup>1</sup>.

*Система моніторингу сліпих зон* (Blind Spot Monitoring), що включає спеціальні радарні датчики, які виявляють інші транспортні засоби, розташовані збоку від водія та позаду. Така система виявляє транспортні засоби, що швидко наближаються у так званій «сліпій зоні» та інформує водія про потенційну небезпеку за допомогою попереджувального знаку в бічному дзеркалі. Якщо водій не помічає або ігнорує це попередження та активує покажчик повороту, щоб змінити смугу руху, система також може активувати додаткове попередження<sup>2</sup>. Монітори сліпих зон вже достатньо давно впроваджують у деякі свої моделі такі виробники як Volvo, Mazda, Ford, Mitsubishi, Nissan. Згідно з дослідженням Страхового інституту дорожньої безпеки, частота аварій для транспортних засобів із системою моніторингу сліпих зон була на 14% нижчою, ніж для тих же моделей без обладнання<sup>3</sup>.

Деякі сучасні автомобілі також оснащені *адаптивними фарами* (Adaptive Headlights) – системою, яка допомагає краще освітлювати дорогу під час їзди, щоб забезпечити кращу видимість. Ця система повертає фари автомобіля відповідно до напрямку його руху. Деякі із таких систем також включають інтелектуальні фари, які ще й автоматично перемикаються між ближнім і дальнім світлом під час руху, щоб не засліплювати інших водіїв<sup>4</sup>.

Система попередження про лобове зіткнення (Forward Collision Warning), що складається з камер, радарів, лазерів або їх комбінації, виявляє автомобілі чи інші об'єкти попереду автомобіля та видає ві-

<sup>1</sup> What's new in high-tech car safety features? / AVC. URL: <https://www.acvauctions.com/blog/high-tech-car-safety-features>.

<sup>2</sup> Blind spot detection / Bosch. URL: <https://www.bosch-mobility.com/en/solutions/assistance-systems/blind-spot-detection>.

<sup>3</sup> Cicchino J. B. Effects of blind spot monitoring systems on police-reported lane-change crashes / Insurance Institute for Highway Safety. URL: <https://www.iihs.org/topics/bibliography/ref/2143>.

<sup>4</sup> Buying a Car? Here Are 17 Safety Features You Need / Carsome. URL: <https://www.carsome.my/news/item/car-safety-features>.

зуальне чи звукове попередження, або взагалі самостійно уповільнює або зупиняє транспортний засіб<sup>1</sup>.

Система розпізнавання знаків швидкості (Speed sign recognition) використовує маленькі камери на лобовому склі, щоб сканувати дорогу попереду та виявляти різні знаки швидкості<sup>2</sup>. У випадку, якщо водій перевищує встановлену швидкість, то система видає відповідне попередження.

Адаптивна система круїз-контролю (Adaptive Cruise Control System) – це розширена функція допомоги водієві, яка автоматично регулює швидкість транспортного засобу, що рухається, щоб забезпечити дотримання безпечної дистанції до інших транспортних засобів на дорозі, тим самим значно знижуючи ризики аварії<sup>3</sup>.

Камери заднього ходу (Backup camera) вмикаються, коли автомобіль їде заднім ходом. Ця функція дозволяє водіям бачити те, що знаходиться позаду автомобіля, через екран, який знаходиться на центральній консолі або дзеркалі заднього виду автомобіля<sup>4</sup>.

Система контролю тиску в шинах (Tire-pressure monitoring system) контролює тиск повітря в пневматичних шинах транспортних засобів. TPMS повідомляє водієві інформацію про тиск у шинах у режимі реального часу за допомогою манометра, спеціальної піктограми на дисплеї, або простого попереджувального індикатора низького тиску<sup>5</sup>.

Датчики паркування (Parking sensor) виявляють об'єкти спереду та ззаду автомобіля під час паркування, забезпечуючи звукові сповіщення, якщо виявлено один або декілька об'єктів<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Schow C. The Ultimate Guide to Car Safety Features / Neighbor Blog. URL: <https://www.neighbor.com/storage-blog/the-ultimate-guide-to-car-safety-features>.

<sup>2</sup> Top car safety features in 2023 / Boss: magazine. URL: <https://thebossmagazine.com/top-car-safety-features-2023>.

<sup>3</sup> Modern Car Safety Features / Cars Blog. URL: <https://www.dubizzle.com/blog/cars/modern-car-safety-features>.

<sup>4</sup> Omojola F. Car Safety Features: What You Need to Know / Nerdwallet. URL: <https://www.nerdwallet.com/article/cars/car-shopping/car-safety-features-what-you-need-to-know>.

<sup>5</sup> What is TPMS & How Does it Work? / Bridgestone. URL: <https://www.bridgestonetire.ca/learn/maintenance/tire-pressure-monitoring-system-how-tpms-works/#>.

<sup>6</sup> Parking sensors / My car does what? URL: <https://mycardoeswhat.org/safety-features/parking-sensors>.

Система моніторингу уваги водія (Driver Attention Monitor) слідкує за тим, щоб водій не відволікався й не засинав під час руху та за потреби подає попереджувальний звуковий сигнал. Такі системи використовують камери, щоб стежити за очима водія, або слідкують за рухами керма. DAM також може сповіщати водія, якщо він протягом тривалого часу їде з постійною швидкістю по шосе. Це означає, що слід зупинитися та зробити перерву на відпочинок<sup>1</sup>.

Деякі виробники, зокрема Peugeot, Audi, BMW і Porsche, тепер встановлюють систему нічного бачення (Thermal Image Camera) на своїх автомобілях. Ці системи використовують тепловізійну камеру, зазвичай інтегровану в решітку, для пошуку «тепліх» об'єктів попереду, які інакше були б приховані від очей у темряві. Іншими словами, ці пристрої можуть виділяти велосипедистів, пішоходів і тварин на відстані до 200 метрів попереду (за межами освітлення фар), відображаючи зображення на цифровому дисплеї попереду водія<sup>2</sup>.

Система попередження про безпечний вихід (Safe Exit Warnings) використовує датчики, розташовані біля задніх ліхтарів, щоб виявляти потенційні небезпеки, що наближаються, коли автомобіль рухається зі швидкістю менше 3 км/год. У разі виявлення зустрічної небезпеки, як-от велосипедиста чи іншого автомобіля, система подасть звуковий сигнал і автоматично заблокує пасажирські двері за допомогою блокування від дітей, доки небезпека не усунеться<sup>3</sup>.

Система автоматичного сповіщення про аварії (Automatic Crash Notifications) – це технологія безпеки, яка сповіщає команди екстреного реагування про зіткнення. Оператор також може відстежувати місцезнаходження транспортного засобу та збирати іншу важливу інформацію, якщо пасажир не відповідає<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Car Safety: Mandatory & Optional Features on Today's Vehicles / CanadaDrivers. URL: <https://www.canadadrives.ca/blog/car-guide/car-safety-mandatory-and-optional-features-on-todays-vehicles>.

<sup>2</sup> Car safety technology: 10 top techs for safer driving / Motability. URL: <https://news.motability.co.uk/motoring/car-safety-technology-2021>.

<sup>3</sup> Guthrie S. Seven new-car safety features becoming must-haves in 2021 / Drive. URL: <https://www.drive.com.au/caradvice/seven-new-car-safety-features-becoming-must-haves-in-2021>.

<sup>4</sup> Car Safety Features That Protect You In an Collision / Gerber: Collision and glass. URL: <https://www.gerbercollision.com/articles/car-safety-features-that-protect-you-in-an-collision>.



Система нагадування про ремінь безпеки (Seatbelt Reminders) повідомляє водію та пасажиром про необхідність пристебнути ремені безпеки. Такі нагадування мають різні дизайни. Деякі нагадування використовують символ на приладовій панелі, який світиться. Інші моделі використовують звукову сигналізацію, яка вимикається лише тоді, коли людина пристебає ремінь безпеки. Найдосконаліші системи нагадування про пристебнення ременів безпеки можуть розпізнавати зайняті сидіння та непристебнуті ремені<sup>1</sup>.

Як показують результати багатьох наукових досліджень, більшість із вказаних вище технології підтвердили свою ефективність у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, згідно з дослідженням Страхового інституту дорожньої безпеки, частота ДТП для транспортних засобів із системою моніторингу сліпих зон була на 14% нижчою, ніж для тих же моделей без обладнання<sup>2</sup>. Інше дослідження показало, що технологія ABS може знизити частоту ДТП до 25%<sup>3</sup>. Крім того, якби всі автомобілі мали системи EBA та ESC, кількість аварій із серйозними травмами зменшилася б на 47,2% та на 69,5% із смертельними травмами<sup>4</sup>. Інтеграція кожної інтелектуальної системи безпеки в транспортний засіб вносить свій вклад в зниження аварійності та смертності на дорогах. Водночас, зазначені системи мають один спільний недолік – вони суттєво підвищують вартість транспортного засобу, а отже є недоступними для більшості населення.

Слід також відмітити, що й законодавчі вимоги до запроваджених у транспортних засобах технологіях безпеки ризнують в різних

---

<sup>1</sup> 24 modern car safety features & how they work / Shift Automotive. URL: <https://www.shiftautomotivebundaberg.com.au/car-safety-features>.

<sup>2</sup> Cicchino J. B. Effects of blind spot monitoring systems on police-reported lane-change crashes / Insurance Institute for Highway Safety. URL: <https://www.iihs.org/topics/bibliography/ref/2143>.

<sup>3</sup> Elliott C. Do Safety Features In Cars Actually Reduce Car Accidents? /Forbes Advisor. URL: <https://www.forbes.com/advisor/car-insurance/vehicle-safety-features-accidents>.

<sup>4</sup> Page Y., Cuny S., Zangmeister T., Kreiss J.P., Hermitte T. The evaluation of the safety benefits of combined passive and on-board active safety applications. *Ann Adv Automot Med.* 2009. № 53. P. 117–127. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3256795/#>.

країнах. В країнах з високим рівнем життя на сьогодні певна частина перелічених вище інтелектуальних систем є обов'язковою. Наприклад, у США з травня 2018 року виробників транспортних засобів зобов'язали оснащувати автомобілі камерами заднього виду<sup>1</sup>. Крім того, у списку обов'язкових систем «американських» автомобілів можуть з'явитися системи автономного гальмування, контролю сліпих зон та попередження про ненавмисне перетин дорожньої розмітки. З такою пропозицією до Міністерства транспорту США звернувся американський Страховий інститут дорожньої безпеки (IIHS)<sup>2</sup>.

Аналізуючи системи безпеки транспортних засобів не можна оминати й питання використання автопілоту на базі штучного інтелекту. Стрімке поширення транспортних засобів з автопілотом, які здатні реагувати на оточуюче середовище та приймати рішення без втручання людини, стає ключовим етапом у розвитку сучасної технологічної індустрії.

Важливим елементом глобального допуску до експлуатації транспортних засобів, керованих автопілотом, є їх безпечність для учасників дорожнього руху, в тому числі захищеність від збоїв та кіберстійкість. Автовиробники та технологічні компанії вже зараз стверджують, що керовані автопілотом транспортні засоби є набагато безпечнішими ніж такі, що керуються людьми. Такі функції автопілота, як утримання смуги руху, автоматичне екстрене гальмування та розпізнавання об'єктів, спрямовані зниження ризиків ДТП. Автопілот виявляє перешкоди та бере на себе керування транспортним засобом, щоб запобігти нещасним випадкам. Крім того, автопілот також попереджає водія, коли виявляє його сонливість або розсіяність, тим самим допомагає керувати автомобілем більш безпечно та усвідомлено<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Muller D. Backup Cameras Are Now on All New U.S.-Spec Vehicles / Car and Drivers. URL: <https://www.caranddriver.com/news/a20126570/backup-cameras-are-now-on-all-new-us-vehicles>.

<sup>2</sup> У США виробників зобов'язали оснащувати автомобілі камерами заднього виду / Autopark.ua. URL: <https://autopark.ua/uk/news/vsshaproizvoditeleyobyazaliosnas-hchatavtomobilikameramizadnegovida>.

<sup>3</sup> How Tesla Autopilot System is Transforming the Driving Experience / Energy5. URL: <https://energy5.com/how-tesla-autopilot-system-is-transforming-the-driving-experience>.

Підтверджують безпечність автопілоту й дослідження проведені компанією «Tesla», які показали, що керування автомобілем за допомогою автопілоту у 10 разів безпечніше ніж «ручне» керування<sup>1</sup>. Так, у 4 кварталі 2023 р. компанія фіксувала одну ДТП на кожні 5,39 мільйона миль, під час яких водії використовували технологію автопілоту, при середніх даних по США – одна ДТП на кожні 670 000 миль<sup>2</sup>. Дослідження проведене компанією General Motors разом з Інститутом транспортних досліджень Мічиганського університету та Вірджинським технічним транспортним інститутом у Сан-Франциско показало, що їх транспортні засоби, керовані автопілотом, на 54% менше потрапляють у ДТП загалом, на 92% менше потрапляють у ДТП як основний учасник і на 73% менше потрапляють у ДТП з тяжкими наслідками<sup>3</sup>.

У цей же час Cade Metz – кореспондент із технологій журналу New York Times – сумнівається в достовірності таких висновків. Свою позицію він обґрунтовує тим, що за даними Департаменту транспорту США, автопілот використовується в основному для водіння по шосе, яке, як правило, вдвічі безпечніше, ніж водіння міськими вулицями. Отже, з автопілотом може статися менше аварій лише тому, що він зазвичай використовується в безпечніших ситуаціях. Tesla ж не надала даних, які б дозволили порівняти безпеку автопілота на тих самих дорогах<sup>4</sup>.

Взагалі з травня 2021 р. по січень 2024 р. Національна Адміністрація Безпеки Дорожнього Руху США (National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)) зафіксувала 800 повідомлень про ДТП за участю транспортних засобів із застосуванням автоматизованої системи водіння (Automated Driving System, ADS) та 1288 пові-

---

<sup>1</sup> The Tesla Team. The Bigger Picture on Autopilot Safety / Tesla. URL: <https://www.tesla.com/blog/bigger-picture-autopilot-safety>.

<sup>2</sup> Tesla Vehicle Safety Report / Tesla. URL: <https://www.tesla.com/VehicleSafetyReport>.

<sup>3</sup> Zhang, Louise Cruise's Safety Record Over 1 Million Driverless Miles / Cruise. URL: <https://getcruise.com/news/blog/2023/cruises-safety-record-over-one-million-driverless-miles>.

<sup>4</sup> Metz, Cade. How Safe Are Systems Like Tesla's Autopilot? No One Knows / New York Times. URL: <https://www.nytimes.com/2022/06/08/technology/tesla-autopilot-safety-data.html>.

домлень про ДТП, за участю транспортних засобів із застосуванням розширеної системи допомоги водієві (Advanced Driver Assistance System, ADAS)<sup>1</sup>. Як бачимо, в масштабах країни – ці цифри вражають, але слід пам'ятати, що технології автопілоту ще перебувають на стадії розробки та удосконалення, та й взагалі частка автопілотованих транспортних засобів наразі є незначною у структурі учасників дорожнього руху.

Дослідники говорять й про можливі ризики автопілотування транспортних засобів. Зокрема, автоматизація може призвести до декваліфікації водіїв (зниження навичок водіння). Відсутність практики призводить до зниження навичок, втрати очікувань, втрати обізнаності про ситуацію та зниження ефективності втручання, коли вимагається або необхідно відключити автоматизацію<sup>2</sup>. Крім того, ми не можемо виключати й можливості збоїв в роботі автопілотів або зовнішнього втручання в їх роботу.

Таким чином, транспортні засоби, які керуються автопілотом, відкривають потенційні можливості для суттєвого зменшення кількості ДТП у майбутньому. Незважаючи на активне поширення таких транспортних засобів, даних про їх безпеку наразі недостатньо. З розвитком технологій автоматичного керування очікується, що вони стануть все більш безпечнішими, проте не зможуть гарантувати повну безпеку дорожнього руху. В найближчому майбутньому, незалежно від рівня автоматизації, водій і надалі відіграватимуть свою важливу роль.

Якщо системи активної безпеки автомобіля призначені, в першу чергу, для уникнення ДТП, то системи пасивної безпеки служать для зменшення наслідків зіткнення та сили удару, щоб захистити водія та пасажирів й мінімізувати ушкодження<sup>3</sup>. Отже, системи пасивної без-

---

<sup>1</sup> Standing General Order on Crash Reporting (for incidents involving ADS and Level 2 ADAS) / NHTSA. URL: <https://www.nhtsa.gov/laws-regulations/standing-general-order-crash-reporting>.

<sup>2</sup> Noy, Ian Y., Shinar, David, Horrey, William J. Automated driving: Safety blind spots. *Safety Science*. 2018. Vol. 102. Pp. 69–78. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753517304198?via%3Dihub>.

<sup>3</sup> What Are Active and Passive Vehicle Safety Features? / Mikita & Rocanova. Attorney at Law. URL: <https://www.mr-laws.com/active-passive-vehicle-safety-features>.

пеки в автомобілях активуються або спрацьовують, коли відбувається будь-яка аварія<sup>1</sup>. Зазвичай вони є частиною конструкції автомобіля і часто є останньою лінією захисту від серйозних травм і смерті<sup>2</sup>.

До систем пасивної безпеки належать: подушки безпеки (Airbags), ремені безпеки (Seatbelts) підголівники (Head Restraint), бокові балки (Side Beams), високоміцне скло (High Strength and Shatterproof Glass), зони зминання або деформації (Crumple zones), стандартизовані точки кріплення дитячого крісла (Standardized Child Seat Fixation Points) тощо. На сьогодні більшість із систем пасивної безпеки є обов'язковим елементом сучасних транспортних засобів й відповідною законодавчою вимогою до конструкції та систем управління.

Масове та комплексне впровадження виробниками транспортних засобів систем активної та пасивної безпеки в свою продукцію є важливим фактором зменшення кількості ДТП, правопорушень на транспорті, тяжкості їх наслідків, а також рівня аварійності та смертності на дорогах в цілому. Водночас ці системи не замінюють водія, адже самі він у більшості випадків несе відповідальність за безпеку дорожнього руху. Системи активної та пасивної безпеки відіграють лише допоміжні функції (інформують водія про загрози, підтримують стабільність руху та гальмування, блокують силу удару при зіткненні транспортних засобів тощо), що при відповідальному водінні максимально зменшують ризики настання ДТП.

Слід також зазначити, що на сьогодні актуальним завданням для виробників транспортних засобів є не тільки розробка нових систем активної та пасивної безпеки, але й зменшення вартості вже існуючих технологій. Адже лише відносно висока вартість більшості систем активної безпеки стримує їх масове впровадження в транспортні засоби. Крім того, виробникам необхідно продовжити проводити дослідження ефективності розроблених систем безпеки.

---

<sup>1</sup> Active vs Passive Safety Systems in a Car – Everything You Need to Know / Cars Blog. URL: <https://www.dubizzle.com/blog/cars/active-passive-safety-systems-cars>.

<sup>2</sup> Active vs Passive Car Safety Features / Sheen. URL: <https://www.sheengroup.com.au/resources/what-is-the-difference-between-active-and-passive-car-safety-features>.

# НАЦІОНАЛЬНА КОНЦЕПЦІЯ КУЛЬТУРОЛОГІЧНОГО НАПРЯМУ ЗАПОБІГАННЯ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ

## 8.1. Сутність та загальна характеристика концептуального задуму культурології дорожнього руху в Україні

Проведене нами дослідження різних аспектів вітчизняної і зарубіжної практики забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху переконують, що лейтмотивом ДТП, структура яких за низку років наведена вище, у попередніх розділах та підрозділах цієї монографії, є, у переважній більшості випадків, свавілля, лихацтво, буденна звичка, а той злісна непокора вимогам ПДР, про що йдеться в іноземних та інших публікаціях, звітах, виступах тощо. Огляд, образно кажучи парадуму концепцій вирішення проблеми скорочення смертності та/або травматизму внаслідок ДТП, представлений у нашій монографії та інших публікаціях<sup>1</sup>, доводить, що перше місце відводиться куль-

---

<sup>1</sup> Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. С. 29–42, 84–91; Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Питання боротьби із злочинністю. 2021. Вип. 41. С. 56–62. DOI: 10.31359/2079-6242-2021-41-56; Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологічні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків, Право, 2021. № 42. С. 115–121; Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 58–68.

турологічному напрямку запобігання автотранспортним порушенням Слід відмітити думку що дорожньо-транспортна деліктність (а з неї починається ДТП) – це не просто сукупність однотипних подій, протиправних вчинків дій, а й універсальний показник рівня правосвідомості учасника дорожнього руху, головна передумова аварійності смертності та/або травматизму від ДТП, важливий критерій ефективності управлінських заходів, галузевих концепцій програм та загалом державної політики безпеки дорожнього руху. Зрештою, це і індикатор наукового, правового, соціального, технічного, технологічного та інших магістральних напрямів розвитку суспільства: не випадково найменша кількість правопорушень на транспорті спостерігається серед країн з високим рівнем життя, розвинутими соціальними інститутами, ефективною системою адміністрування, значними інвестиціями в науку, освіту, медицину<sup>1</sup>. Звідси випливає принципово важливий висновок щодо розробки інтегративної за характером заходів і засобів концепції культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням.

У зв'язку з цим наведемо невеликий екскурс в історію виникнення в кримінологічній теоретико-прикладній площині терміну *культурологічний напрям запобігання правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху*. Ідея використання у запобіганні протидії епідемії протиправності на транспорті сукупності заходів культурного і нормативно-правового характеру у вітчизняній кримінології безпосередньо розроблялася у роботах академіка Національної академії правових наук України (НАПрН України) О. М. Костенка та його послідовників і у загальному виді знайшла відображення у запропонованій ними культурно-репресивної концепції, згідно з якою злочинність, у тому числі і такий її різновид як кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, залежить: 1) радикально – від рівня соціальної (підкреслено нами) культури громадян і 2) паліативно – від репресивних заходів, тобто за формою «культура + репресія». Саме спеціальна культура, а це – політична,

<sup>1</sup> Гуржій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Харків: Тимченко, 2010. С. 57–58.

економічна, правова, трудова, екологічна, моральна, забезпечує радикальним чином формування у людей, а це і учасники дорожнього руху, обережності і не дозволяє людям переступити межі безпеки поведінки і породжувати дорожньо-транспортні пригоди. Роль покарання і адміністративних стягнень за правопорушення як засобів запобігання і протидії правопорушенням полягає в тому, щоби під загрозою несприятливих наслідків змусити водія та інших причетних до руху осіб піддатися впливу наративних приписів, заборон, обмежень, втрат тощо<sup>1</sup>.

Ідея своєрідного поєднання позитивного впливу рівня культури, у тому числі і правосвідомості людини, була підхоплена учнем О. М. Костенка С. І. Нежурбідою у його кандидатській дисертації «Кримінологічна концепція запобігання необережної злочинності», у тому числі автотранспортної злочинності. Однак за межі побажання необхідності її розробки практичного впровадження саме у транспортній сфері не вийшла<sup>2</sup>. При всій привабливості і до цього часу – теорії еволюційного повномасштабного окультурювання громадян, взагалі нації, при катастрофічному стані смертності та травматизму в Україні від ДТП, малоефективна, хоча ідея підвищення правосвідомості водіїв, пішоходів та інших користувачів дороги і за допомогою елементів культури, – нами не відкидається.

Культурологічна концепція підвищення рівня безпеки дорожнього руху, як національна концепція України, пов'язана, зокрема, з подальшим поглибленим дослідженням ролі людського фактору: соціально-демографічних, психофізичних особливостей особистості основних учасників дорожнього руху, рівня їх правосвідомості саме у сфері відношення до суворого дотримання ПДР, загальної культури, ступеня ризикованості їх дій у конкретних дорожніх ситуаціях, мотивів свавільної поведінки на дорогах та багато інших запитань

<sup>1</sup> Костенко О. М. Культура і закон – у протидії злу: монографія. Київ, Атіка, 2008. С. 160, 162, 276 та ін.

<sup>2</sup> Нежурбіда С. І. Злочинна необережність: концепція, механізм і шляхи протидії: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2001. С. 15; Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпро: МВС України, 2004. С. 197.



тощо. Це зумовлює науковий пошук і практичну доцільність (а це головне!) використання напрацьованих нормативно-правових запобіжних заходів потужного впливу на правосвідомість людини із метою скорочення проявів людського фактору взагалі, а точніше – свавілля людської звичної поведінки, підвищення почуття неминучої відповідальності за правопорушення, що не потребує обсягових надбань культури. Отже, сутність культурологічного напрямку, як ми неодноразово писали і підкреслювали, полягає у зворотній кумулятивній дії нормативно-правових приписів стосовно етики дорожнього руху, якщо спрощено, технічній культуризації. Упевнені, що загальної освіти, культури для цього достатньо. Йдеться таким чином про просту культуурофікацію за допомогою своєрідних етичних зарядів: страху, сорому, совісті.

Порушення ПДР відбувається під контролем свідомості, волі, емоцій. За відсутності внутрішнього морального імперативу (контролю) за законністю своїх дій і стримуючого його зовнішнього контролю, як показали наукові спостереження, мотиви ігнорування ПДР, у своїй більшості, банальні, шаблонні, а тому, на наш погляд, глибоко занурюватися у психологію автотранспортного порушника навряд чи доцільно. Вважаємо, що фундаментальні й сталі психологічні якості, на кшталт соціальної деформації і антисуспільної установки, для автотранспортних правопорушників не характерні. Дорожньому свавіллю водіїв слід протиставити культурологічний запобіжний заслін, впливова сутність якого полягає в його примусовій вимозі до стримання водійського вседозвілля, використовуючи для цієї цілі етичний нагляд, страх, сором, совість (3 «С»).

Страх (острах, боязнь, побоювання) – емоція чи усталене почуття небезпеки, викликане очікуванням ймовірного отримання неприємностей репресивного характеру, наступ яких часто залежить виключно від власних неправомірних дій. Історія людства свідчить, що страх перед законом, санкціями, стягненнями завжди відігравав і відіграє роль важливого регулятора людської поведінки. Не виключено, що страх, можливо, є надійною гарантією дотримання ПДР. Соціологічні опитування водіїв у межах дослідження проблеми правопорушень, пов'язаних із керуванням автотранспортним засобом

у стані сп'яніння, доводять, що серед чинників, що стримують водіїв від цього правопорушення, вибрані: страх за своє життя і здоров'я, а також – своїх пасажирів (біля 69%); побоювання не впоратися з керуванням транспортним засобом – 48,8%; можливість бути притягнутим до юридичної відповідальності за її втратними наслідками – 49%. На запитання «Що заважає стримувати осіб від керування транспортними засобами у стані сп'яніння?» перше місце (51,2%) здобула відповідь про недостатню жорстокість заходів юридичної відповідальності до правопорушників; друге місце (43,3%): неефективність механізму реалізації дієвих санкцій за подібні правопорушення<sup>1</sup>. Отже, нормативно-примусова культуризація свавільної правосвідомості і воля учасників дорожнього руху через Дамоклів меч страху невідворотності юридичної відповідальності за вчинене правопорушення (делікти, кримінальні правопорушення) є чи має стати достатньою гарантією дотримання ПДР.

Слід тільки зауважити, що йдеться не про посилення санкцій статті 286 та 286<sup>1</sup> КК України (їх і так достатньо, хоча є країни, наприклад, Японія, кримінальним кодексом якої за ДТП у стані сп'яніння передбачена смертна кара), а більш жорстке реагування на деліктні вчинки (наприклад, за порушення правил маневрування, перевищення встановленої швидкості руху, а тим більш повторно – ускладнення процедури отримання водійських посвідчень; удосконалення програм підготовки водіїв; технологізація фіксації правопорушень; підвищення медичних показників для отримання прав водія та багато іншого). Так, ці заходи можна розцінювати як репресивні, але нічого спільного з політичною репресією таке обмеження свободи свавілля на дорогах немає. Страх перед законом, нормативно-правовим приписом, як висловлювався Ч. Беккарія, «благодатний». Цільова настанова страху перед законом і його карними наслідками у культурологічному контексті насправді звужує свободу свавілля і спонукає до свободи до тримання ПДР. Кожний водій, навчаючись керувати транспортним засобом під наглядом вимогливих інструкторів (за їх спостереженням за реакціями водія на конкретні транспорт-

<sup>1</sup> Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю. та ін. Юридична відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння: монографія. Київ: ВД Дакар, 2022. С. 53.

ні ситуації), повинен усвідомлювати свої психофізичні здібності і узгоджувати їх з вимогами дорожнього руху.

Сором – один із проявів моральності, самосвідомості особистості, моральне почуття, в якому людина визначає осуд своїм діям, мотивам вчинків і моральним якостям<sup>1</sup>. Сором – емоція, пов’язана з усвідомленням особою аморальності своїх вчинків – правопорушень. Ця емоція посилюється при оприлюдненні такого факту неї у ЗМІ або спеціальних публікаціях, сайтах тощо. Тому деякі дослідники сфери безпеки дорожнього руху пропонують заносити інформацію про правопорушення у спеціальний реєстр. Можливо, переживання сорому у низці випадків, без зайвого перебільшення, слугуватиме в якості своєрідного психологічного тиску на свідомість гіпотетичного правопорушника ПДР.

Совість (сумління) – усвідомлення і почуття моральної відповідальності за вчинені дії перед самим собою, людьми, суспільством. Совість характеризує здатність особи, особистості здійснювати самоконтроль своєї поведінки, бути внутрішнім імперативом до вимог моральності у будь-якій сфері суспільного буття, відчувати докори совісті, коли усвідомлюємо, що у своїх діях не відповідаємо або не хочемо відповідати зобов’язанням і обов’язкам<sup>2</sup>. Нехтування совістю – характерна риса поведінки учасників дорожнього руху (не всіх). Усвідомлення (за допомогою заходів культурологічного характеру, у тому числі, етичної категорії страху) своєї можливої причетності до сумної цифри смертності і травматизму при порушенні ПДР може сприяти, теж, без перебільшення, під вимушеною духовною складовою безпеки руху. Підвищення почуття совісті необхідно і для контролюючих рух інспекторів. Досягнення позитивних змін у психології учасників дорожнього руху за допомогою компонентів етики – однієї із складових структури культурологічного запобіжного напрямку, можливо за умови реалізації заходів інших його складових<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Тофтул М. Г. Сучасний словник з етики : Словник. Житомир: Вид-во ЖДУ ім. І. Франка, 2014. 416 с.

<sup>2</sup> Лерш Ф. Структура особи. Пер. з нім. І. Іваненко. Київ: Пульсари, 2015. С. 240.

<sup>3</sup> При написанні цього розділу були використані такі публікації: Голіна В. В. Культурологічний напрям запобігання транспортним правопорушення: ідея, суть,

Таким чином, культурологічний напрям забезпечення безпеки дорожнього руху полягає у всебічному жорсткому тиску на правосвідомість і волю, у першу чергу водіїв, заходів нормативно-правового характеру у комплексній сукупності з обов'язковими іншими його структурними складовими та їх засобами/обмеженнями, приписами з метою запобігання та протидії свавіллю учасників дорожнього руху і скорочення смертності та/або травматизму внаслідок ДТП.

Культурологічний запобіжний напрям, як суворі диктатура законодавчих та інших нормативно-правових приписів у сфері безпеки на дорогах, є не тільки репресивним напрямом, а виконує й інші завдання, а саме: протидія початим правопорушенням виховує почуття обережності у суспільстві, сприяє технологізації процесу удосконалення контролю, запроваджує європейський стандарт сталої і розумної мобільності, заохочує водіїв до дотримання ПДР із певними преференціями та інше.

## **8.2. Структура культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням як єдність і диференціація сукупності запобіжних заходів і засобів**

Культурологічний напрям і як утілення у практику наукової концепції вирішення на даному етапі розвитку України, і, особливо,

---

структура, практика. *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти*: матеріали XVI міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 19 листоп. 2021 р.). Кривий Ріг, 2021. С. 44–46; Голіна В. В. Людський фактор – вирішальний чинник дорожньо-транспортних пригод: спроба осмислення поняття. *Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи попередження злочинності*: мат. Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 25 листоп. 2022 р.). Одеса, 2022. С. 162–165; Голіна В. В. Етична складова, або три «С» культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням в Україні. *Нова архітектура безпекового середовища України*: зб. тез всеукр.наук.-практ. конф. (м. Харків, 23 груд. 2022 р.). Харків, Юрайт, 2022. С. 63–66; Голіна В. В. Запобігання транспортним правопорушенням в Україні в контексті євроінтеграції. *Південно-український правничий часопис*. 2022. № 4. С. 59–65 та ін.

у післявоєнний період, як і організаційно-управлінський державний директивний документ її втілення у сферу безпеки дорожнього руху, мислиться інтегрованою єдністю диференційованих за своєю природою і запобіжною енергетикою сукупністю різноманітних заходів, об'єднаних відповідно до їх цільового призначення у складі культурологічного напрямку окремими набором заходів і назвами їх складових його структури. Отже, згідно з концептуального задуму творчо побудована структура його практичного впровадження у виді штучної структури вже культурологічного запобіжного вектору дуже важлива і складна за процесом належного відбору заходів у ці складові. Як вже було сказано, культурологічний запобіжний напрям існує не у вигляді нормативно-правової ескалації, посилення відповідальності учасників дорожнього руху, як його намагаються представити опоненти, а у вигляді добре інтегрованих, спеціально відібраних для нього найбільш ефективних і ресурсно забезпечених, коректно запозичених із зарубіжної практики обмеження можливостей вчинення порушень ПДР ще до виникнення ДТП. Така структура цього напрямку може утворюватися в залежності від національної, а не іншої концепції – за різними запобіжними складовими: соціальною, правовою, етичною, техніко-технологічною, культурологічною, інформаційно-пропагандистською, організаційно-управлінською, кримінологічно-віктимологічною та іншими складові, якщо це за вимогами концепції і у чому їй дії знадобиться. Ідеальним було б науковцям створити приблизний реєстр світових заходів-брендів забезпечення безпеки дорожнього руху за вказаними нами або іншими подібними, які як зразок можливо було використати у національних стратегіях, програмах, планах та ін.

Такий перелік намагалися започаткувати і ми у Додатку «Орієнтовний перелік заходів культурологічного запобіжного напрямку, що впроваджені у різних країнах світу» нашої монографії<sup>1</sup>. Однак цей короткий перелік заходів потребує значного об'ємного доопрацювання і доповнення. Зараз помітимо лише контури зазначених скла-

<sup>1</sup> Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія. Харків, Право, 2023. С. 166–168.

дових культурологічного напрямку забезпечення дорожнього руху, не претендуючи на їх повноту і глибину змістовної характеристики.

Соціальна складова напрямку. Дорожній рух – це явище моторизованого спілкування значної кількості людей, відносини яких один до одного, до техніки, дороги, правил руху, штучного оточуючого середовища, внутрішніх переживань тощо, створюють дух руху, сприйняття ідей забезпечення безпеки руху і готовності до їх особистої підтримки. У Посланні Генерального секретаря ООН з нагоди Всесвітнього дня пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод від 5 листопада 2020 року нагадується, що ДТП є серйозною проблемою з точки зору охорони здоров'я і розвитку; щодня людство втрачає на дорогах світу близько 3,7 тисяч своїх членів, у тому числі молодих людей віку від 5 до 29 років. Це послання містить заклик до світової спільноти, а, отже, і до кожного з нас підтримати резолюцію ГА ООН, в якій проголошується мета щодо скорочення смертності травматизму на дорогах до 2030 року на 50%, до 2050 року – знизити кількість загиблих від усіх видів транспорту в ЄС близько до нуля<sup>1</sup>. Йдеться, таким чином, про використання вкорінення у суспільну свідомість принципу неприпустимості смертності на дорогах від ДТП і наполегливу орієнтацію громадян руху без аварійності з тяжкими наслідками. Отже, рішучою мовою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні є моральна і поведінкова прихильність всіх зацікавлених сторін у досягненні безпечності доріг. Така прихильність повинна помітно позначитися в діях органів влади і управління невиконання стратегій, програм, немотивоване зменшення ресурсного забезпечення та інше – свідoctва про те що такої прихильності у суспільстві України ще немає.

<sup>1</sup> Secretary-General's message on the World Day of Remembrance for Road Traffic Victims [scroll down for French version] António Guterres, Secretary-General. 15.11.2020. <https://www.un.org/sg/en/content/sg/statement/2020-11-15/secretary-generals-message-the-world-day-of-remembrance-for-road-traffic-victims-scroll-down-for-french-version> ; VISION ZERO TOOLKIT (2024). U.S. Department of Transportation in the interest of information exchange. . URL: [https://highways.dot.gov/sites/fhwa.dot.gov/files/2024-04/Vision%20Zero%20Toolkit%20508\\_0.pdf](https://highways.dot.gov/sites/fhwa.dot.gov/files/2024-04/Vision%20Zero%20Toolkit%20508_0.pdf) ; What is Vision Zero? (2024). URL: <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/> ; Ludger Hovestadt, Vera Bühlmann. A Quantum City: Mastering the Generic. Birkhäuser, 2015. 824.

*Правова складова напрямку.* Правова складова, як базова засада культурологічного напрямку, переслідує ціль максимального використання правового впливу на всіх причетних до дорожнього руху суб'єктів з метою підвищення рівня його культури, а, отже, і його безпеки. Без репресивних елементів такого нормативно-правового впливу, звичайно, не обійтися, оскільки посилення вимог нормативно-правового впливу, приписів і заборон, «бар'єрів», обмежень, заохочень, попереджень, введення додаткових правил, застосування технічних пристроїв на автотранспортних засобів, підвищення якості контролю і фіксації правопорушень тощо, торкнеться, в основному, тих, хто (згідно зі структурою ДТП в Україні) свавільно ігнорує ПДР. Репресії у будь-якому їх нормативно-правовому прояву законослухняним учасникам дорожнього руху не загрожують.

Для сталої і тривалої дії нормативно-правового тиску на правосвідомість відповідних суб'єктів руху обов'язковими є складові з ретельно і творчо відібраними заходами, що мають постійно удосконалюватися, і їх «дружня» єдність на шляху до амбітних цілей Vision Zero отримала у національному вимірі назву культурологічний напрям запобігання автотранспортним правопорушенням. Він не утопія і не відверта репресія, а найбільш оптимальний, реальний варіант спробувати досягти дійсного скорочення смертності і травматизму на дорогах України<sup>1</sup>.

*Етична складова напрямку.* Етика, як наука про мораль, належну поведінку людей, полягає в тому, що вона тісно пов'язана з культурою і їх правосвідомістю. Саме культура приборкує прояв природжених тваринних інстинктів людей; вона накладає на них обмеження і заборони, завдяки яким стає можливе соціальне життя, тобто існування та розвиток суспільства<sup>2</sup>. А правосвідомість – це сукупність ідей і поглядів відносно правомірності чи неправомірності дій, прав і обов'язків членів суспільства. Правосвідомість

<sup>1</sup> Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Питання боротьби зі злочинністю. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121.

<sup>2</sup> Подольська Є. А., Лиховар А. Д., Іванова К. А. Культурологія: Навч. посіб. Вид.2-е. Київ: Центр навчальної літератури, 2005. С. 76.

забезпечує суспільний порядок, регулює суспільні відносини, виходячи із сформульованих і затверджених нормативно-правовими приписами вимог до належної поведінки. На індивідуальному рівні правосвідомість є усвідомленням і встановленням своїх прав шляхом визначення і дотримання невідповідних обов'язків. Отже, зміна правосвідомості людей під потужним впливом заходів фізичного і інтелектуального характеру оновлює і підвищує етичну складову культури громадян, у тому числі, сподіваємося, і учасників дорожнього руху<sup>1</sup>.

Можна зробити висновок про те, що культурологічний напрям запобігання транспортним правопорушенням логічно формується в надрах культури, етики, права.

У Типовій навчальній програмі підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів, затвердженій постановою Кабінету Міністрів України від 2 березня 2010 року, № 229 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 6 жовтня 2021 року, № 1045) передбачений розділ 2 «Навчальний розділ. Етика (психологічні основи) водіїв транспортного засобу» в межах чотирьох годинних занять викладаються слухачам деякі теоретичні положення психології і етики: психофізіологічні основи поведінки водія, особливі фактори ризику, пов'язані з недосвідченістю інших учасників дорожнього руху і найбільш уразливими категоріями учасників дорожнього руху (дві години); етика водія транспортного засобу (важливість пильності та поведінки до інших учасників дорожнього руху). Тут викладаються норми і правила поведінки водія транспортного засобу (сприйняття, оцінка та прийняття рішення, швидкість реакції, особливі фактори ризику, пов'язані з недосвідченістю інших учасників дорожнього руху і найбільш уразливими учасниками дорожнього руху – дітьми, особами з інвалідністю тощо<sup>2</sup>.

З точки зору культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням доцільно, на наш погляд, посилити увагу

---

<sup>1</sup> Данильян О. Г. Філософія: підручник. Харків: Право, 2012. С. 370.

<sup>2</sup> Про затвердження Типової навчальної програми підготовки та перепідготовки водіїв транспортних засобів. Постанова КМ України від 2 березня 2010 р. № 229. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/229-2010-%D0%BF#Text>



слухачів на свавільну неетичну, лихацьку, ігноруючу ПДР і навіть здоровий глузд умисну поведінку водіїв, яка приводить до ДТП.

Однак, етична складова культурологічного напрямку не зводиться до збільшення годин викладання етичних основ поведінки водія чи акцентування їх уваги на проявах свавілля людського фактору на дорогах, що призводить до масових порушень ПДР і вчиненню ДТП. Завдання тут більш складніше. Необхідні не лише нормативні, але й інші за природою дії, навіть незвичні на сьогодні спеціальні заходи, які закарбовуються в пам'яті, постійно нагадують про обов'язки водія, пішоходів та інших суб'єктів руху до суворого дотримання ПДР, до наслідків ДТП, про серйозну кримінальну іншу юридичну відповідальність. Етична складова структури культурологічного напрямку – це, по суті, сукупність заходів, засобів, приписів, заборон, наочної агітації, сценаріїв художніх творів, пам'яток інтернет-ролики, плакати, постійно діючий телевізійний і радіомовний канал, реклама тощо, які частково були нами викладені у попередніх монографіях, підготовлених науковцями відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України<sup>1</sup>.

У якості ноу-хау, як експеримент, рекомендуємо під час вручення посвідчення водія на право керування транспортним засобом, отримувач повинен давати своєрідну присягу «Безпечній водій» або «Обов'язок водія» чи інша назва цього документа. У ньому водії дають обіцянку суворо дотримуватись ПДР, утримувати інших водіїв від їх порушення.

*Техніко-технологічна складова напрямку.* Дана складова культурологічного напрямку – відповідь на нерозумну мобільність. Потужність двигунів, конкурентна гонитва автомобільних компаній і концернів за збільшенням швидкісного режиму і невідповідність йому дорожньої інфраструктури та інші фактори увійшли в суперечність людськими можливостями. Ставало очевидним, що розраховувати

<sup>1</sup> Колодяжний М. Г. Стратегія зменшення можливості учинення злочинів: зарубіжні реалії, перспективи запровадження в Україні: монографія. Харків: Право, 2018. 228 с.; Зменшення можливості вчинення злочинів: стратегічний підхід; за заг. ред. В. В. Голіни. Харків: Право, 2020. 287 с.

на нормативно-правові приписи, заборони, правила, що регулюють режим руху, замало, що потрібні певне технічне обладнання транспортних систем додатковими автоматичними пристроями (мова йде не тільки про транспорт, а й про дорожню інфраструктуру, організаційно-управлінську сферу, контроль тощо), які обмежують свавілля людського. У всьому світі, а у нас в Україні на першому місці серед детермінант ДТП, перевищення швидкості виступає одним з головних. Із 60–70-х років ХХ століття ЄС занепокоений зростанням смертності і травматизму на дорогах від ДТП, приймає низку директив, резолюцій, рекомендацій та ін. Так, наприклад, Директива Ради № 92(6) ЄС від 10 лютого 1992 року передбачає встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві та багато інших документів, що регулюють сферу дорожнього руху, а Угода про асоціацію України з ЄС зобов'язує її керуватися вимогами цих документів<sup>1</sup>.

Нами вже було зазначено, що максимальне використання новітніх систем відеоспостереження, технічних засобів і пристроїв та інфраструктурних інновацій щодо транспортних засобів і запобіжного обладнання вулиць/доріг – визначальна риса культурологічного запобіжного напрямку та, можливо, майбутнє культурології сталої розумної мобільності, на яку націлена Стратегія сталої та розумної мобільності – Європейський транспорт на шляху майбутнього, Брюссель, 9 грудня 2020 року, додатком до якої є План дії на 2021–2030 роки<sup>2</sup>. У зв'язку з цим стає зрозумілим далекоглядний запобіжний підхід стратегії Vision Zero, що була прийнята шведським парламентом у 1997 році, відповідно до якої відповідальними за досягнення безпеки руху повинні стати, зокрема, і ті, котрі виробляють

<sup>1</sup> Батиргарєва В. С. Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції. *Питання боротьби зі злочинністю*. № 45. Т. 1. 2023. С. 68–79. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-45-68.

<sup>2</sup> Голина В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням : монографія. Харків, Право, 2023. С. 101–103.

транспортні засоби. Саме на них покладається завдання модернізації техніко-технологічної складової культурологічного забезпечення запобігання ДТП. До речі, впровадження штучного інтелекту у розглядувану сферу є частиною задуму культурології дорожнього руху<sup>1</sup>. За нашими дослідженнями належна організація системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, включаючи правила дотримання безпечної швидкості, у Франції упродовж 10 років 2000–2010 років смертність від ДТП скоротилася вдвічі<sup>2</sup>.

В Україні камери автоматичної фіксації дорожнього руху функціонують лише з червня 2020 року. Щорічно їх кількість збільшується. Станом на початок 2022 року в Україні функціонувало 236<sup>3</sup> таких камер, що, вважаємо, явно недостатнім для такої територіально великої країни, як наша. Обстановка погіршилася у зв'язку з агресією російської федерації. На наш запит щодо виконання планових завдань і заходів Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, отримано лист, згідно з яким Україна закупила за кордоном деяку частину техніко-технологічних систем, пристроїв, обладнання, програмного забезпечення тощо. Однак, «у зв'язку з обмеженням фінансування, військовою агресією російської федерації проти України та інших об'єктивних обставин, цілі Програми на цей час не досягнуті, завдання та заходи Програми не виконані у повному обсязі»<sup>4</sup>. Дослідження показують, що, наприклад, обов'язкове обладнання транспортних засобів пристроями обмеження швидкості та охорони тахографами для комерційних транспортних засобів запропоновано з 2012 року Порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання,

<sup>1</sup> Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: м-ли наук.-практ.конф. (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 67–73; Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021 № 41. С. 56–62.

<sup>2</sup> Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. С. 229–231.

<sup>3</sup> Там само.

<sup>4</sup> Лист Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України від 8.08.2023.

затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2012 року, № 521, який призначений для виконання угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів, обмеження мають бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень «визнаних на основі цих приписів». Але в цьому питанні є невеликий аспект, який фактично обнулює всі вище згадані нормативно-правові акти. Йдеться про те, що в українському правовому полі відсутня відповідальність за недотримання цих вимог законодавства, а також не визначений державний орган, на який покладається функція контролю за виконанням зазначених законодавчих приписів. Тобто, ніяка культурологія при такому відношенні і влади і її інституцій, службових осіб не вплине на стан смертності і травматизму в Україні<sup>1</sup>. На суспільному і індивідуальному рівні у правосвідомості панує правовий нігілізм. Слід погодитися з думкою О. А. Назаренка, за думкою якого правовий нігілізм (а це і є свавілля!) не є абстрактним феноменом, що стосується окремих громадян і лише віддалено порушує спокій суспільства, адже у сучасному буденному житті все відбувається зовсім інакше, і розповсюдження такого нігілізму має практичний вияв<sup>2</sup>. Згадаємо структуру ДТП в Україні... Такий нігілізм у сфері дорожнього руху треба змінювати радикально.

*Організаційно-управлінська складова напрямку.* Організаційно-управлінська складова структурної єдності складових культурологічного вектору – це, головним чином, практична – у межах своїх повноважень – діяльність відповідних суб'єктів, яка здійснюється з метою усунення недоліків, недосконалостей, нерегульованості відносин у цій сфері, що ускладнюють чи можуть ускладнити, або взагалі не сприяють впровадженню заходів інших його (напрямку) складових. Отже, у культурологічному контексті заходи цієї складо-

<sup>1</sup> Данильченко О. А. Криміногенні чинники організаційно-управлінського характеру як детермінанти автотранспортних правопорушень. Вісник Кримінологічної асоціації України. 2021. № 2. С. 96–106, 102–103.

<sup>2</sup> Назаренко О. А. Правовий нігілізм у сучасному суспільному житті. *Право і суспільство*. 2018. № 1. С. 32.

вої призначені максимально організувати безпеку дорожнього руху і постійно управляти ним, створюючи з іншими складовими такі умови руху, котрі змушують учасників дорожнього руху додержуватись нормативно-правових приписів. Так, у Положенні про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України від 10 вересня 2014 року зазначається, що до його організаційно-управлінських функцій відносяться, зокрема: реалізація державної політики у сфері автотранспорту; розробка і здійснення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху; забезпечення реалізації законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, моніторингу стану виконання державних програм, замовником та/або виконавцем яких призначено це агентство; здійснення заходів з виконання наукових та науково-дослідних робіт та інші організаційно-управлінські функції<sup>1</sup>.

Спираючись на власне розуміння організаційно-управлінської складової сфери дорожнього руху, дослідники детермінант правопорушень в ній виокремили три групи чинників: технічного характеру (незадовільний стан доріг, транспортних засобів, що експлуатуються на дорогах України та їх відповідності світовим стандартам); правового характеру (недоліки нормативного регулювання порядку дорожнього руху, інших трудових процесів, які становлять суспільну небезпеку під час експлуатації, низький рівень правової підготовки учасників дорожнього руху, правовий нігілізм у суспільній свідомості); чинники управлінського характеру (незадовільне технічне обслуговування і ремонт транспортних засобів, дефекти в організації дорожнього руху, недосконалі системи професійного відбору на навчальний процес водіїв)<sup>2</sup>.

Не викликає зауважень висновок стосовно того, що ці чинники становлять детермінаційний вплив на вчинення автотранспортних правопорушень. Однак, виникає питання щодо їх кореляційного

<sup>1</sup> Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. Затверджено постановою Кабінету міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>

<sup>2</sup> Данильченко Ю. Б. Вказ. робота. С. 106.

зв'язку з домінуючими деліктами (розглядалися у підрозділі 1.3 цієї монографії), що призводять до ДТП з тяжкими наслідками. Так, вони частково корелюють, наприклад, правовий нігілізм, а простіше свавілля водіїв і пішоходів, у першу чергу яких неможливо запідозрити, що вони не обізнані чи забули швидкісні нормативи або заборону керувати транспортним засобом у стані сп'яніння та ін. Отже, організаційно-управлінська складова культурологічного напрямку потребує застосування заходів антисвавільного характеру, і цим посилити жорсткість вимог стосовно дотримання ПДР.

*Інформаційна пропагандистська складова напрямку.* Стратегія Vision Zero однією з умов досягнення цілі нульової смертності на дорогах від дорожньо-транспортних пригод ставить широку підтримку процесу її впровадження протягом тривого часу. По суті розробники цієї Стратегії використали рекомендації ГА ООН щодо використання у запобіганні злочинності та її проявів потужну силу впливу на правосвідомість людини – засоби комунікації. Як було відмічено ще на п'ятому Конгресі ООН із попередження злочинності і поведіння з правопорушниками (нині – Конгрес ООН із запобігання злочинності кримінального правосуддя, Женева 1–12 вересня 1975 року), серед стратегій запобігання злочинності та її проявам, зокрема, «Злочинність, пов'язана з дорожнім рухом» – параграф 3.1, значне місце займають пропагандистська діяльність, яка запроваджується засобами масової інформації. Залежно від цілей розрізняються такі види інформаційно-пропагандистських компаній як: а) інформація про здійснені заходи запобігання, скажімо, автотранспортним правопорушенням б) інформація стосовно запобіжної діяльності в цій сфері; в) інформація про правові питання для того, щоб громадяни знали і готові були підтримувати, наприклад, культурологічний напрям забезпечення безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Детальніше: Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 110–112; Конгреси ООН щодо попередження злочинності і кримінальному правосуддю: зб.м-лів у 3 кн. За заг. ред. В. В. Голіни. Київ: Ред. ж-лу *Право України*. Харків: Право, 2013. Вип. 22. Кн. 1. 2019. С. 132–135.

Отже, інформаційно-пропагандистська складова культурологічного напрямку повинна постійно ставити мету разом із іншими його складовими зменшити, а з часом і ліквідувати свавілля людського фактору. На сьогодні роль ЗМІ у програмах запобігання автотранспортним правопорушенням зводиться до епізодичних публікацій або репортажів про резонансні ДТП.

*Кримінологічно-віктимологічна складова напрямку.* Стратегія Vision Zero передбачає до 2050-го року скоротити смертність від ДТП до нуля. У масив загиблих і травмованих від ДТП в Україні включаються всі постраждалі – їх іменують жертвами – незалежно від їх ролі у вчиненні цих пригод. Тому слід розрізняти у масиві постраждалих тих, хто не винен у виникненні ДТП, і тих, з вини яких вони сталися: в їх поведінці, діях теж «закладені зародки» свавілля. У щорічному звіті Департаменту патрульної поліції України окремими рядками виділяються види порушень ПДР пішоходами, у тому числі дітьми. Лише деякі дані для ілюстрації сказаного. Так, у 2021 році з вини пішоходів трапилося 759 ДТП, загинуло 122 і травмовано 667 особи; у 2022 році відповідно – 498 ДТП, загинуло 79 і травмовано 449 осіб; 2023 рік – від ДТП загинуло 105, травмовано 626 осіб. Разом за три роки, беручи до уваги регіони, в яких рівень аварійності суттєво знизився через тимчасову окупацію та введення постійних бойових дій, сталося 1955 таких ДТП, в яких смертність і травматизм громадян склали 306 та 1742 відповідно. Вина постраждалих пішоходів полягала у: порушенні правил пішоходами у стані сп'яніння; невиконання пішоходами вимог сигналів регулювання; неочікуваний вихід на проїзну частину; перехід пішоходів у не встановленому місці. Є сподівання, що за допомогою культурологічного напрямку, як складної запобіжної структури, вдасться вгамувати своєрідне «пішоходне самогубство». Заходи і засоби віктимології дорожнього руху, яка поступово набирає запобіжний потенціал в Україні, можуть мати духовно-профілактичний, захисний, організаційно-управлінський, обмежувальний, просвітницький та інший характер<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> При написанні використані: Мойсюк О. М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки руху (стаття 215 КК України) автореф... кант юрид наук: 12.00.08. Київ, 1999. С. 16 ; Христенко В. Є. Психологія жертви: навч. посіб. Хар-

І останнє. Структура культурологічного напрямку залежно від цільових концептуальних настанов може змінюватися, корегуватися, доповнюватися упродовж дії Стратегії чи Державної програми. Головна вимога теорії і практики кримінологічного запобігання злочинним проявам – це їх виконання. За цієї умови будь-які показники процесу запобігання можуть сприяти вдосконаленню запобіжної діяльності.

---

ків: Консум, 2001. С. 256 ; Курс кримінології: Загальна частина: підручник у 2 кн. О. М. Джужа, П. П. Михайленко, О. Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О. М. Джужа. Київ: Юрінком Інтер, 2001. Кн. 1. С. 126–130; Віктимологія: навч. посіб. В. В. Голіна, Б. М. Головкін та ін. Харків: Право, 2017. С. 298–300; Головкін Б. М. Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: мат. Всеукр.наук.-практ.конф. (м. Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 42–44 та ін.



## Висновки

1. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні передбачає, з одного боку, обрання певної теоретико-світоглядної концепції, що визначає похідні принципи наукового пошуку й аналізу та виступає світоглядно-філософським рівнем методології, а, з другого боку, – відбір відповідного інструментарію у вигляді методів пізнання, які застосовуються безпосередньо при проведенні дослідження.

2. За критерієм ступеня закладеної в об'єкт криміногенності (вища – нижча – нульова) можна розрізнити три групи деліктів створення небезпеки руху, оцінюючи ступінь криміногенності та показники смертності і травматизму, що з ними пов'язані.

За кількісно-якісними показниками в структурі ДТП серед криміногенних правопорушень виокремлюється перша група деліктів з підвищеним потенціалом створення небезпеки у сфері дорожнього руху, наявність якого з максимальною вірогідністю призводить до ДТП із загиблими та/або травмованими. За своєю процесуальною природою ця група деліктів має вирішальне значення у створенні ДТП. Другу групу складають делікти, що самі по собі не породжують ДТП, але їх наявність, як наслідок умисного недотримання нормативних вимог у конкретних дорожньо-транспортних ситуаціях підсилюють вірогідність вчинення злочину. Третю групу створюють делікти, що сприяють або суттєвому зниженню уваги/реакції учасників дорожнього руху при виникненні небезпечної дорожньо-транспортної ситуації, або наступу більш тяжких наслідків ДТП, або збільшенню ризику для наступу більш тяжких наслідків для життя та здоров'я потерпілого тощо.

3. Переважна більшість ДТП пов'язана з порушенням правил маневрування, перевищення безпечної швидкості руху; недотримання вимог проїзду перехресть і дистанції руху; керування транспортними засобами у стані сп'яніння; порушення правил проїзду пішохідних переходів; невиконання водіями вимог сигналів регулю-

вання; перехід пішоходів у невстановленому місці. Внаслідок лише цих (з 20 видів ДТП) загинули і було травмовано 70–80% осіб від загальної кількості постраждалих від ДТП. Стійкість і сталість цих структурних показників, нерозумність мобільності є індикатором не просто умисного, а зухвалого ігнорування ПДР.

4. До найбільш кримінально уражених від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286, 286<sup>1</sup> КК України), регіонів України належать: (1) Дніпропетровська, (2) Одеська, (3) Київська, (4) Харківська, (5) Львівська, (6) м. Київ, (7) Донецька, (8) Запорізька, (9) Житомирська, (10) Рівненська.

До найбільш кримінально уражених регіонів України у розрахунку на кількість населення належать такі регіони, як: Рівненська (коефіцієнт злочинної інтенсивності на 100 тис. населення – 55,10), Київська (50,28), Волинська (47,64), Чернігівська (44,83), Миколаївська (43,54), Полтавська (39,36), Вінницька (38,90), Одеська (38,52), Житомирська (36,47) та Херсонська (36,47) області. Найбезпечнішими регіонами були: Луганська (9,90), Донецька (16,15), м. Київ (23,33), Хмельницька (28,39), Сумська (28,53) області.

Регіонами-лідерами за кількістю порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів стали Волинська (271,43), Вінницька (199,22), Рівненська (148,92), Чернігівська (127,20), Закарпатська (126,15), Миколаївська (124,08), Житомирська (110,98), Київська (107,40), Чернівецька (106,22), Херсонська (105,56). До регіонів з найменшою кількістю зазначених кримінальних правопорушень на 100 тис. транспортних засобів стали: Луганська (38,05), Черкаська (57,96), Донецька (70,36), Дніпропетровська (73,76) області та м. Київ (49,79).

На регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), комплексно впливають кількість населення регіону, кількість наявних транспортних засобів, вантажообіг та пасажирообіг автомобільного транспорту, протяжність доріг, витрати регіону на благоустрій доріг, пересікання

регіону міжнародними та національними автомобільними дорогами державного значення.

5. ДТП можуть спричинювати різноманітні багатопланові наслідки. Ці наслідки доцільно класифікувати за декількома критеріям: за часом настання (безпосередні та опосередковані), за ступенем тяжкості (незначні, середні, тяжкі, особливо тяжкі), за пов'язаністю з ДТП (прямі та непрямі) тощо. За даними офіційної статистики за останні 14 років в Україні постраждало від ДТП близько 516 тис. осіб, серед яких 54 тис. осіб загинуло та 462 тис. травмовано. В середньому за вказаний період гинуло 3 862 особи та травмувалося 32 993 особи щорічно (майже 11 загиблих та 90 травмованих щоденно). Станом на 2022 р. співвідношення складає близько 7 осіб загиблими та 56 травмованими на 100 тис. населення. Цей показник майже в двічі перевищує середній загальноєвропейський. Сумарна вартісна оцінка соціально-економічних втрат України від ДТП за 2010–2022 рр. становила близько 36,5 млрд доларів США. В середньому Україна втрачала приблизно 1,93% свого ВВП через ДТП.

За 11 років від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), постраждало 118 324 особи, з яких 23 646 загинуло. Враховуючи, що об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, передбачає таку обов'язкову ознаку, як настання суспільно небезпечних наслідків у виді спричинення потерпілому тілесного ушкодження (середньої тяжкості, тяжкого) або смерті, то приблизно 94 678 потерпілих отримали середньої тяжкості або тяжке тілесне ушкодження (різниця між загальною кількістю потерпілих та загиблими).

6. До кримінологічної характеристики особи правопорушника у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (або «людського фактору») входять індикатори стану людини, її соціально-демографічні, кримінально-правові й морально-психологічні властивості.

Головними соціально-демографічними ознаками осіб, що вчиняють кримінальне правопорушення за ст. 286 КК України, є:

1) на жінок припадає 6,2% серед засуджених;

2) розподіл за віковими категоріями 18–25 років – 15,2%; 26–35 років – 26,8%; 36–45 років – 26,3%; 46–55 років – 4,9%; старше 55 років – 26,8% осіб;

3) кожний другий кримінальний правопорушник одружений або перебуває у фактичних шлюбних відносинах;

4) розподіл за освітнім рівнем: вищу освіту мали 23,6% засуджених; неповну вищу – 4,0%; середню – 31,1%; неповну середню – 2,7%; середньо-технічну – 6,2%; середню спеціальну – 15,7% засуджених;

5) кожний четвертий винний – безробітний;

6) серед працевлаштованих осіб лідирують приватні водії, таксисти, підприємці, пенсіонери та ін.;

7) 89% кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, вчиняються водіями пасажирського транспорту.

Серед кримінально-правових ознак правопорушників головною є наявність/відсутність не знятої або не погашеної судимості на момент вчинення кримінального правопорушення. Серед засуджених лише 7,8% мали таку ознаку. Попередньо до адміністративної відповідальності переважна кількість винних осіб також не притягалася.

Переважним чином мотивом до порушень ПДР, що мало своїм настанням кримінально-караних наслідків, було ігнорування обмеженості (більше 80% випадків).

Типовими ролями (типами) особи у механізмі кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є: зухвалий порушник; адреналіновий порушник; безвідповідальний водій; «люди на обставин»; інфантильний порушник; недосвідчений порушник; ситуативний порушник.

7. До основних груп системи детермінації автотранспортних правопорушень відносяться: соціально-психологічні детермінанти; прорахунки державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; недоліки правового забезпечення безпеки дорожнього руху; криміногенні чинники організаційно-управлінського характеру; наявність корупційних ризиків у сфері безпеки дорожнього руху та ін.

Перелік та ступень впливу ризиків учинення корупційних правопорушень і правопорушень, пов'язаних з корупцією, у сфері перевезень автомобільним транспортом може змінюватися, залежно від стану економічної і фінансової злочинності в державі, ефективності управління корупційними ризиками уповноваженими підрозділами з питань запобігання та виявлення корупції, а також змін законодавства і характеру відносин між державним регулятором, автоперевізниками та органами державного нагляду (контролю).

8. Домінуючим у причинно-наслідковому ланцюгу ДТП є людський чинник (фактор), який має соціально-психологічну природу. Аналіз структури обставин, які призвели до загибелі та або травмування учасників дорожнього руху, дозволяє констатувати, що усі вони мають суб'єктивний характер. Тобто такі «причини» перебувають у площині деформованої свідомості різних учасників дорожнього руху (у більшості випадків водіїв) та сформованої іноді роками рішучості й готовності порушити правила та вимоги транспортної безпеки (рідше дорожньою обстановкою). Серед 28 виділених патрульною поліцією обставин, що призвели до загибелі/травмування учасників дорожнього руху, 27 є результатом неналежної поведінки з боку саме осіб, які управляють транспортним засобом. І лише одна обставина у виді порушення правил утримання доріг та вулиць відноситься до осіб, відповідальних за обслуговування дорожнього покриття.

9. Автотранспортні злочини проявляють всі вади правосвідомості і правової культури правопорушників. Практика свідчить, що автотранспортним правопорушникам дуже часто є притаманними нестійкі, а значить, і менш надійні внутрішні регулятори поведінки на дорогах. А тому свавілля і нігілізм призводить до грубих, а інколи й фатальних помилок. При цьому норми чинного законодавства стосовно заходів убезпечення дорожнього руху добре відомі всім учасникам дорожнього руху, у тому числі й винним учасникам дорожнього руху.

Факти безкарності значної кількості порушень правил безпеки, у тому числі й у сфері дорожнього руху, випадки уникнення відповідальності за вчинене формують збиткову суспільну правосвідомість соціуму в цілому, яка вкорінюється на рівні масової правосвідомості

певної соціальної групи, у даному разі осіб, що є учасниками дорожнього руху як такими, а потім всотується у правосвідомість окремих осіб, що перебувають у зоні підвищеного ризику – автотранспортного руху.

10. Науково-технічний прогрес призводить як до позитивних, так і негативних наслідків. В автотранспортній сфері це тягне за собою збільшення можливостей для злочинців та відповідно зростання ризиків безпеці громадян та їх майна. Ці ризики важливо завжди мати на увазі з тим, щоб своєчасною попереджати їх, розробляючи стратегії для зменшення негативного впливу відповідних досягнень прогресу.

11. Дослідження явища віктимної поведінки різних категорій учасників дорожнього руху дозволило вирізнити три основні форми віктимної поведінки потерпілих від автотранспортних кримінальних правопорушень: 1) неправомірні дії потерпілого, що створили загрозу для його життя і здоров'я та сприяли настанню суспільно небезпечних наслідків; 2) неправомірні дії кількох учасників дорожнього руху, що призвели до необережного заподіяння шкоди життю або здоров'ю одному з правопорушників чи третім особам; 3) недотримання правил, призначених для убезпечення життя і здоров'я учасників дорожнього руху.

12. Поведінка жертв у конкретній дорожній ситуації може сприяти вчиненню автотранспортного правопорушень або не сприяти, а також по-різному впливати на тяжкість наслідків, що настали. Помилки і прорахунки користувачів доріг щодо оцінки поточної дорожньої обстановки, передбачення намірів інших учасників руху, обрання варіанту реагування на небезпеку і прогнозування наслідків своєї поведінки нерідко обертаються їхнім серйозним травмуванням або загибеллю. Найвищий ризик зазнати тяжких тілесних ушкоджень або смерті створює зневажлива і самовпевнена поведінка жертв в небезпечних дорожніх ситуаціях. Автотранспортні правопорушення, вчинені проти необачних і нейтральних жертв порівняно рідше призводять до тяжких наслідків.

13. Сучасна глобальна і європейська політика забезпечення безпеки дорожнього руху ґрунтується на стратегії Vision Zero, що

трансформувала традиційну парадигму зменшення дорожньо-транспортної смертності й травматизму. Філософія цієї стратегії базується на принципі етичного імперативу. Він наголошує на «відповідальності» усіх суб'єктів, залучених до сфери безпеки дорожнього руху: від учасників дорожнього руху – до депутатів парламенту.

14. Прогресивний зарубіжний досвід у царині безпеки дорожнього руху забезпечуються продуманим та відповідальним удосконаленням усіх елементів складної соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище». Крім цього, країнам ЄС вдається реалізовувати баланс між правовою охороною та, головним чином, правовим регулюванням суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху. Саме цей підхід результує наявністю в ЄС якісних доріг, ефективність діяльності патрульних поліцейських, високу правову культуру учасників дорожнього руху та ін.

15. Основу стратегії забезпечення дорожнього руху в Україні як у концептуальному, так й у нормативно-правовому її розумінні, мають становити напрями діяльності, що охоплюються європейською стратегією Vision Zero. Вона має доповнитись низкою напрямів профілактичної діяльності, актуальність реалізації яких в Україні зумовлюється комплексом специфічних для нашої країни ризиків і загроз, що мають місце у сфері БДР.

16. З урахуванням триваючої війни в Україні нова стратегія забезпечення дорожнього руху повинна враховувати ті криміногенні та інші несприятливі соціальні чинники, які мають місце у період правового режиму воєнного стану, а також ті з них, що існуватимуть у повоєнний період.

17. Взаємодія органів державної влади із громадськістю у сфері забезпечення дорожнього руху в Україні є важливою ознакою функціонування системи суб'єктів профілактики злочинів, обумовлена співпадінням об'єктів їх впливу та необхідністю комплексно та всебічно реалізовувати поставлену мету. Найбільш поширеним є такий різновид взаємодії як співпраця, зміст якої полягає у: сумісній або погодженій діяльності, заснованій на рівності взаємодіючих сторін та спрямованій на досягнення їх загальних цілей; впливу суб'єктів

одне на одного з метою забезпечення результативності здійснюваних кожним із них профілактичних заходів. Громадські інституції можуть проявляти певну ініціативу, а державні органи, в межах своїх повноважень мають забезпечити можливість практичної реалізації суспільно-корисних ініціатив.

18. Диджитал-інструменти, які використовуються у сфері безпеки дорожнього руху, різняться за рівнем своєї технологічної складності. Вони можуть варіюватися від відносно простих технологій, таких як камери відеоспостереження, які розміщуються на дорогах для моніторингу трафіку, контролю швидкості та фіксації порушень, або дорожні знаки з інтегрованими світлодіодами, які можуть змінювати своє зображення в залежності від умов дорожнього руху (погодних умов, стану доріг, ДТП попереду тощо), до більш складних систем, що використовують штучний інтелект та машинне навчання.

Упровадження інтелектуальних транспортних систем дозволяє значно підвищити ефективність функціонування транспортних мереж, зменшити кількість і протяжність заторів, покращити екологічну ситуацію та скоротити кількість порушень ПДР. До того ж системи прогнозування та аналізу ДТП на основі великих даних відкривають нові горизонти для профілактики аварій, пропонуючи точні й своєчасні заходи щодо їх запобігання. У свою чергу масове та комплексне впровадження виробниками транспортних засобів інноваційних систем активної та пасивної безпеки у свою продукцію є також важливим фактором зменшення кількості ДТП, правопорушень на транспорті, тяжкості їх наслідків, а також рівня аварійності та смертності на дорогах у цілому.

19. Концепція культурологічного підходу до запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням поєднує всебічне нормативно-правове врегулювання відносин, які стосуються сфери дорожнього руху з обов'язковим комплексом відповідних концептуальному, а потім стратегічному задуму відібраних заходів, засобів, примусових заборон та обмежень, що впливають на свідомість, волю, емоції, звички учасників дорожнього руху, посилюють у них почуття і навіть впевненість про невідворотність (це дуже важливо!) наступу



юридичної відповідальності, а також наступу обмежуючих статус негативних наслідків.

Структура концепції культуризації дорожнього руху вбачається у такому:

- актуальність вирішення проблеми коригується зі станом безпеки дорожнього руху на даний в нашій країні час і найближчу повоєнну перспективу;
- комплексний підхід, який розглядається, повинен формуватися не хаотично, концептуально, а по обов'язковому визначенню не низку домінуючих, а єдино домінуючого фактору, яким на даний момент є не просто людський фактор, а свавілля людського фактору, що якісно відрізняється відрізняє культурологічну концепцію від інших, теж важливих, але менш актуальних для зниження смертності травматизму концепції, про які вже йшлося;
- суворе дотримання кримінологічного принципу відповідності структури комплексних заходів і засобів концептуальним заходам культурологічного напрямку;
- дотримання принципу суб'єктності, що передбачає можливість і дійсну спроможність виконати заплановане. Імітація діяльності веде до фальсифікації результатів;
- жорсткий контроль за реалізацією програмних заходів і засобів при обов'язковості публічної звітності знизу і вище;
- достатнє і незмінне ресурсне забезпечення; наступність діючих запобіжних програм при зміні владних інституцій.

# ДОДАТКИ

проект

## КОНЦЕПЦІЯ культурологічного напрямку запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні

### Проблема яка потребує розв'язання

Резолюцію ООН від 31 серпня 2020 р. «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» друге Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (2021–2030 роки) оголошено періодом поступового скорочення смертності від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на 50%. За оцінкою експертів ООН досягнення цієї мети можливе за умови реалізації національних концепції підвищення рівня безпеки дорожнього руху, комплексного підходу під час розробки заходів вирішення проблеми безпеки дорожнього руху, поступового запровадження безпілотного транспортом, удосконалення управління і контролю у сфері дорожнього руху.

На теперішній час рівень смертності та травматизму від ДТП є достатньо високим, а рівень організації безпечного руху залишається вкрай низьким. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленої Кабінетом Міністрів України від 30 травня 2018 р. (зі змінами від 7 квітня 2021 р.), зазначається про неефективність концептуальних підходів і практики їх розробки та впровадження для розв'язання проблеми високого рівня аварійності для тяжкості її наслідків і необхідності створення наукового підґрунтя запобіжній діяльності у зазначеній сфері.

Відсутність на національному рівні науково обґрунтованої, економічно адекватної, такої, що відповідає світовим стандартам концепції і сталої практики технічного впровадження саме запобіжних радикальних заходів і засобів транспортним правопорушенням, недоліки в організації та управлінні у сфері убезпечення дорожнього руху,

а також усвідомлення ролі контролю у додержанні Правил дорожнього руху (ПДР) тощо, спричиняють масове їх порушення, а з ними стає структуру ДТП із такими наслідками, як смертність і травматизм.

Щорічна за багато років сталість офіційних статистичних показників структури ДТП в Україні логічно обумовлює необхідність виділення в ній типової групи деліктів створення небезпеки вчинення кримінальних правопорушень та визначення домінуючої серед інших причин їх вчинення.

Структура ДТП в Україні за багато років має типовий і стабільний характер. За даними Патрульної поліції України, якісний стан аварійності на дорогах із тяжкими наслідками залишається незмінним: перевищення швидкості (34%); порушення правил маневрування (22%); недотримання дистанції (8%); порушення правил переїзду перехрестя (8%); керування транспортним засобом у стані сп'яніння (3–4%); порушення правил переїзду пішохідних переходів (6%). Типова стійкість кількісно-якісних показників дорожньо-транспортних правопорушень – результат умисного недотримання правил дорожнього руху, що не потребує, як інші, особливих знань, навичок, професіоналізму. Достатньо елементарного передбачення можливих наслідків і втрат, пов'язаних з порушенням ПДР. Отже, домінуючою причиною порушення більшості ПДР водіями є людській фактор, свавілля правосвідомості водіїв та інших учасників дорожнього руху (лихацтво, бравада, навімання, ігнорування обережності, ризик, безконтрольність, безкарність, відсутність уявлення та побоювання про невідворотність санкцій за правопорушення тощо). Інші фактори, такі, як дорожня інфраструктура, організаційно-управлінські недоліки, стан транспортних засобів, теж важливі, але на сьогодні вони менш актуальні з точки зору досягнення мети скорочення смертності і травматизму на дорогах України.

Таким чином, концептуальне завдання полягає в тому, щоби за відносно короткий термін «приборкати» цю деструктивність учасників дорожнього руху шляхом всебічного посилення вимог до них, демонстрацією з боку державних органів рішучості навести порядок на дорогах, досягнути культури поведінки, а разом і безпеки у сфері дорожнього руху.

Культурологія дорожнього руху передбачає розробку і впровадження концепції культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням.

## **Мета і строки реалізації Концепції**

Метою Концепції є розроблення культурологічного напрямку запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

Строк реалізації Концепції – 202\_–202\_ роки.

## **Завдання та заходи, спрямовані на розв'язання проблеми**

Основними завданнями Концепції, спрямованими на розв'язання визначених проблем, є: обґрунтування і прикладне забезпечення реалізації ідеї зворотної кумулятивної дії жорстких і невідворотних санкцій за порушення ПДР, примусу до технічної безпекової культуризації, інтеріоризації її у правосвідомість та формування у водіїв і пішоходів правомірної поведінки відповідно до вимог нормативно-правових приписів за допомогою психологічної та емоційної дії страху відповідальності, матеріальних і репутаційних втрат та ін.

Політична воля держави і суспільства щодо запровадження реальної, а не формальної турботи про безпеку людини на дорогах, жорсткий нормативно-правовий контроль за дотриманням ПДР, а також неминучість юридичної безальтернативної відповідальності і виправдовування, змусять скерувати свою поведінку у бік законослухняності.

Культурологічний напрям запобігання аварійності, як сувора диктатура законодавчих і нормативно-правових приписів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, це не тільки посилення санкцій/стягнень за протиправність дій винних. Цей напрям інтегрує спеціально для нього обрані, найбільш на теперішній час ефективні, перевірені світовою практикою обмеження можливостей вчинення автотранспортних правопорушень заходи, засоби соціального, правового, технічного, технологічного, культурологічного, організаційно-управлінського, кримінологічного, етичного та іншого

характеру. Саме вони, поєднані загальною метою і державною зацікавленістю, утворюють концептуальний базис культурологічного напрямку безпеки дорожнього руху.

Передбачено структурування заходів (невідкладні, постійно-діючі, термінові, разові, перспективного характеру) відповідно до контекстно визначених складових:

- нормативно-правова складова. Базовою складовою культурологічного запобіжного напрямку є їх репресивний аспект. Нормативно-правове регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, обов'язково поєднане з комплексом інших примусових заходів повинно бути використано для масової девіктимізації громадян, починаючи з базової ланки загальноосвітньої підготовки. Вплив сили остраху перед покаранням на правосвідомість і волю, на протиправну поведінку учасників дорожнього руху через нормативно-правове врегулювання репресивного і стимулюючого правомірну поведінку учасників дорожнього руху;
- соціальна складова. Поведінка людей у суспільстві, за загальним уявленням, упорядковується за допомогою впливу на їх свідомість, волю, емоції, інтереси різноманітних соціальних правил, заборон, приписів, гасел, заохочень, стимулів і навіть моди. Створення та пошук (чи використання вже діючих в зарубіжних країнах) таких запобіжних заходів, розширення прав суб'єктів запобігання, які у комплексі здатні міцно вплинути на свідомість і волю потенційних правопорушників дорожнього руху. При людському свавіллі мають діяти потужні примусові заходи нормативно-правового характеру із задіянням заходів, що сприяють повноцінній їх реалізації;
- етична складова. Об'єктивність обліку ДТП, правдивість оцінки стану безпеки дорожнього руху, урахування всіх його руйнівних наслідків – проблема моральна, проблема відповідальності держави за безпеку своїх громадян. Впливова сила культурологічного напрямку полягає у примусу учасників дорожнього руху до культури сталого дотримання ПДР, до тієї культури водіння, яка в них закладена етикою належної по-

ведінки, використовуючи для цього і такі її категорії як страх, совість, сором (абревіатурно – три «С»);

- технічна складова. Однією із сучасних тенденцій забезпечення безпеки дорожнього руху і запобігання автотранспортним правопорушенням стає об'єктивізація фіксації фактів таких порушень, що передбачає обмеження у цій справі ролі людського фактору. Максимальне використання новітніх систем відеоспостереження, технічних засобів і пристроїв, конструктивних і інфраструктурних ноу-хау щодо транспортних засобів і запобіжного обладнання вулиць/доріг. Посилення правового тиску (стягнення, санкції, конфіскація тощо) на правосвідомість і на культуру поведінки учасників дорожнього руху, усвідомлення суттєвих втрат матеріального і нематеріального характеру при порушенні ПДР, невідворотність покарання, суспільний осуд та виключення за порушення нормативних заборон і приписів здатні підвищити відповідальність та переглянути учасників дорожнього руху свій «модус необережності»;
- організаційно-управлінська складова. Вдосконалення запобіжної можливості у складі інших складових через усунення низки негативних чинників які заважають, а точніше послаблюють категоричність невідворотності юридичної відповідальності, що є ґрунтом для формування у суспільстві нігілістичних настроїв, стереотипів аномії;
- кримінологічно-віктимологічна складова. Актуальними для створення потужного за силою впливу культурологічного запобіжного напрямку і практично необхідними для цілеспрямованої дії на свідомість учасників дорожнього руху є дослідження щонайменше трьох його (напряму) компонентів: мотивів порушення саме ПДР, які потім призвели до ДТП; типології правопорушників; віктимології дорожнього руху. Наукове і практичне значення найбільш типових мотивів порушення ПДР потрібно для вирішення питання щодо суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення і індивідуалізації покарання установлення діапазону потреб,

заради яких і вчиняються первинні протиправні дії правопорушника. Віктимологія культурологічного напрямку запобігання дорожніх подій і пригод обумовлює співуважність щодо процесу руху не тільки водіїв, а й інших учасників дорожнього руху, які за різними причинно-умовними обставинами стають жертвами ДТП. Важливо сконцентрувати дослідницьку увагу на тих пішоходах, що своєю неправомірною поведінкою причинно обумовили вчинення ДТП;

- інформаційно-пропагандистська складова. Значущим є стимулюючий метод переконання, за яким стоїть метод примусу. Через доцільно обрані засоби і заходи зменшити свавілля людського фактору, що, сприятиме стримуванню агресивної поведінки учасників дорожнього руху. Агресивне водіння транспортного засобу, насолода швидкістю його руху, переживання почуття ризику тощо потребує інформаційно-пропагандистських «бар'єрів». Інтенсивність впливу ЗМІ на людську свідомість через наочну агітацію і пропаганду.

## Очікувані результати

Реалізація концепції культурологічного напрямку запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху інтегрує спеціально для нього вибрані розробниками стратегій і державних програм безпеки дорожнього руху конкретні сформульовані, доцільні для досягнення мети реального скорочення кількості ДТП у відносно короткий строк, заходи щодо всебічної підтримки впровадження нормативно-правових, регулюючих усі сфери дорожнього руху, технічних, організаційно-управлінських та інших приписів, нормативів, заборон тощо, що спроможні у своєму поєднанні серйозно вплинути на свідомість, волю учасників дорожнього руху і тих, хто його забезпечує, орієнтувати їх на сталу і розумну мобільність, тобто на «технічну культуризацію», яка поступово стане імперативом безпечного руху.

Культурологічний напрям являє собою комплекс, який складається з набору різних заходів і засобів, технологічного обладнання,

конструктивних удосконалень та багато іншого, що створюють концептуальну єдність, комплекс планування за відповідною програмою запобіжних заходів, «ударною» силою якого на першому етапі його (комплексу) впровадження нормативно-правового тиску, примусу на людський фактор, поєднаних, крім того з, посилюючим його впливову дію, специфічним набором заходів, засобів, технічного обладнання.

Формування реальної для країни цілі, враховуючи наявні можливості і достатні ресурсні спроможності держави і її інституцій.

Розроблення комплексу заходів і засобів формування правосвідомості, внутрішньої готовності членів суспільства і, зокрема, водіїв, пішоходів та інших учасників дорожнього руху до прийняття й виконання загальнообов'язкових Правил дорожнього руху.

### **Обсяг фінансових ресурсів**

Фінансове забезпечення заходів, спрямованих на реалізацію Концепції, здійснюватиметься за рахунок і в межах видатків державного та місцевих бюджетів на відповідний рік, а також за рахунок міжнародної допомоги та інших джерел, не заборонених законодавством.

### **Порядок проведення моніторингу, оцінки результатів реалізації Концепції та звітування**

Забезпечення координації дій з реалізації Концепції, здійснення контролю за реалізацією Концепції, проведення моніторингу стану їх виконання здійснює \_\_\_\_\_



Наукове видання

Голіна Володимир Васильович,  
Батиргарєва Владислава Станіславівна,  
Головкін Богдан Миколайович та ін.

# **СТРАТЕГІЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: ВИКЛИКИ, ПРОБЛЕМИ, РІШЕННЯ**

**Монографія**

Видається в авторській редакції

Підписано до друку 20.12.2024.

Формат 60×84/16. Ум. друк. арк. 25,1. Обл.-вид. арк. 19.

Тираж 100 пр. Зам. № 291

ТОВ «Видавничий дім «Право»,

вул. Харківських Дивізій, 11/2, м. Харків, Україна

Для кореспонденції: а/с 822, м. Харків, 61023, Україна

Тел.: (050) 409-08-69, (067) 574-81-20, (063) 254-50-84

Вебсайт: <https://pravo-izdat.com.ua>

Е-mail для замовників послуг: [verstka@pravo-izdat.com.ua](mailto:verstka@pravo-izdat.com.ua)

Е-mail для покупців: [sales@pravo-izdat.com.ua](mailto:sales@pravo-izdat.com.ua)

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 8024 від 05.12.2023

Виготовлено ТОВ «Промарт»,

вул. Весніна, 12, Харків, 61023, Україна

Тел. (057) 717-25-44

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 5748 від 06.11.2017