

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**  
**ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

**ЖУЧЕНКО ЄВГЕНІЙ ЮРІЙОВИЧ**

**УДК 343.9**

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗАПОБІГАННЯ**  
**КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ**  
**ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

Спеціальність 081 – Право

Галузь знань 08 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

\_\_\_\_\_ **Є.Ю. Жученко**

Науковий керівник: **Єпринцев Пилип Сергійович**, кандидат юридичних наук,  
доцент

**Кропивницький – 2023**

## АНОТАЦІЯ

**Жученко Є.Ю.** Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня вищої освіти доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Донецький державний університет внутрішніх справ, Кропивницький. – 2023.

У дисертації здійснено комплексне кримінологічне дослідження кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, складено детальну кримінологічну характеристику такого протиправного діяння та розроблено комплекс заходів та засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Стверджується, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху як суспільно небезпечне явище, а також заходи запобігання таким діянням ставали предметом багатьох наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених. Зазначається, що на сьогоднішній день недослідженими, або не в повній мірі дослідженими залишаються такі проблеми: 1) кореляція між адміністративно-правовими та кримінально-правовими межами відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху; 2) особливості механізму кримінально протиправної поведінки суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) віктимологічна характеристика та роль потерпілої особи в механізмі кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 4) визначення сучасного детермінаційного комплексу (зокрема, із урахуванням особливого правового режиму воєнного стану), який впливає на кількісний та негативну зміну якісного показника кримінально протиправної активності у сфері безпеки дорожнього руху; 5) встановлення ознак особи кримінального правопорушника, який вчиняє суспільно небезпечне діяння

у сфері безпеки дорожнього руху в залежності від механізму його кримінально протиправної поведінки; 6) актуалізація стратегічних документів, спрямованих на вирішення проблеми трирівневого запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; 7) особливості інтеграції у національну практику позитивного міжнародного та зарубіжного досвіду регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху.

Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мають дуже специфічні склади, котрі під час кримінально-правової характеристики потребують урахування низки особливостей. Дуже показовим у цьому контексті є також те, що при зовнішній схожості, кожне з цих суспільно небезпечних діянь є індивідуальним та потребує ретельного підходу.

Звертається увага на те, що соціально обумовленими підставами криміналізації порушення правил безпеки дорожнього руху є: 1) активний розвиток транспортної інфраструктури; 2) низька ефективність альтернативних кримінальній репресії заходів та засобів для забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) відсутність нормативно-правових підстав для здійснення посиленого контролю за дорожнім рухом; 4) відсутність необхідних кримінальних процесуальних гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) незадовільне безпекове середовище, яке свідчить про недостатній кримінально-правовий захист суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху; 6) тенденції до трансформації протиправного впливу, який необхідно попередити шляхом його заборони нормами кримінального законодавства; 7) прагнення законодавця до кримінально-правової мобільності; 8) осучаснення норм кримінального законодавства у світлі євроінтеграційних перспектив; 9) необхідність інтеграції у національну кримінально-правову політику міжнародних та європейських стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху.

Зазначається, що станом на 2023 рік динаміка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є задовільною та

характеризується зниженням: коефіцієнт зниження з 2018 по 2022 рік – 1,4 %. Суттєве зниження рівня аварійності зумовлене тимчасовою окупацією та веденням постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Основними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п'ять років (з 2018 по 2022 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

Звертається увага на виключну роль соціально-економічних детермінантів кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, якими є такі: 1) часткова дестабілізація нормальної роботи критичної інфраструктури ускладнило процес забезпечення своєчасного обслуговування транспортних засобів через організаційно-управлінські та економічні причини; 2) вимушене внутрішнє переміщення осіб призвело до часткового економічного занепаду, що змістило пріоритети держави із забезпечення нормального та безпечного дорожнього руху на відновлення економічної спроможності держави; 3) порушення дорожнього покриття, мостів та інших дорожніх споруджень призвели до ускладнення пересування, що через збільшення потоку громадян, які регулярно переміщуються по країні через бойові дії стає одним із основних каталізаторів дорожньо-транспортних пригод; 4) втрата робочих місць, стресові стани частіше стали призводити до алкологізації населення, що стає причиною зростання кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння; 5) часткова міграція осіб за

кордон призвела до зменшення кількісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, при цьому негативно вплинула на якісний; 6) погіршення матеріального стану громадян часто стає причиною нехтування незначних технічних проблем транспортних засобів, які стають причиною втрати контролю над ситуацією на дорозі; 7) значні корупційні ризики; 8) недієвість норм національного кримінального законодавства.

Констатовано, 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, антисуспільної поведінки, а отже, у більшості випадків основною причиною таких діянь стає низький рівень правосвідомості водіїв транспортних засобів.

Встановлено, що водіїв як жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху також можуть виділяти такі характеристики як: 1) незначний водійський досвід, який не дозволяє уникати неконтрольованих (таких, що не залежать від даного водія) ситуацій під час дорожнього руху; 2) відсутність достатніх навичок керування, які не залежать від досвіду; 3) незадовільний стан транспортного засобу, який унеможливорює маневрування у небезпечних для дорожнього руху ситуаціях. Це також є важливою характеристикою, оскільки свідоме допущення до участі у дорожньому русі несправного транспортного засобу з одного боку є небезпечним з точки зору потенційної суспільної небезпеки через кримінально правову самовпевненість або недбалість власника, з іншого боку – це приклад віктимної поведінки, оскільки у такому випадку несправність може стати перешкодою для відвернення дорожньо-транспортної пригоди; 4) часткове порушення правил дорожнього руху, які могли сприяти потраплянню у пригоду. Зокрема, це може бути

перевищення швидкості, що, наприклад, стало додатковим фактором, який призвів до травматизації внаслідок суспільно небезпечних дій іншого водія.

Доведено, що інколи поведінка жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху може характеризуватись як хибно-віктимна. Прикладом може бути ситуація, коли особа дотримується правил дорожнього руху, однак, усвідомлюючи суспільно небезпечні дії водія транспортного засобу (зокрема, умисне продовження руху на пішохідних переходах нерегульованих перехресть, ігнорування знаків та світлофора, розмітки тощо), продовжує рух через дорогу. В цьому випадку можуть мати місце як принципова поведінка, яка зумовлена розумінням порушення правил дорожнього руху водієм та прагненням це довести, так і необачність та впевненість у всіх учасниках дорожнього руху. У зв'язку із цим не можна стверджувати, що у таких осіб є стала віктимна поведінка або вони можуть бути охарактеризовані як провокативні або зухвалі.

На підставі аналізу кримінального законодавства зарубіжних країн (Бельгія, Болгарія, Нідерланди, Німеччина, США, Франція, Швейцарія тощо) робиться висновок про те, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху пов'язуються з такими наскрізними ознаками як кримінально протиправна самовпевненість або недбалість, стан алкогольного або наркотичного сп'яніння, порушення правил дорожнього руху. В окремих країнах посилюються ознаки кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху залежно від особливостей розвитку транспортної інфраструктури та нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху.

З точки зору запобіжної діяльності основним суб'єктом запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах є правоохоронні органи та громадськість. Залучення громадськості є одним із дієвих кримінологічних заходів та засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Громадськість у цьому випадку може сприйматися як у широкому сенсі (як спеціальні скупчення людей, у

завдання яких входить взаємодія з правоохоронними органами у завдання яких входить забезпечення безпеки дорожнього руху), так і у вузькому (це можуть бути окремі громадяни, котрі прагнуть допомогти державі). Із урахуванням міжнародного та зарубіжного досвіду підсумовано, що для удосконалення кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху, Україна може здійснити низку заходів: 1) удосконалити нормативно-правову базу у сфері дорожнього руху; 2) удосконалити конструкцію пішохідних переходів та освітлення, а також стан доріг; 3) заборонити користування електронними засобами (у т.ч. мобільними телефонами, аудіо та відеоплеєрами тощо) водіям та пасажиром під час руху на транспорті; 4) забезпечити регулярну пропаганду здорового способу життя та безпечного руху із демонстрацією результатів його порушення.

До загальносоціальних засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно віднести: соціально-економічні та правові, організаційно-технічні та інформаційно-виховні.

До заходів спеціального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести: 1) удосконалення меж кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху шляхом встановлення детальної диференціації видів покарань в залежності від причини дорожньо-транспортної пригоди; 2) удосконалення роботи патрульної поліції України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) удосконалення тактики та методики досудового розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 4) удосконалення інформаційного забезпечення досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема в частині застосування спеціальних знань та проведення автотехнічних експертиз; 5)

підвищення рівня технічного обслуговування транспортних засобів та перевірки їх технічної справності.

Доведено недоцільність індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, що зумовлено його низькою ефективністю, яка 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 із цим, запобігати таким суспільно небезпечним діям доцільно за рахунок удосконалення транспортної та дорожньої інфраструктури та впливу на інших учасників дорожнього руху, зокрема – потерпілих в частині профілактики віктимної поведінки.

Зазначено, що для визначення особливостей віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху необхідно використовувати таку послідовність: 1) визначення особливостей особи кримінального правопорушника, зокрема його медичного стану, а також навичок керування транспортним засобом та водійського стажу на момент вчинення суспільно небезпечного діяння. Це необхідно для визначення наявності у водія реальної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді; 2) визначення особливостей жертви, її медичного стану, знань правил дорожнього руху, визначення типу (активна/пасивна жертва, жертва-провокація, рецидивна жертва тощо), встановлення особливостей її передвіктимної та поствіктимної поведінки; 3) визначення моменту піку віктимності (незадовільний рівень реагування в момент безпосередньої участі у дорожньому русі, негативна реакція на порушення правил дорожнього руху водієм та принципове продовження участі у дорожньому русі тощо); 4) встановлення особливостей взаємодії між правопорушником та жертвою після дорожньо-транспортної пригоди; 5) встановлення фактів вторинної віктимізації.

Актуалізовано, що з практичної точки зору дитяча віктимність має свої специфічні риси, зумовлені особливостями розвитку та становлення особистості. Основний пласт проблем знаходиться у площині незадовільного рівня виховання дитини, відсутності необхідних для безпечної поведінки знань та вмінь. Водночас, не можна залишити без уваги те, що проблемі запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху наразі приділяється значна увага, у тому числі це стосується загальносоціального запобігання, яке здійснюється за рахунок інтеграції відповідних освітніх проєктів у шкільну програму. Із неповнолітніми регулярно проводяться профілактичні бесіди із основ безпечного руху як вчителями, так і представниками правоохоронних органів. Одна, лабільна нервова система, відсутність життєвого досвіду, правової освіти, знижена концентрація уваги стають основними детермінантами віктимізації дітей як жертв дорожньо-транспортних пригод.

Розроблено систему заходів віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та диференційовано їх для різних типів жертв: жертв-водіїв, жертв-пішоходів та інших учасників дорожнього руху, а також жертв-пасажирів.

**Ключові слова:** кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, дорожній рух, безпека дорожнього руху, порушення правил дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, транспорт, кримінологічна характеристика, віктимологічна характеристика, запобігання.

## ABSTRACT

***Zhuchenko E. Yu. Criminological characteristics and prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety.*** – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for obtaining the degree of doctor of philosophy in specialty 081 – Law. – Donetsk State University of Internal Affairs, Kropyvnytskyi. – 2023.

A comprehensive criminological study of criminal offenses in the field of road traffic safety as a negative social and legal phenomenon has been carried out in the dissertation. A detailed criminological description of such an illegal act has been compiled, and a system of measures and means of criminal offenses prevention in the field of road traffic safety in Ukraine has been developed on this basis. It is claimed that criminal offenses in the field of road traffic safety as a socially dangerous phenomenon, as well as measures to prevent such acts became the subject of many scientific studies by domestic and foreign scientists. It is noted that to date the following problems remain unexplored or not fully investigated: 1) correlation between administrative-legal and criminal-legal limits of responsibility for violation of road traffic safety rules; 2) peculiarities of the mechanism of criminally illegal behavior of the subject of a criminal offense in the field of road safety; 3) victimological characteristics and the role of the victim in the mechanism of a criminal offense in the field of road traffic safety; 4) definition of a modern deterministic complex (in particular, considering special legal regime of martial law), which affects the quantitative and negative change in the qualitative indicator of criminal illegal activity in the field of road traffic safety; 5) establishing the identity of a criminal offender who commits a socially dangerous act in the field of road traffic safety, depending on the mechanism of his\her criminally illegal behavior; 6) update of strategic documents aimed at solving the problem of three-level prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety; 7) features of integration into national practice of positive

international and foreign experience in regulating relations in the field of road traffic safety.

Criminal offenses in the field of road traffic safety have very specific structures, which require a number of features to be taken into account in their criminal-legal characteristic. In this context it is also very telling that despite external similarity, each of these socially dangerous acts is individual and requires a careful approach.

Attention is drawn to the fact that socially determined grounds for the criminalization of road traffic safety violations are: 1) active development of transport infrastructure; 2) low efficiency of alternative to criminal repression measures and means to ensure road traffic safety; 3) lack of regulatory and legal grounds for enhancing traffic control; 4) lack of necessary criminal procedural guarantees of ensuring road traffic safety; 5) unsatisfactory security environment, which indicates insufficient criminal law protection of social relations in the field of road traffic safety; 6) trends towards the transformation of illegal influence, which must be prevented by prohibiting it by the norms of criminal legislation; 7) the legislator's desire for criminal-legal mobility; 8) modernization of criminal legislation in view of European integration prospects; 9) the need to integrate international and European road safety standards into the national criminal law policy.

It is noted that as of 2023, the dynamics of criminal offenses in the field of road safety is satisfactory and is characterized by a decrease: the rate of decrease from 2018 till 2022 is 1.4%, the tempo of decrease is 37%. A significant decrease in the level of accidents is due to the temporary occupation and ongoing hostilities in the Donetsk, Zaporizhzhia, Luhansk, Mykolaiv, Kharkiv, and Kherson regions. The most common types of traffic accidents in which victims appear are: collision, hitting a pedestrian, hitting an obstacle, hitting a cyclist, rolling over. The main reasons of road accidents are: exceeding safe speed, violation of maneuvering rules, violation of rules for passing through crossroads, failure to maintain a distance, failure to comply with the requirements of regulatory signals. Among the regions in which traffic accidents were

most often noted are Kharkiv, Odesa, Kyiv, Lviv, Dnipropetrovsk regions. The highest number of traffic accidents over the past five years (from 2018 to 2022) occurred between 5:00 p.m. and 6:00 p.m., mostly on Fridays and weekends.

Attention is drawn to the exclusive role of socio-economic determinants of criminal offenses in the field of road safety, which are as follows: 1) partial destabilization of the normal operation of critical infrastructure complicated the process of ensuring timely maintenance of vehicles due to organizational, managerial and economic reasons; 2) the forced internal displacement of people led to a partial economic decline, which shifted the state's priorities from ensuring normal and safe road traffic to restoring the state's economic capacity; 3) breaking of the road surface, bridges and other road constructions led to the complication of movement, which, due to the increase in the flow of citizens who regularly move around the country because of hostilities, becomes one of the main catalysts of traffic accidents; 4) loss of jobs, stressful situations more often lead to alcoholization of the population, which causes an increase in the number of cases of criminal offenses in the field of road traffic while being intoxicated; 5) partial migration of persons abroad led to a decrease in the quantitative indicator of criminal offenses in the field of road traffic safety, while negatively affecting the qualitative one; 6) deterioration of financial condition of citizens often causes neglect of minor technical problems of vehicles, which cause loss of control over the situation on the road; 7) significant corruption risks; 8) invalidity of the norms of national criminal legislation.

It has been established that persons who commit criminal offenses in the field of road traffic safety are rarely characterized by additional criminal-legal features due to the careless nature of the latter. The low percentage of persons who committed such acts under the influence of alcohol or drugs, as well as those with unexpunged/unexpired criminal records, indicates the absence of a significant degree of demoralization, antisocial behavior, and therefore, in most cases, the main reason for such acts is a low-level legal awareness of vehicle drivers.

It has been established that drivers as victims of criminal offenses in the field of road traffic safety can also be distinguished by such characteristics as: 1) insignificant driving experience, which does not allow avoiding uncontrolled (such ones that do not depend on this driver) situations during traffic; 2) lack of sufficient driving skills that do not depend on experience; 3) unsatisfactory condition of the vehicle, which makes it impossible to maneuver in situations dangerous for road traffic. This is also an important characteristic, since knowing consent for a defective vehicle to drive on the road is, on the one hand, dangerous from the point of view of potential public danger due to the owner's criminal self-confidence or negligence, on the other hand, it is an example of victim behavior, since in this case, the malfunction can become an obstacle to avoid a traffic accident; 4) partial violation of traffic rules, which could contribute to getting into an accident. In particular, it may be speeding, which, for example, became an additional factor that led to injury as a result of socially dangerous actions of another driver. It has been proven that sometimes the behavior of victims of criminal offenses in the field of road traffic safety can be characterized as false victim.

An example can be the situation when a person follows traffic rules but being aware of socially dangerous actions of the vehicle driver (in particular, deliberate continuation of traffic at pedestrian crossings of unregulated crossroads, ignoring signs and traffic lights, markings, etc.), continues to move across the road. In this case, there may be both principled behavior, which is caused by the driver's understanding of the violation of traffic rules and his desire to prove it, and also negligence and confidence of all road users. In this regard, it cannot be claimed that such persons have sustainable victim behavior or can be characterized as provocative or defiant.

Based on the analysis of criminal legislation of foreign countries (Belgium, Bulgaria, the Netherlands, Germany, the USA, France, Switzerland, etc.), it is concluded that criminal offenses in the field of road traffic safety are associated with such cross-cutting features as criminally unlawful self-confidence or negligence, the state of alcoholic or drug intoxication, violation of traffic rules. In some countries, the

signs of criminal offenses in the field of road traffic safety are increasing, depending on the specifics of the development of transport infrastructure and regulatory and legal support for road traffic safety.

From the point of preventive activities, in foreign countries, the main subjects of preventing criminal offenses in the field of road traffic safety are law enforcement bodies and the public. Public involvement is one of the effective criminological measures and means to prevent criminal offenses in the field of traffic. By public in this case, we mean both special groups of people whose task is to interact with law enforcement bodies ensuring road traffic safety and individual citizens who seek to help the state.

Taking into account international and foreign experience, it was concluded that in order to improve criminological prevention of criminal offenses in the field of road traffic, Ukraine can implement a number of measures: 1) improve the legal framework in the field of road traffic; 2) improve the construction of pedestrian crossings and street lighting, as well as the condition of roads; 3) to prohibit the use of electronic devices (including mobile phones, audio and video players, etc.) by drivers and passengers during traffic; 4) ensure regular promotion of a healthy lifestyle and safe road traffic with the demonstration of the results of its violation.

General social means of preventing criminal offenses in the field of road traffic safety must include: socio-economic, legal, organizational, technical, informational and educational ones.

Measures of special criminological prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety may include 1) improvement of the limits of criminal responsibility for committing criminal offenses in the field of road traffic safety by establishing a detailed differentiation of punishments depending on the reason of the road traffic accident; 2) improving the work of the patrol police of Ukraine under the special legal regime of martial law; 3) improvement of tactics and methods of pretrial investigation of criminal offenses in the field of road traffic safety; 4) improvement of

information support for the pre-trial investigation of traffic accidents, in particular in terms of special knowledge application and conducting auto technical expertise; 5) increasing the level of maintenance of vehicles and checking their technical condition.

Inexpediency of individual-prophylactic prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety has been proven, that is due to its low efficiency, which is confirmed by statistic data and judicial practice, as well as the lack of clearly defined and potentially effective ways of influencing the person who violates traffic rules. In this regard, it is expedient to prevent such socially dangerous acts by improving transport and road infrastructure and influencing other road users, in particular, victims in terms of prevention their victim behavior.

It is noted that the following sequence should be used to determine characteristics of victimological prevention of criminal offenses in the field of traffic: 1) determination of a criminal offender's characteristics, in particular his medical condition, as well as vehicle driving skills and driving experience at the time of committing a socially dangerous act. This is necessary to determine whether the driver had a real opportunity to prevent a traffic accident; 2) determining characteristics of the victim, his\her medical condition, knowledge of traffic rules, determining its type (active/passive victim, victim-provocateur, recidive victim, etc.), establishing characteristics of his\her pre-victim and post-victim behavior; 3) determining the moment of peak victimization (unsatisfactory level of response at the time of direct participation in traffic, negative reaction to violation of traffic rules by the driver and his continuing participation in road traffic in principle, etc.); 4) establishing peculiarities of the interaction between the offender and the victim after the traffic accident; 5) establishing the facts of secondary victimization.

It has been updated that, from the practical point of view, child victimization has its own specific features, which are determined by the specifics of its development. The main problems are caused by an unsatisfactory level of a child's upbringing, a lack of knowledge and skills necessary for its safe behavior. At the same time, we cannot

ignore the fact that the problem of preventing criminal offenses in the field of road traffic safety is currently receiving considerable attention, including general social prevention, which is carried out through the integration of relevant educational projects into the school curriculum.

Preventive conversations on the basics of safe driving are regularly held with minors by both teachers and representatives of law enforcement bodies. The labile nervous system, lack of life experience and legal education, and reduced concentration of attention become the main determinants of the victimization of children as victims of traffic accidents. A system of measures for victimological prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety has been developed and differentiated for different types of victims: driver victims, pedestrian victims and other road users, as well as passenger victims.

**Keywords:** criminal offense against road traffic safety and transport operation, traffic, road traffic safety, violation of traffic rules, traffic accident, transport, criminological characteristic, victimological characteristic, prevention.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:*

1. Єпринцев П.С., Жученко Є.Ю. Загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Правовий часопис Донбасу*. 2021. №3. С. 115-125.

2. Жученко Є.Ю. Зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2021. №3. С. 108-114.

3. Жученко Є.Ю. Кримінально-правова характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. №3. С. 87-96.

4. Жученко Є.Ю. Стан кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. 2023. № 1 (79). С. 287–293

*які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

1. Жученко Є.Ю. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Протидія кримінальним правопорушенням на території проведення ООС: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Маріуполь, 22 жовтня 2021 року). Ред. кол.: О. Волобуєва, А. Данилевський, В. Котова. Маріуполь, 2021. С. 66-69.

2. Жученко Є.Ю. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *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. 67–69.

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	20
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРИМІНОЛОГІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ</b> .....	34
1.1. Стан наукового розроблення проблеми запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.....	34
1.2. Специфіка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.....	53
1.3. Соціальна обумовленість криміналізації порушення безпеки дорожнього руху.....	69
<b>Висновки до 1 розділу</b> .....	89
<b>РОЗДІЛ 2. КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ</b> .....	91
2.1. Стан і тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.....	91
2.2. Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.....	110
2.3. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху.....	129
2.4. Віктимологічна характеристика жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.....	149
<b>Висновки до 2 розділу</b> .....	169
<b>РОЗДІЛ 3. ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ</b> ....	174
3.1 Зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху.....	174

3.2. Загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.....	193
3.3. Індивідуально-профілактичні та віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.....	213
<b>Висновки до 3 розділу.....</b>	<b>232</b>
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>239</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>252</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>276</b>

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Безпека дорожнього руху в сучасних умовах є невід’ємним складником системи забезпечення національної безпеки держави, особливо – в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану. Право на безпечний рух гарантується низкою нормативно-правих актів. В Законі України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ «Про дорожній рух» законодавцем визначено правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища. Водночас ключовим механізмом правового регулювання є кримінально-правові засоби охорони права на безпечний рух та експлуатацію транспорту. У Кримінальному кодексі України (далі – КК України) визначено, які суспільно небезпечні діяння є кримінальними правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху, та наведено межі кримінальної відповідальності та покарання для осіб, які їх вчинили. Зазначені кримінально-правові норми об’єднані у Розділі ХІ КК України – «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Структура кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту дозволяє викоремити порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, передбачене ст. 286 КК України як найбільш поширене суспільно небезпечне діяння. Відповідно до даних офіційної статистичної звітності: у 2018 році було обліковано 8257 (47 %) таких діянь, у 2019 році – 8739 (50,7 %), у 2020 році – 8864 (56,1 %), у 2021 – 7961 (59 %), станом на грудень 2022 року було 6366 (49,9 %) кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України. Отже, на відміну від загальної кількості кримінальних правопорушень, які мають тенденцію до зниження, суспільно небезпечне діяння, передбачене ст. 286 КК України позиціонується як таке, що демонструє

негативну динаміку, яка дещо стабілізувалась у 2022 році. Водночас такий стан справ зумовлений введенням особливого правового режиму воєнного стану, а також активними бойовими діями країни-агресора. Отже, не дивлячись на задеклароване в аналітичних даних зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод у 2022 році, фактично кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху залишаються актуальними.

Усього у період з 2018 по грудень 2022 року було зареєстровано 76738 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, в тому числі: у 2018 році – 17485 кримінальних правопорушень (3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2019 році – 17210 (3,8 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2020 – 15795 (4,3 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2021 – 13493 (4,1 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), станом на грудень 2022 року було вчинено 12755 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь). Із вказаної кількості кримінальних правопорушень особливо тяжкими були: у 2018 році 7,8 %, у 2019 році – 6,6 %, у 2020 році – 4,7 %, у 2021 – 4,8 %, станом на грудень 2022 року – 4,3 %. Логічно, що така нестабільна та негативна динаміка зумовлює потребу у консолідації зусиль вчених та практиків для створення механізму, необхідного та достатнього для запобігання таким кримінальним правопорушенням, що можна зробити лише шляхом вивчення стану доктринального та нормативно-правового забезпечення, а також міжнародних рекомендацій та зарубіжної практики протидії кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

У науці кримінального права та кримінології питанням запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху присвятили свої роботи такі вчені, як: А.М. Бабенко, О.М. Бандурка, В.С. Батиргарєєва, С.С. Вітвіцький, С.В. Власенко, В.В. Голіна, Б.М. Головкін, С.М. Гусаров,

А.О. Данилевський, С.Ф. Денисов, Т.А. Денисова, О.М. Джужа, П.С. Єпринцев, А.П. Закалюк, О.Г. Колб, М.Г. Колодяжний, В.Я. Конопельський, І.М. Копотун, С.С. Кузьменко, В.А. Мисливий, Є.С. Назимко, М.І. Панов, Н.А. Орловська, В.І. Осадчий, К.О. Полтава, І.М. Романюк, М.М. Рудик, О.П. Рябчинська, І.В. Самокиш, О.В. Смаглюк, Є.Л. Стрельцов, В.Я. Тацій, Д.М. Тичина, В.О. Туляков, П.Л. Фріс, І.С. Христич, І. М. Чекмарьова, Г.М. Чернишов, С.С. Чернявський, В. В. Шаблистий, В. І. Шакун та ін.

Проведені дослідження істотно розширили межі знань про запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. Водночас активні бойові дії, які на сьогоднішній день ведуться країною-агресором проти України, а також фактична зміна пріоритетів держави, зумовлена воєнним станом, призвели до втрати об'єктивних даних щодо реальної кримінологічної ситуації та кількісно-якісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також актуалізували потребу в інтенсифікації наукових пошуків в цій сфері. Зокрема, відкритими для дискусії залишились проблеми детермінації таких суспільно небезпечних діянь, які схильні до трансформацій, залежних від часових та просторових факторів; поглиблення знань щодо структури особи кримінального правопорушника, який вчиняє кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; уточнення класифікаційних підстав типології жертв таких суспільно небезпечних діянь; розробка дієвих та сучасних заходів та засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та віктимологічної профілактики віктимної поведінки потерпілих від таких діянь осіб тощо. У сучасній кримінології відсутні монографічні дослідження, присвячені питанням запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Окреслені проблеми визначили вибір теми дисертації, її мету та завдання.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**  
Дисертаційне дослідження проведено відповідно до Національної стратегії у

сфері прав людини на 2021-2023 роки, затвердженої Указом Президента України № 119/2021 від 24 березня 2021 року, Стратегії національної безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 14 вересня 2020 року №392, Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 року № 695.

Тема дисертаційного дослідження обрана в межах Переліку пріоритетних тематичних напрямів наукових досліджень і науково-технічних розробок на період до 2022 року, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.2011 № 942; Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020-2024 роки, затвердженої Наказом МВС України від 11.06.2020 № 454, Плану наукової роботи Міністерства внутрішніх справ України на 2023 рік, рекомендованого до затвердження рішенням постійного консультативного органу Міністерства внутрішніх справ України «Наукова рада Міністерства внутрішніх справ України» (протокол №2 від 27.12.2022). Роботу виконано в межах науково-дослідної теми Донецького державного університету внутрішніх справ «Протидія кримінальним правопорушенням на території проведення ООС (Операції об'єднаних сил)» на 2020-2024 рр. (номер державної реєстрації 0120U105580).

Тему дисертаційного дослідження затверджено Вченою радою Донецького юридичного інститут МВС України 14.04.2021 (протокол № 11).

**Мета і завдання дослідження.** *Метою* роботи є комплексне кримінологічне дослідження кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, складення кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та розроблення заходів та засобів запобігання таким суспільно небезпечним діянням в Україні.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення таких *завдань*:

– з'ясувати стан наукового розроблення проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні;

- охарактеризувати специфіку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;
- розглянути соціальну обумовленість криміналізації порушення безпеки дорожнього руху;
- охарактеризувати стан і тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні;
- проаналізувати детермінанти, які впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;
- визначити кримінологічно значущі ознаки осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху;
- надати віктимологічну характеристику жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;
- проаналізувати зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху;
- сформулювати концептуальне бачення загальносоціальних та спеціально-кримінологічних напрямів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху;
- розробити індивідуально-профілактичні та віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

*Об'єкт дослідження* – порушення безпеки дорожнього руху як негативне соціально-правове явище, а також суспільні відносини, пов'язані з запобіганням кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

*Предмет дослідження* – кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

**Методи дослідження** обрано відповідно до мети, задач, об'єкта і предмета дослідження, що ґрунтуються на сучасній теорії пізнання. Методологічним

підґрунтям дослідження є *діалектичний метод* наукового пізнання, який дозволив визначити основні причини та умови негативної динаміки кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також визначити напрями запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. На діалектичній основі у дисертації було застосовано окремі загальнонаукові та спеціальні методи юридичної науки. *Загальнонаукові* методи (аналіз, синтез, дедукція, індукція, аналогія) дозволили уточнити та деталізувати зміст питань, розглянутих у дисертації (розділи 1–3). В роботі також застосовувалися спеціально-правові методи, зокрема: *формально-логічний* метод дозволив з'ясувати особливості побудови понятійно-категоріального апарату (розділи 1–3); *історико-правовий* метод використано при дослідженні стану наукового розроблення проблем кримінально-правового та кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні (підрозділ 1.1); *компаративістський* метод застосовано при аналізі міжнародних стандартів та рекомендацій, зарубіжного досвіду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, а також оцінки можливостей інтеграції позитивного зарубіжного досвіду в національне законодавство та правоохоронну практику (розділ 3); метод *контент-аналізу* дав змогу опрацювати матеріали судової практики за окремими параметрами (розділ 2); метод *експертних оцінок* використано для з'ясування ефективності правозастосовної діяльності та визначення детермінант кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху (розділи 2–3); *психологічні* методи дозволили розкрити та деталізувати особливості особи та жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також встановити механізм віктимної поведінки (підрозділи 2.3, 2.4); за допомогою *соціологічних методів* та методу *системного аналізу* охарактеризовано стан, тенденції та детермінанти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні (підрозділи 2.1, 2.2.); *статистичний метод* дав змогу

проаналізувати зібрані емпіричні дані, а також офіційну статистичну звітність (розділи 1–3).

*Емпіричну базу дослідження становлять результати вивчення 563 кримінальних проваджень (завершені провадження протягом 2012–2022 рр.) з усіх регіонів країни; статистичні та аналітичні дані Офісу Генерального прокурора України, Державного бюро розслідувань, МВС України, Національної поліції України; слідча та прокурорська практика.*

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що дисертація є одним із перших в Україні комплексним монографічним дослідженням теоретичних і практичних проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, а також міжнародних та європейських рекомендацій та зарубіжної практики. У роботі обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, зокрема:

*уперше:*

– на основі кримінологічного дослідження обґрунтовано доцільність внесення змін та доповнень до КК України, спрямованих на удосконалення кримінально-правового забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в частині посилення кримінальної відповідальності за такі діяння шляхом вилучення із низки норм кримінального законодавства, в які було внесено зміни відповідно до Закону України від 16.02.2021 № 1231-ІХ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» вказівки на таку специфічну ознаку як стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Пропозиція аргументована результатами проведеного аналізу емпіричних даних, які свідчать, що кількість таких кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього

руху не перевищує аналогічні діяння, вчинені особами без наведених специфічних ознак;

– визначено змістовні складові міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, які інтегровані у більшість зарубіжних кримінальних законодавств та є цінними для запозичення у національну кримінологічну практику із запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: 1) превалювання технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху; 2) цифровізація баз даних водіїв, а також їх адміністративно-правової та кримінально-правової ретроспективи; 3) активний розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення та розгалуження системи сплатних автошляхів; 4) закріплення та популяризація принципу «нульової» толерантності громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху, зокрема – концепції «Vision Zero»; 5) актуалізація та нормативно-правове закріплення аварійних коридорів;

– запропоновано типологію жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: 1) провокативні жертви – особи, які свідомо порушують правила дорожнього руху, усвідомлюючи небезпечний характер своїх дій та потенційні наслідки; 2) зухвалі жертви – особи, які усвідомлюють, що водій порушує правила дорожнього руху та/або має нехарактерний та неадекватний стиль керування транспортним засобом, що може свідчити про його специфічний стан, але свідомо нехтують правилами особистої безпеки; 3) пасивні жертви – особи, які стали жертвою кримінального правопорушення через психологічні особливості (не зумовлені медичними проблемами), котрі не дозволили своєчасно зреагувати на потенційну небезпеку (наприклад, низька увага, лабільність тощо); 4) умовні жертви – жертви, які випадково потрапили у ситуацію з високим індексом віктимності, не порушуючи правил дорожнього руху та не усвідомлюючи потенційну небезпеку; 5) жертви-водії – специфічна категорія потерпілих осіб, які характеризуються підвищеним ступенем

відповідальності у зв'язку з їх частковою можливістю уникнути потрапляння у дорожньо-транспортну пригоду за умови наявності навичок керування, достатніх для здійснення маневрування та уникнення протиправного впливу з боку водія-кримінального правопорушника;

– використовуючи гіпотезу про різний механізм вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також роль жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки, диференційовано заходи віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в залежності від типу жертв таких суспільно небезпечних діянь. Зокрема, запропоновано механізм запобігання віктимній поведінці жертв-водіїв, жертв-пасажирів транспортних засобів, жертв-пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

*удосконалено:*

– систематизацію проблемних питань, які дозволять удосконалити наукові знання щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху у галузі кримінального права та кримінології, які диференційовано таким чином: 1) визначення кореляції між адміністративно-правовими та кримінально-правовими межами відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху; 2) встановлення особливостей механізму кримінально протиправної поведінки суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) складення віктимологічної характеристики та визначення ролі потерпілої особи в механізмі кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 4) визначення сучасного детермінаційного комплексу (зокрема, із урахуванням особливого правового режиму воєнного стану), який впливає на кількісний та негативну зміну якісного показника кримінально протиправної активності у сфері безпеки дорожнього руху; 5) встановлення ознак особи кримінального правопорушника, який вчиняє суспільно небезпечне діяння у сфері безпеки дорожнього руху в залежності від

механізму його кримінально протиправної поведінки; б) актуалізація стратегічних документів, спрямованих на вирішення проблеми трирівневого запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; 7) встановлення особливостей інтеграції у національну практику позитивного міжнародного та зарубіжного досвіду регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху;

– соціально-економічні та правові детермінанти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, якими є: 1) часткова дестабілізація нормальної роботи критичної інфраструктури, яка ускладнила процес забезпечення своєчасного обслуговування транспортних засобів через організаційно-управлінські та економічні причини; 2) вимушене внутрішнє переміщення осіб, яке призвело до часткового економічного занепаду, що змістило пріоритети держави із забезпечення нормального та безпечного дорожнього руху на відновлення економічної спроможності держави; 3) порушення дорожнього покриття, пошкодження мостів та інших дорожніх споруджень, що призвело до ускладнення пересування; 4) втрата робочих місць, стресові стани стали призводити до алкологізації населення, що стає причиною зростання кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння; 5) часткова міграція осіб за кордон призвела до зменшення кількісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, при цьому негативно вплинула на якісний; 6) погіршення матеріального стану громадян часто стає причиною нехтування незначних технічних проблем транспортних засобів, які стають причиною втрати контролю над ситуацією на дорозі; 7) значні корупційні ризики; 8) недієвість норм національного кримінального законодавства.

– кримінологічно значущі ознаки особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, якими є такі: чоловік 29–39 років (29,7 %), громадянин України (99,6 %), із повною загальною та базовою

загальною середньою освітою (34,8 %) або повною вищою та базовою вищою освітою (31,1 %), працездатний, але такий, що ніде не працює та не навчається (39,4 %). Характеризується низьким рівнем відповідальності та правосвідомості. Вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (відсоток осіб, які на момент вчинення суспільно небезпечного діяння знаходились у стані алкогольного сп'яніння – 9,3 %), вчиняє кримінальне правопорушення вперше (відсоток осіб, які вчинили повторно – 2,5 %), незнятої/непогашеної судимості не має (0,8 % мали на момент вчинення діяння таку кримінально-правову ознаку);

– соціально-економічні та правові заходи та засоби запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: 1) удосконалення національного нормативно-правового забезпечення співпраці України та Європейського Союзу у транспортній галузі; 2) посилення транзитного потенціалу країни; 3) створення механізму поступової інтеграції України до транс'європейських транспортних мереж, посилення ролі співробітництва держави у Спільній транспортній політиці Європейського Союзу; 4) розширення діапазону прибуткових інвестицій за рахунок збільшення транспортного інфраструктурного капіталу; 5) сприяння розвитку стратегії нульової толерантності громадян до порушень правил дорожнього руху; 6) відновлення дорожньої інфраструктури, яка постраждала внаслідок активних бойових дій; 7) підвищення рівня інвестиційної привабливості країни в умовах воєнного стану з метою отримання коштів для розвитку транспортної галузі; 8) сприяння остаточній інтеграції стратегії Vision Zero в українську практику запобігання дорожньо-транспортним пригодам; 9) закріплення у правилах дорожнього руху поняття аварійного коридору та вимог щодо його формування;

*набули подальшого розвитку:*

– аргументи щодо недоцільності застосування заходів індивідуальної профілактики до осіб, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Результати аналізу державної статистики, офіційної звітності

Національної поліції України та судової практики свідчать про низьку ефективність індивідуально-профілактичного запобігання, яка, зокрема, зумовлена необережною формою вини таких суспільно небезпечних діянь, а також відсутністю дієвих способів впливу на кримінального правопорушника;

– наукові підходи до віктимологічних детермінант кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які є такими: 1) неефективність освітніх заходів; 2) низький рівень відповідальності громадян за власне життя та здоров'я, відсутність елементарних навичок безпечної поведінки на дорозі; 3) відсутність знань та вмінь щодо надання первинної та екстреної медичної допомоги; 4) нехтування рекомендаціями щодо доцільності користування світловідбивними стрічками під час переміщення вулицею в умовах відсутнього освітлення; 5) стан алкогольного або наркотичного сп'яніння;

– визначення загальносоціальних заходів запобігання кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а саме: 1) соціально-економічні та правові заходи; 2) організаційно-технічні заходи; 3) інформаційно-виховні заходи;

– підходи до визначення кримінологічно значущих ознак водіїв як жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, яких можуть виділяти такі характеристики як: 1) незначний водійський досвід, який не дозволяє уникати неконтрольованих (таких, що не залежать від даного водія) ситуацій під час дорожнього руху; 2) відсутність достатніх навичок керування, які не залежать від досвіду; 3) ігнорування незадовільного стану транспортного засобу, який унеможливорює маневрування у небезпечних для дорожнього руху ситуаціях; 4) допущення часткового порушення правил дорожнього руху, які могли сприяти потраплянню у дорожньо-транспортну пригоду.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що матеріали дослідження використовуються у:

- *законотворчій діяльності* – під час удосконалення законодавства щодо

запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні;

- *науково-дослідній сфері* – для подальшого розроблення наукових проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху (акт впровадження у науково-дослідну діяльність Донецького державного університету внутрішніх справ від 04.04.2023);

- *правозастосовній діяльності* – для розроблення й удосконалення відомчих (міжвідомчих) нормативно-правових актів, підготовки методичних рекомендацій, організаційних рішень і цільових програм (планів) з питань запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху;

- *освітньому процесі* – під час підготовки лекцій, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з кримінології, кримінального права, а також проведення різних видів занять з відповідних дисциплін у системі підвищення кваліфікації працівників оперативних підрозділів, превентивної діяльності Національної поліції України (акт впровадження в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ від 04.04.2023).

**Апробація матеріалів дисертації.** Результати дослідження було презентовано та обговорено на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, круглих столах: «Протидія кримінальним правопорушенням на території проведення ООС» (м. Маріуполь, 22 жовтня 2021 р.), «Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти» (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 р.).

**Публікації.** Основні положення та висновки дослідження, що сформульовані в дисертації, відображено в 6 наукових публікаціях, серед яких 4 статті у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових з юридичних наук, 2 тез доповідей на міжнародній та всеукраїнській науково-практичних конференціях.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається з анотацій, вступу, трьох розділів, що містять десять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (206

найменувань на 24 сторінках) та 2 додатків (6 сторінок). Повний обсяг дисертації становить 281 сторінок, з них основного тексту – 232 сторінки.

# РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРИМІНОЛОГІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

## 1.1. Стан наукового розроблення проблеми запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху

Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху завжди були і залишаються актуальними як для осіб, які їх вчиняють, так і для вчених-фахівців у галузі кримінального права та кримінології. Не дивлячись на те, що такі діяння мають необережну форму вини, їх суспільна небезпечність є очевидною, що зумовлено складністю розробки алгоритмів досудового розслідування, реагування та запобігання таким суспільно небезпечним діянням. Логічно, що така ситуація активізує наукові пошуки в цій царині, зумовлені прагненням вчених знайти універсальний механізм, здатний якісно вплинути на кримінологічну ситуацію в сфері безпеки дорожнього руху. Водночас, сучасні тенденції, зумовлені нестабільною політичною та економічною ситуацією в країні, неоднозначністю, конкурентністю та колізійністю нормативно-правового забезпечення призводять до втрати рівноваги та відповідності рішень, запропонованих вченими проблемам, які виникають у сфері безпеки дорожнього руху.

Так, наприклад, у 2005 році В.А. Мисливим було захищено одне із перших після прийняття у 2001 році чинного кримінального законодавства дисертаційне дослідження на здобуття наукового ступеню доктора юридичних наук на тему: «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження)». Вченим вперше було створено підґрунтя для вдосконалення кримінального законодавства України щодо злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту на базі узагальнення та аналізу в порівняльно-правовому аспекті національного та

іноземного кримінального законодавства щодо кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; у рамках теорії кримінального права обґрунтовано видовий об'єкт злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, запропоновано класифікацію та здійснено їх поглиблений кримінально-правовий аналіз; доведено однорідність за своєю сутністю та ознаками злочинів проти безпеки дорожнього руху і дорожньо-транспортних пригод та їх відмінність лише за наслідками, що дозволяє здійснити дослідження їх загального масиву [114, с. 132]. З 2005 року в характеристиці кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху відбулось багато змін, низка з яких зумовлена регулярним переглядом нормативно-правової бази в цій царині. Водночас, частково змінився і механізм вчинення таких суспільно небезпечних діянь, особистісні характеристики їх суб'єктів, потерпілих тощо. Це свідчить про те, що наступність у праві, динамізм кримінального законодавства потребує від учених певної гнучкості та здатності до актуалізації наукових поглядів відповідно до сучасних тенденцій.

У роботі вченим також було визначено стан, структуру і динаміку цих деліктів, тенденцію їх зростання та фактори, що її обумовлюють; обґрунтовано вчення про кримінально-правову характеристику злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та її складові: соціальну обумовленість й аналіз відповідних складів злочинів, а також об'єктивних і суб'єктивних факторів цих суспільно небезпечних діянь; наведено додаткові аргументи щодо повного виключення з кримінального законодавства такого виду наслідків, як «нещасні випадки»; визначено кримінологічну характеристику зазначених злочинів, що включає: кількісні, просторові, часові та інші показники (рівень, структура, динаміка, масштаби шкоди тощо), що відображають їх місце серед інших видів злочинів; механізм злочинної поведінки порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з урахуванням обстановки та способу їх вчинення та ролі в ньому суб'єктивного фактору; типологічні

особливості особи злочинців та потерпілих; причини та умови, що викликають вчинення цих злочинів; доведено доцільність виокремлення кримінологічної характеристики злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту у самостійний розділ кримінології; запропонована вдосконалена система кримінально-правових норм щодо злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту з огляду на родовий та видовий об'єкти злочинів проти безпеки дорожнього руху в кримінальному законодавстві України [114, с. 132]. Варто також звернути увагу на те, що більшість рекомендацій, запропонованих вченим у дисертаційній роботі були враховані, підтвердженням чого є виділення у більшості сучасних підручників з кримінології самостійного розділу, присвяченого кримінологічній характеристиці та запобіганню кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Актуальною необхідно визнати і оцінку ролі потерпілих в механізмі кримінально протиправної поведінки, яка зумовила дорожньо-транспортну пригоду, оскільки жертви такого роду діянь у більшості наукових праць залишаються поза увагою, що є недоцільним з огляду на наявний взаємозв'язок між суб'єктом кримінального правопорушення та його жертвою.

Певний доробок було зроблено І.О. Христич у науковій статті на тему: «Основні тенденції зміни правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту». Вказується, що кількість дорожньо-транспортних пригод і їх тяжкість істотно різняться у різних обліках. Так, за даними МОЗ, їх тяжкість істотно більше, ніж за статистикою МВС. Крім того громадські активісти систематично підкреслюють, що автотранспортні пригоди, які не призвели до тяжких тілесних ушкоджень, зовсім не потрапляють до статистичних показників, особливо це стосується України. Як загальновідомо, в чинному Кримінальному кодексі України є розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 17 статей, що забезпечують захист безпечного функціонування транспортної системи України, а саме залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального, трубопровідного

транспорту, від посягань на життя та здоров'я громадян, власність та довкілля. Вчена, як і більшість учених України, вважає, що в цей розділ було недоцільно включати статтю 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом», адже її краще було віднести до злочинів проти власності. Зараз особи, які розробляють проект нового Кримінального кодексу України, згодні з цією думкою. Дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини належать до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі злочинної недбалості та злочинної самовпевненості на території країни за певний проміжок часу, а також яка характеризується кількісними і якісними показниками [194]. Вчена проводила своє дослідження у 2021 році, що робить його більш актуальним та своєчасним, порівняно із попереднім дисертаційним дослідженням. Водночас, на рівні наукової статті було отримано достатньо вагомий для кримінологічної та кримінально-правової науки висновки щодо недоцільності передбачення ст. 289 КК України в межах кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху, а також акцентовано увагу на необережній формі вини таких суспільно небезпечних діянь.

В роботі також вказано на те, що поняттям дорожньо-транспортних (автотранспортних) злочинів охоплюють такі склади злочинів: 1) порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України); 2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); 3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); 4) порушення пішоходом, велосипедистом, їздовим, ремонтником тощо правил, які забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291 КК України) [97]. Обов'язковим елементом сфери дорожнього руху виступають механічні та інші транспортні засоби, основним видом яких є автомобілі. Упродовж понад ста років існування автомобіль увібрав у себе ледве не всі наявні досягнення науково-технічних галузей знань, і сьогодні

він залишається об'єктом апробації найбільш передових ідей. Негативна динаміка транспортних злочинів стала особливо загрозливою наприкінці другого тисячоліття, що є характерним для більшості розвинутих країн світу. Як загальновідомо, рівень цивілізації суспільства визначається також рівнем розвитку транспорту, який також є проблемою безпеки руху та його експлуатації. Зрозуміло, що поки що він залишається об'єктом підвищеної небезпеки [194]. Віднесення транспорту до об'єктів підвищеної небезпеки зумовлює необхідність закріплення його в нормах кримінального законодавства. Актуалізують це питання також кримінологічні показники, відповідно до яких кількість кримінально протиправних пригод (не дивлячись на посилення меж кримінальної відповідальності та покарання) із кожним роком збільшується, чому сприяє технічний прогрес, віктимізація населення, зростання кількості осіб, які мають алкогольну та наркотичну залежність тощо.

Дещо пізніше в роботі «Латентність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» вчена підтримала позицію 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 здійснюватись 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; 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. [88, с. 206]. Така позиція є правильною, однак, менталітет та стале нігілістичне відношення населення до такого роду кримінальних правопорушень ускладнює процес розвитку нульової толерантності до суспільно небезпечних діянь. Варто також звернути увагу на те, що нульова терпимість має тісний взаємозв'язок із процесом віктимізації населення, що є доречним і в контексті кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху. Віктимна поведінка громадян, їх легковажність та необачність, відсутність належного рівня правової освіти часто стає причиною зростання кількості суспільно небезпечних діянь, їх латенізації тощо.

Цікавою є наукова стаття А.В. Калініної «Кримінологічне законодавство України у сфері убезпечення дорожнього руху». 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 [76]. 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 фонових для неї явищ [198,

с. 453]. Кримінологічне законодавство не можна вважати однією із галузей системи законодавства України. Кримінологічне законодавство не є законодавством у традиційному розумінні цього терміна [76]. Вчена запропонувала достатньо цікавий підхід в частині формулювання поняття, сутності та змісту кримінологічного законодавства. На сьогоднішній день така дефініція не є широкою для використання, водночас, вона може застосовуватись для визначення специфіки окремих видів кримінальних правопорушень.

У роботі також вказується, що норми, які 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). Кримінологічне законодавство не слід підміняти кримінологічною (профілактичною, запобіжною і т. п.) функцією того чи іншого галузевого законодавства. Характеризуючи удосконалення такої функції кримінального законодавства, 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» [194]. Отже, розмежування кримінологічного законодавства, а також інших галузевих особливостей має відбуватись за рахунок визначення кола завдань, які мають бути ними вирішені. Кримінологічне законодавство має розумітись як сукупність нормативно-правових актів, які визначають зміст реалізації кримінологічної політики.

Остання, у свою чергу, вже має передбачати заходи та засоби, спрямовані на удосконалення кримінологічної ситуації в країні.

Регулятивні норми – норми законодавства, спрямовані на дотримання правил, норм і стандартів експлуатації транспорту, забезпечення правил при організації безпеки дорожнього руху та інших приписів, що визначають правила для учасників дорожнього руху. Сутність регулятивних норм у сфері убезпечення 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 [180, с. 56]. Таким чином, вчена узагальнила особливості кримінологічного законодавства у сфері дорожнього руху та класифікувала його відповідно до специфіки призначення.

М.М. Рудик в статті: «Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту» звернув увагу на те, що на сьогодні правові засади забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту становлять значний масив нормативно-правових актів різної ієрархічної належності, починаючи від міжнародних договорів і закінчуючи національними підзаконними документами вищих та центральних органів влади. У цьому контексті ситуацію в означеній сфері можна визначити як позитивну, адже робота суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не тільки вичерпно регламентована, а й постійно вдосконалюється відповідно до перспективних напрямів розвитку, що виражається в стратегічно спрямованих нормах різних концепцій, програм та

інших аналогічних актів. Водночас, на сьогоднішній день в Україні увесь такий масив нормативно-правових актів, на жаль, не відображає основні принципи та засади актів права ООН та ЄС, а саме, те, що громадянин і його безпека має стати центром державної політики України у сфері БДР. Міжнародний досвід свідчить, що основою системи БДР розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем указаної сфери. Використання наявного та практично перевіреного досвіду інших країн для України є найбільш ефективним, швидким та маловитратним шляхом розв'язання проблеми, особливо в умовах сьогоднішньої економічної кризи. У повній мірі такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і вироблення принципів та побудови національної системи забезпечення БДР. Основою такої системи має бути принцип спільної відповідальності всіх складових суспільства [163]. Однак, не дивлячись на розгалужену систему нормативно-правових актів, на яку звернув увагу вчений, необхідно відмітити також майже повну відсутність необхідної кількості стратегічних документів, спрямованих як на удосконалення безпеки дорожнього руху, так і на запобігання кримінальним правопорушенням, які можуть вчинятись в цій сфері. При цьому необхідно відмітити правильне зауваження щодо необхідності у створенні єдиної системи, яка б надавала можливість комплексно підходити до проблеми запобігання кримінальним правопорушенням в Україні.

Виходячи з цього, вважаємо доречним схвалити Стратегію забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року, в якій виділити такі напрями державної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту: – розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху. Як відомо, від якості нормативно-правових актів наряду залежить ефективність організації правовідносин, забезпечення законності та правопорядку, динамічний розвиток відповідних галузей і сфер соціального життя, авторитет органів державної влади. На жаль,

сучасний стан нормативно-правової регламентації суспільних відносин у сфері дорожнього руху (зокрема, в частині забезпечення його безпеки) не дає підстав розраховувати на позитивний соціально-економічний результат. Відсутність «стрижневого» закону з питань БДР; розпорошеність кореспондуючих норм по величезному масиву галузевих нормативно-правових актів; фрагментарність правового регулювання; застарілість та неузгодженість нормативного матеріалу; логіко-юридичні погрішності змісту законодавчих положень; безсистемність нормотворення – ці та інші проблеми, з одного боку, змушують констатувати недосконалість нормативно-правової бази, а з іншого – дозволяють убачати в окресленому напрямі державної політики стратегічний ресурс для оптимізації праввідносин та покращення основних показників БДР; – модернізація системи управління БДР. За загальним визнанням, вітчизняна система забезпечення БДР перебуває в надзвичайно розбалансованому стані, що вкрай негативно позначається на її ефективності [112, с. 82]. Практично відсутня координація управлінської діяльності на міжгалузевому та міжрегіональному рівнях. Центральні органи виконавчої влади у сфері БДР провадять «свою» відомчу політику, всіляко відхрещуючись від відповідальності за загальний стан справ. Місцеві державні адміністрації та органи самоврядування часто-густо не можуть дійти згоди щодо розподілу сфер адміністративного впливу (причому, зазвичай, має місце не перетягування повноважень, а, навпаки – їх взаємне перекладання). Функції щодо управління безпекою дорожнього руху та контроль за здійсненням відповідного напрямку управлінської діяльності виконує по суті один і той самий орган – Міністерство внутрішніх справ України (думається, питання про відомчу «ангажованість» цього контролю є риторичним) [163]. Такого роду пропозиція є своєчасною. Необхідно відмітити, що на сьогоднішній день в Україні існує низка стратегій, спрямованих на запобігання окремим видам кримінальних правопорушень (зокрема, організованій злочинності, корупційній тощо). Однак, не дивлячись на системну зміну кримінального законодавства в частині

посилення кримінальної відповідальності та покарання за діяння проти безпеки дорожнього руху, останні майже не зустрічаються в жодних програмних документах, що не відповідає ані потребам сучасного суспільства, ані позитивному досвіду зарубіжних держав.

Також доцільною є пропозиція вченого щодо необхідності у створенні окремого управління (як це вже зроблено в багатьох країнах Європи), наприклад, національне управління (агенція) БДР, яке буде координувати міжгалузеві співвідношення у цій сфері. Тому що без єдиного координаційного управління та належного закону до нього, не можливо якісно і ефективно захищати громадян від небезпеки на дорогах країни. Регулювання з боку правової системи слід вважати найважливішим компонентом державного управління у сфері забезпечення БДР; – поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускнуої спроможності автомобільних доріг. Невпинне збільшення кількості транспортних засобів та критична зношеність дорожньої інфраструктури з особливою гостротою ставлять питання про активізацію будівництва, ремонту й реконструкції автомобільних доріг. На жаль, сьогодні це питання вирішується дуже повільно. За останні дев'ять років протяжність доріг загального користування збільшилась лише на 10 кілометрів (тобто на 0,005%), тоді як автопарк країни зріс щонайменше вдвічі. Переважна більшість вітчизняних доріг не відповідають технічним правилам, нормам і стандартам. З огляду на хронічне бюджетне недофінансування, темпи реконструкції вулично-дорожньої мережі впали майже до мінімуму [67]. Величезну проблему становить брак технічних засобів організації руху. Загалом на українських дорогах «не вистачає» близько 70 тис. дорожніх знаків. У деяких містах працюють менше половини світлофорів. Далекими від оптимальних параметрів залишаються обсяги покриття та якість дорожньої розмітки... [163]. Все перелічене є додатковими факторами, які мають побічний вплив на зростання кількості дорожньо-транспортних пригод як тих, що мають кримінально протиправний

характер, так і інших. При цьому необхідно також вказати, що ядро проблеми таких суспільно небезпечних діянь знаходиться в площині прогалин у здійсненні організаційно-управлінських повноважень відповідними суб'єктами.

С.А. Мозоль, М.Я. Гуцуляк розглядаючи проблему запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху вказують на те, що забезпечення безпеки транспортних процесів має забезпечуватися шляхом: – удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті; – утворення у системі центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту органу державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті; – упровадження сучасних інформаційних технологій здійснення контролю за безпекою на транспорті, створення супутникових систем контролю та регулювання руху транспортних засобів; – удосконалення порядку допуску суб'єктів господарювання до провадження діяльності з перевезення пасажирів і вантажів; – підвищення рівня облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів з метою забезпечення безпеки дорожнього руху; – підвищення вимог до безпечності конструкцій транспортних засобів; – удосконалення та розвитку державної системи забезпечення безпеки проведення операцій, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів, розроблення відповідних нормативно-правових актів, створення реєстру небезпечних вантажів [117, с. 58–59]. Наведені пропозиції, здебільшого, можуть розглядатись з точки зору загальносоціального запобігання, у зв'язку із чим лише частково вирішують проблему, створюючи платформу для більш поглибленого вивчення такого роду кримінальних правопорушень та визначення перспектив їх подолання.

Є. Скрипа приділив увагу більш масштабному питанню забезпечення безпеки дорожнього руху як складової частини забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Вчений вказує, що сутність дорожнього руху слід визначити як законодавчо регламентовану сукупність суспільних відносин, які

виникають, розвиваються, видозмінюються в зв'язку із переміщенням автомобільними дорогами людей і вантажів. Можна назвати такі ознаки, що можуть бути закладені в основу визначення сутності дорожнього руху: він являє собою сукупність різноаспектних суспільних відносин; врегульований правовими нормами різної юридичної сили; такі суспільні відносини виникають, знаходять свій розвиток і видозміну в зв'язку з необхідністю переміщення людини та вантажів; таке переміщення відбувається в чітких просторових межах автомобільними дорогами. Визначаючи сутність дорожнього руху як сукупності суспільних відносин, вчені спеціально акцентують увагу на їх різноплановості. Зокрема, відносини в сфері дорожнього руху мають зв'язок із відносинами, що безпосередньо не пов'язані із переміщенням людей і вантажів, а мають допоміжний характер. Тобто зі сферою дорожнього руху пов'язано низку відносин, спрямованих на забезпечення його функціонування. Як приклад можна назвати відносини: щодо підготовки (перепідготовки) водіїв; видачі дозвільних документів; надання адміністративних послуг; підтримання автомобільних доріг у належному стані; проведення будівельних робіт; розвиток інфраструктури; та багато інших. При цьому провідне місце в сукупності таких відносин посідають ті, що пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, позаяк саме вони спрямовані на збереження життя людини, зменшення рівня травматизму внаслідок настання дорожньо-транспортних пригод. Забезпечення безпеки дорожнього руху є однією з найважливіших складових частин забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [170]. Водночас вчений залишив поза увагою кримінально-правові та кримінологічні аспекти забезпечення безпеки дорожнього руху, виокремивши виключно організаційно-управлінські аспекти такої діяльності. При цьому варто звернути увагу на те, що суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху не можуть безпечно змінюватись та розвиватись без захисту нормами кримінального законодавства, а отже і ігнорувати їх як

повноцінний елемент системи забезпечення безпеки дорожнього руху не є доцільним.

Це пов'язано із тим, що сфера безпеки дорожнього руху має свій безпосередній вплив на всіх її учасників, як тих, хто здійснює переміщення на автомобільному транспорті, так і без нього. Діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху здійснює значна кількість суб'єктів, провідними серед яких є органи державної влади. Така діяльність здійснюється задля недопущення або ж значного зменшення дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативного впливу. А тому про ефективність забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не можна говорити поза забезпеченням безпеки дорожнього руху. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складника забезпечення безпеки на автомобільному транспорті можна визначити: як нормативно врегульовану діяльність уповноважених (або зобов'язаних) суб'єктів, спрямовану на попередження та недопущення дорожньо-транспортних пригод, усунення їх негативних наслідків шляхом вжиття передбачених законодавством заходів, а також дотримання встановлених у цій сфері правових приписів [170]. Отже, в цьому контексті також можна виокремити складову кримінологічної стратегії запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Нормативно-правова база є підґрунтям, на якому формується комплексна система політичних та економічних орієнтирів держави. Саме через нормативно-правові акти держава може позиціонувати себе як гуманна та демократична, така, що відповідає всім вимогам, які висуваються до європейської країни. В цьому контексті кримінальне законодавство на сьогоднішній день може бути охарактеризоване як рудиментарне, не дивлячись на його гнучкість та динамізм. Боротьба з кримінальними правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху призвела до посилення кримінальної відповідальності за такі суспільно небезпечні діяння, за рахунок внесення змін до низки статей Загальної та Особливої частини кримінального законодавства. Водночас, аналіз державної

статистики та судової практики свідчить про те, що і такий крок не став вирішенням проблемної кримінологічної ситуації.

М.Г. Колодяжний в роботі на тему: «Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху» окреслив коло таких проблемних питань: 1) проблема безпеки дорожнього руху наразі перебуває у фокусі підвищеної уваги з боку світової спільноти й провідних міжнародних організацій; 2) система міжнародного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на теперішній час є доволі розгалуженою, представлена у виді конвенцій, резолюцій ООН та рішень інших міжнародних органів; 3) міжнародне законодавство у цій сфері перетворилось на правовий фундамент для формування національного законодавства у галузі транспортної безпеки, у тому числі в Україні; 4) міжнародно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху має певні прогалини. Вони виражаються у відсутності правового регулювання використання сучасних електричних транспортних девайсів (легкий персональний транспорт у виді електросамокатів, електровелосипедів та ін.), кількість якого значно зросла останніми роками у багатьох країнах світу. Це стосується й безпілотних транспортних засобів, які уже експлуатуються у деяких державах. Тому це вимагає відповідних доповнень до Конвенції ООН про дорожній рух й Конвенції ООН про дорожні знаки та сигнали, а також внесення змін до чинного національного законодавства; 5) міжнародно-правове убезпечення дорожнього руху здатне реально посилити транспортну безпеку й зменшити кількість автотранспортних правопорушень лише за умови оперативних, однак послідовних дій з боку національних урядів. Такі кроки мають виражатись у запровадженні комплексних стратегій шляхом реалізації правових, організаційних, технічних, інформаційно-просвітницьких та інших заходів [91]. На сьогоднішній день проблема інтеграції міжнародного та зарубіжного досвіду у національну кримінологічну практику запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху залишається

відкритою для обговорення. Це зумовлено невідповідністю орієнтирів та пріоритетів держави її фактичним можливостям. Гальмують цей процес і проблеми кримінально-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, зумовлені частковою рудиментарністю підходу законодавця до визначення форм та змісту такої кримінально протиправної поведінки.

С.М. Гусаров в науковій статті вказує на невідповідність нинішнього стану закріплення повноважень органів державної влади у сфері забезпечення дорожнього руху вимогам часу та своєчасність законодавчих ініціатив у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. 1. Негативним фактором є відсутність чіткого законодавчого розмежування та спеціалізації центральних органів виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, незважаючи на те, що низка міністерств за природою сфери управління, що перебуває у їх віданні, має безпосереднє відношення до забезпечення безпеки дорожнього руху, їх повноваження за даним напрямом, за виключенням Міністерства внутрішніх справ України, Законом України «Про дорожній рух» окремо не виділяються. 2. На сьогоднішньому етапі доцільним видається створення єдиного органу з координації діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Подібний крок сприятиме комплексному вирішенню проблем у даній сфері. Це особливо актуально, враховуючи, що нове законодавство передбачає суттєві зміни в безпосередній організації забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, створення системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху. 3. Необхідним є прийняття Верховною Радою України до розгляду законопроекту № 5277 від 18.10.2016 «Про внесення зміни до статті 13 Закону України «Про Національну поліцію» (щодо утворення дорожньої поліції)». Виконання положень цього документу сприятиме створенню органу, основними завданнями якого є реалізація та участь у формуванні державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. До того ж буде забезпечено на належному рівні,

зокрема: додержання законів, правил і нормативів у цій сфері, здійснення державної реєстрації (перереєстрації) і обліку транспортних засобів та систематизацію відомостей про їх власників, приймання іспитів на право керування транспортними засобами і видання відповідних документів. Перспективними напрямками подальших наукових досліджень у даній сфері слід вважати організацію взаємодії органів державної влади у сфері безпеки дорожнього руху, передусім – Міністерства внутрішніх справ України та Національної поліції в умовах нового законодавства, а також визначення шляхів удосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху [59]. Варто звернути увагу на те, що удосконалення діяльності суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху є одним із першочергових заходів, спрямованих на запобігання таким кримінальним правопорушенням. Це стосується як тих суб'єктів, до кола повноважень яких не входить безпосереднє запобігання, так і тих, для яких боротьба з кримінально протиправною діяльністю є основним завданням. Із урахуванням цього, запропоновані вченим кроки є достатньо актуальними та можуть бути позитивно оцінені.

В.Ю. Микулець звертає увагу на те, що за змістом інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні – це процес щодо поширення, отримання, оброблення, аналізування, зберігання та накопичення інформації, що міститься у базах даних інформаційних систем та застосовується для цілей функціонування транспортних магістралей в країні. Розгалужена система нормативно-правових актів, які визначають правовідносини в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху вказує на те, що їх кількість не вказує на якість. Відсутній єдиний кодифікований нормативно-правовий акт в даній сфері, що значно ускладнює процес вирішення проблемних питань у даній галузі. Система інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху містить в собі отримання інформації, її обробку, накопичення, зберігання, аналіз та передачу апарату управління для прийняття рішень, де основним елементом є швидкий доступ та

захист такої інформації, що можна здобути під час використання технічних засобів, програмного забезпечення та методичних інструктивних матеріалів. Інформаційне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні може розглядатися як одне з найважливіших завдань, що передбачає необхідність прийняття і реалізації певної стратегії розвитку програми [113]. На сьогоднішній день одним із найпоширеніших та найбільш комплексних нормативно–правових актів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є Закон України «Про дорожній рух», який було прийнято у 1993 році. Не дивлячись на низку змін, які регулярно вносяться до нормативно-правового акту, він вже є достатньо застарілим та не відповідає ані вимогам сьогодення, ані тенденціям розвитку держави у дорожній галузі. Це призводить і до проблем в інформаційному забезпеченні безпеки дорожнього руху та, як правило, має побічний вплив і на кримінологічну політику, зумовлений фактичною втратою актуального та потенційно корисного засобу впливу на кримінально протиправну поведінку суб'єктів та віктимну поведінку жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Саме за допомогою механізмів інформаційного забезпечення формуються умови для розвитку та вдосконалення інформаційного суспільства, стимулюються і розширюються інформаційні технології, забезпечується вільний доступ населення до інформації. Необхідність удосконалення інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху обумовлена сукупністю цілої низки чинників, що є закономірним результатом розвитку правоохоронної системи у сфері функціонування автомобільного транспорту. До них можна віднести зростаючу роль інформації і процесів її обміну в реалізації правоохоронних функцій держави та процеси, які спрямовані на забезпечення відкритості для громадянського суспільства. Інформаційно-правові засади безпеки дорожнього руху передбачають здійснення нагляду та контролю за такою діяльністю. Інформаційно-правовий нагляд у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху -

це діяльність органів державної влади, що спрямована на забезпечення цільового спостереження за дотриманням усіма учасниками дорожнього руху, затверджених у встановленому порядку правил поведінки дорожнього руху, фіксації порушень і вжиття заходів щодо виявлення, попередження правопорушень та притягнення порушників до відповідальності. Усі наявні нормативно-правові акти, як національні так і міжнародні, що визначають інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху, мають діяти узгоджено і системно [113]. Отже, варто вказати на те, що на сьогоднішній день безпека дорожнього руху, здебільшого, є предметом наукових досліджень у галузі адміністративного права, що зумовлено актуалізацією проблеми удосконалення діяльності Національної поліції (в ході реформування системи МВС було створено дорожню поліцію), а також необхідністю удосконалення нормативно-правової бази у сфері безпеки дорожнього руху та його організаційного забезпечення. Водночас, у науках кримінально-правового циклу наразі є лише поодинокі праці, які частково дублюють або доповнюють одна одну, що залишає поза увагою вчених низку актуальних питань, зокрема, зумовлених особливостями забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах особливого правового режиму воєнного стану. Відкритим для вирішення залишається питання визначення сучасного детермінаційного комплексу, який має безпосередній вплив на інтенсифікацію криміногенних загроз у цій сфері.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що *на сьогоднішній день недослідженими, або не в повній мірі дослідженими залишаються такі проблеми*: 1) кореляція між адміністративно-правовими та кримінально-правовими межами відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху; 2) особливості механізму кримінально протиправної поведінки суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) віктимологічна характеристика та роль потерпілої особи в механізмі кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 4) визначення

сучасного детермінаційного комплексу (зокрема, із урахуванням особливого правового режиму воєнного стану), який впливає на кількісний та негативну зміну якісного показника кримінально протиправної активності у сфері безпеки дорожнього руху; 5) встановлення ознак особи кримінального правопорушника, який вчиняє суспільно небезпечне діяння у сфері безпеки дорожнього руху в залежності від механізму його кримінально протиправної поведінки; 6) актуалізація стратегічних документів, спрямованих на вирішення проблеми трирівневого запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; 7) особливості інтеграції у національну практику позитивного міжнародного та зарубіжного досвіду регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху.

## **1.2. Специфіка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху**

Юридична галузь наукових знань – одна з пріоритетних, що можна пояснити орієнтованістю на захист прав та свобод людини та громадянина. Особливого значення в цьому контексті набуває кримінальне законодавство, котре захищає найважливіші цінності, однією з яких є життя та здоров'я. Варто відмітити, що останні часто є предметом низки суспільно небезпечних діянь, одними з яких є кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. На сьогоднішній день останні не можна назвати такими, що мають незначний кримінологічний індекс, що пояснюється низкою чинників, серед яких основним, як здається, є відсутність ефективних кримінально-правових засобів та заходів протидії. Це можна пояснити недостатньою науковою розробленістю, а також прогалинами у кримінально-правовій характеристиці цього блоку протиправних діянь. Отже, враховуючи вказане, вважаємо за доцільне зупинитись на цій проблемі більш детально.

Відтак, як вірно відмічають учені, юридична традиція зумовлює необхідність проводити кримінально-правову характеристику злочинів за такою схемою: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона злочину. Проблема об'єкта злочину – хоча й не нова, але одна з найважливіших у науці кримінального права. Будь-яке кримінально-правове дослідження проблеми відповідальності за конкретний злочин або групу однорідних злочинів, насамперед, як вихідну позицію, передбачає аналіз об'єкта злочину. В свою чергу, виокремлення та групування злочинів за узагальнюючим їх об'єктом створює сприятливі умови для детального та багатостороннього аналізу певної групи суспільних відносин в конкретній сфері людської діяльності. Однією з таких сфер є безпека руху та експлуатації транспорту, кримінально-правовій охороні якої присвячений розділ XI Особливої частини Кримінального Кодексу України. За об'єктом злочину приховується, перш за все, природа тієї чи іншої категорії злочинів, того чи іншого конкретного складу. Об'єкт злочину визначає механізм самого впливу на нього, а, отже, визначає специфіку ознак об'єктивної сторони злочину, характеризуючи діяння, спосіб його здійснення, характер шкоди тощо [119, с. 47]. В цьому контексті мова йде про відсутність вичерпної наукової оцінки феномену об'єкта кримінального правопорушення. Звичайно, наразі ми маємо низку наукових досліджень в цій царині, оскільки саме об'єкт відіграє провідну роль у формуванні розділів кримінального законодавства, оскільки він дозволяє створити певну сукупність протиправних діянь за однотипним мотивом та метою, при цьому більшість питань залишаються невирішеними.

В межах останньої тези очевидним є і той факт, що не менш важливим є значення об'єкта для встановлення суб'єктивної сторони; форми і виду вини, мотивів і мети скоєння злочину. Протягом багатьох років у науці кримінального права було загальновизнаним, що об'єкт злочину – це суспільні відносини, на які посягає злочин, завдаючи їм певної шкоди, і які знаходяться під охороною закону

про кримінальну відповідальність. Прихильниками такої концепції залишається більшість сучасних українських вчених. Однак останніми роками ця позиція піддається критиці. З'явилася думка, що таке розуміння об'єкта: є застарілим, загальним і розпливчастим, ґрунтується на перебільшенні значення категорії «публічного» до категорії «приватного» у сфері соціального життя і відсуненні людини з її потребами та інтересами на другий план; не дозволяє вірно визначати об'єкт злочинного посягання більшості злочинів; є неспроможним у вирішенні практичних питань кваліфікації злочинів тощо. Ми віддаємо перевагу стандартному підходу, відповідно до якого, об'єкт кримінального правопорушення – це, в першу чергу, суспільні відносини у тій, чи іншій галузі. В контексті нашого дослідження безпосереднім об'єктом, є безпека руху й експлуатації автомобільного та деяких інших видів транспорту, а його додатковим обов'язковим об'єктом – життя і здоров'я особи.

В розділі XI Особливої частини КК України ці кримінальні правопорушення розташовано в певній послідовності. При цьому враховується тяжкість кримінального правопорушення, а також вид транспорту, яким воно вчиняється. Першими розташовано кримінальні правопорушення, які вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (статті 276 -285 КК), наступні – на автомобільному і міському електротранспорті (статті 286 - 290 КК). Завершують главу злочини, що виражаються в порушенні чинних на транспорті правил та в пошкодженні магістральних трубопроводів (статті 291 і 292 КК) [95, с. 7]. На наш погляд, таке розташування діянь є достатньо логічним, оскільки максимально суспільно небезпечним необхідно вважати саме автомобільний та міський електротранспорт, що можна пояснити певною складністю керування та особливостями гальмівної системи.

Аксіологічне дослідження права має важливе наукове, практичне та моральне значення, оскільки дозволяє звернути увагу не тільки на соціокультурні засади та детермінанти права, зв'язок з державою, але й на його духовні аспекти,

ідеали, рівень свідомості суспільства. Без ціннісного підходу до права неможливо виявити його призначення в загальнолюдському, соціальному та культурному розвитку, зрозуміти його специфічну природу. До того ж, аксіологічне дослідження правової реальності, права в цілому або окремої його галузі надає можливість говорити про дотримання або недотримання загальновизнаних людських цінностей, ідеалів та стандартів у тій або іншій державі. Це, перш за все, стосується аксіологічного дослідження кримінального права, норми якого мають застосовуватися як крайній, останній засіб, коли засоби регулювання суспільних відносин інших галузей права залишаються безсилими та недієвими [119, с. 49]. Прийнято вважати, що використання поняття «цінність» пов'язується з ім'ям І. Канта. Цінність у його трактовці – це те, що має значення повинності та свободи. Апріорний світ повинності конструюється І. Кантом у відриві та протиставленні до світу сущого, де панують причинно-наслідкові зв'язки та необхідність. Мова, таким чином, йде про нормативне та регулятивне значення цінностей, які являють собою, за І. Кантом, апріорні нормативи розуму – цілі, вимоги, формули та максими повинності. З цією моральною повинністю пов'язані й ті категоричні імперативи, що формулюються І. Кантом відносно моралі та права [71, с. 94]. Виходячи з філософського розуміння суспільно небезпечних діянь взагалі та кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху зокрема можна сказати, що формули та максими повинності у цьому випадку замінюються реаліями у вигляді відношення водія та пішоходів до своїх прав та обов'язків, а також об'єктивними умовами дорожнього руху, котрі обумовлюють порушення його правил.

Кримінальне право, як галузь права України, має певні особливості. Ці особливості полягають в тому, що воно: 1) є галуззю публічного права; 2) охороняє найбільш значущі цінності суспільного буття; 3) охороняє зазначенні цінності від суспільно небезпечних діянь, які визнаються злочинами; 4) спосіб охорони – застосування кримінальної відповідальності, головною формою якої є

покарання осіб, які вчинили злочин. Підсумком аксіологічного пізнання права, як, власне, і всього соціального світу, є праксеологічно-світоглядна істина, вихідна до мети (цілей) розвитку соціуму. І якщо такою метою стають права людини не лише як *Homo juridicus*, але і як етичної моральної істоти, а також правові засоби їх захисту, то така концепція праворозуміння має всі шанси затвердитись як умова, що визначає домінуючий у суспільстві тип правосвідомості й правового світогляду. В теорії кримінального права прийнято вважати, що міра покарання (його вид і розмір), встановлена в кримінально-правовій санкції, обирається законодавцем, виходячи з суспільної небезпечності злочину (його тяжкості). Санкція кримінально-правової норми виконує свою службову роль тільки в тому разі, якщо її мінімальна і максимальна межі відповідають суспільній небезпечності злочину. Однак суспільна небезпечність злочину (його тяжкість), відповідно до положень ст. 12 КК України, залежить від міри покарання, передбаченої в санкції статті (частини) статті за конкретний злочин. Як бачимо: законодавчо встановлена міра покарання визначається суспільною небезпечністю злочину, а суспільна небезпечність злочину – законодавчо встановленою мірою покарання. З позиції формальної логіки подібний стан речей називають «замкненим колом», О. Литвак взагалі називає це коло «порочним». Як справедливо зазначає М. Хавронюк, вказівка на суспільну небезпечність діяння існує нібито для виду, як декларація про наміри [119, с. 49]. У кримінально-правовому розумінні цінність та мораль людського життя та здоров'я, котрі є обов'язковим додатковим об'єктом досліджуваних кримінальних правопорушень знецінюються умовами, в яких вчиняються останні.

Принцип побудови Особливої частини КК України 2001р., обумовлює факт визнання родовим об'єктом злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту – безпеку руху та безпеку експлуатації транспорту. Розглядаючи етимологічний зміст термінів, що утворюють словосполучення «безпека руху та

експлуатації транспорту», необхідно вказати на таке. Безпека – це стан, коли кому-, чому-небудь ніщо не загрожує [123, с. 195]. Рух транспорту – це його переміщення, зміна положення [123, с. 195]. Експлуатація транспорту – це його використання [123, с. 195]. Як бачимо, зміст терміну «експлуатація транспорту» охоплює собою зміст терміну «рух транспорту», бо рух транспорту є проявом його використання. Тим не менше, вживання обох термінів є доцільним. Пояснюється це тим, що рух транспорту унормовується самостійно. Наприклад, Правилами дорожнього руху [123, с. 195]. Крім того, слід відзначити, що безпека руху торкається не лише самого транспорту, а й учасників руху. Так, Закон України «Про дорожній рух» [123, с. 195], учасниками дорожнього руху визначає осіб, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху належать водії та пасажери транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин. Безумовно, що названі особи є і учасниками руху інших транспортних засобів. Адже весь транспорт покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Враховуючи викладене, в контексті словосполучення «безпека руху та експлуатації транспорту», безпеку руху транспорту можна визначити як прояв експлуатації транспорту, що проявляється в його переміщенні за призначенням за умов, що запобігають небезпеці [123, с. 196]. Ми абсолютно погоджуємось із останнім підходом, оскільки експлуатація транспорту та його рух є взаємозалежними поняттями, оскільки у більшості випадків рух є одним із способів експлуатації. Окрему увагу необхідно звернути на те, що учасниками дорожнього руху є водії та пасажери транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварини. Таким чином, законодавець окреслив достатньо широкий перелік суб'єктів, котрі можуть порушити безпеку дорожнього руху.

Вчені вказують, що безпеку експлуатації транспорту можна визначити як використання транспорту (крім його руху, що виокремлено як самостійний вид експлуатації) відповідно до технічних вимог, що усуває небезпеку. В цілому ж, безпеку руху та експлуатації транспорту можна визначити як такий стан функціонування транспорту, коли працівники транспорту, інші учасники руху дотримуються нормативно визначених встановлень в сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек). Безпека руху та безпека експлуатації транспорту кримінально-правовою охороною забезпечуються не самі по собі. Так, вчинення злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може загрожувати власне безпеці людини, екологічній безпеці. Наприклад, при порушенні працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісному ремонті транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків (ч.1 ст.276 КК України). Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись також життю або здоров'ю людини. Наприклад, при умисному руйнуванні або пошкодженні шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження (ч.2 ст.277 КК України) або якщо спричинило загибель людей (ч.3 ст.277 КК України). Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись і волі людини [123, с. 196]. В цьому контексті варто звернути увагу на те, що при вчиненні кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, шкода завдається низці загально визнаних цінностей та суспільних відносин, котрі охороняються кримінальним

законодавством. Так, однією з таких цінностей (звичайно, окрім життя та здоров'я) є власність.

Наприклад, при угоні або захопленні залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст.278 КК України). Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись і власності. Шкода при вчиненні злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту може спричинитись і екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян. Наприклад, при пошкодженні об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст.292 КК України). Як бачимо, сенс кримінально-правового забезпечення охорони безпеки руху та безпеки експлуатації транспорту – це створення при русі та експлуатації транспорту безпечних умов людині (її життю, здоров'ю, безпеці, волі), забезпечення належного порядку користування власністю, забезпечення екологічної безпеки, громадської безпеки, прав і законних інтересів підприємств, установ, організацій та громадян. Тому, визначаючи родовий об'єкт злочинів, відповідальність за вчинення яких передбачена в XI розділі Особливої частини КК України 2001р., їх родовим об'єктом логічно визнавати відносини в сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, що убезпечують життя, здоров'я, волю, безпеку людини, власність фізичних або юридичних осіб, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян. З приводу «нерозривності» безпеки руху та експлуатації транспорту з особистими благами людини (життям, здоров'ям, волею, безпекою) власністю, екологічною безпекою, громадською безпекою, правами і законними інтересами підприємств, установ, організацій та громадян, при визначенні об'єкту кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в теорії кримінального права єдності немає [123, с. 197]. Таким чином, досліджувана нами низка суспільно

небезпечних діянь може порушувати безліч напрямів людського буття, котрі охороняються державою в межах кримінального законодавства.

Об'єкт кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в теорії кримінального права визначався неоднозначно. В цілому можна виділити дві позиції авторів. Одні (перша група авторів) стверджували, що поряд з безпекою руху та експлуатацією транспорту об'єктами кримінального правопорушення виступали життя, здоров'я, власність особи (в тих транспортних злочинах, де ці блага пошкоджувались). Інші (друга група авторів) вважали, що життя, здоров'я, власність не впливає на сутність транспортного суспільно небезпечного діяння, хоча вони і пошкоджувались [123, с. 196]. Як зазначає О.О. Дудоров, займаючи проміжне становище між родовим і безпосереднім об'єктами, будучи частиною родового об'єкта і знаходячись з останнім у співвідношенні «вид»-«рід», видовий об'єкт дає змогу виокремити специфічні групи злочинних посягань на близькі, взаємопов'язані суспільні відносини. Можна виокремити такі видові об'єкти в родовому об'єкті кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: безпека руху та експлуатації залізничного транспорту; безпека руху та експлуатації морського та річкового транспорту; безпека руху та експлуатації автомобільного транспорту та міського електротранспорту; безпека руху та експлуатації авіаційного транспорту; безпека руху та експлуатації магістрального трубопровідного транспорту. На підставі цього доцільним є використання такої класифікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту; кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації морського та річкового транспорту; кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації автомобільного транспорту та міського електротранспорту; кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації авіаційного транспорту; кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації

магістрального трубопровідного транспорту. В умовах запропонованої праці поняття та зміст кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху співпадає з поняттям та змістом діянь проти безпеки руху та експлуатації автомобільного транспорту та міського електротранспорту. Вчені вважають, що така класифікація діянь проти безпеки руху та експлуатації транспорту надасть змогу більш детального дослідження тих суспільних відносин, за посягання на які встановлено кримінальну відповідальність розділом XI Особливої частини КК України та сприятиме підвищенню ефективності правозастосовної практики у цьому напрямі [119, с. 55-57]. Що стосується кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, то до останніх необхідно віднести наступні: пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288); знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291).

Відтак, об'єктом ст.ст. 279-291 у більшості випадків є безпека руху або експлуатації транспорту та його нормальна робота, життя та здоров'я людей, власність, порядок обліку і реєстрації транспортних засобів у сфері дорожнього руху. Передбачені цінності вказують на підвищену суспільну небезпечність такого роду протиправних діянь, котрі мають складну та розгалужену систему суспільно небезпечних наслідків. Саме у зв'язку із цим у 2021 році законодавцем

було значно посилено кримінальну відповідальність за ці кримінальні правопорушення (особливо, це стосується Загальної частини КК України в частині особливостей звільнення від кримінальної відповідальності та покарання), а також доповнено Кримінальний кодекс 2001 року нормою під номером 286-1, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння. Такий підхід, на наш погляд, є цілком зрозумілим, оскільки відповідно до статистичних даних, саме керування транспортним засобом у стані сп'яніння стає причиною більшості дорожньо-транспортних пригод. Окрему увагу необхідно звернути і на те, що майже половина з розглядуваних нами правопорушень є предметними, і у більшості випадків предметом є шляхи сполучення та їх обладнання, споруди на них, транспортні засоби залізничного, повітряного, водного транспорту, засоби зв'язку чи сигналізації, а також інші транспортні комунікації, що забезпечують нормальну роботу залізничного, водного, повітряного, автомобільного, міського електричного або магістрального трубопровідного транспорту. Ще одним цікавим предметом є вокзали, станції, аеропорти, аеровокзали, гелікоптерні майданчики, автовокзали, порти, насосні станції тощо. В цьому контексті звернемо увагу на те, що законодавець за допомоги кримінально-правових засобів захистив максимальну кількість об'єктів, котрі відносяться до транспорту, а пов'язані з його обслуговуванням.

Що стосується об'єктивної сторони розглядуваних нами правопорушень, зазначимо, що її утворюють: 1) умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення, транспортних засобів, їх комунікацій, засобів зв'язку чи сигналізації, а також вчинення інших діянь, що приводять зазначені об'єкти у непридатний для експлуатації стан; 2) влаштування перешкод; 3) відключення енергопостачання; 4) інші способи. Як перешкоди можуть бути використані транспортні засоби, шлагбауми, троси, завали, гідротехнічні споруди та інші

об'єкти і предмети, що порушують (або можуть порушити) нормальну і безпечну роботу транспорту; 5) активні дії щодо працівника транспорту з метою домогтися невиконання ним своїх службових обов'язків; 6) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; 7) суспільно небезпечні наслідки; 8) причинний зв'язок між порушенням і наслідками; 9) випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів; 10) допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані сп'яніння чи не має права на керування транспортним засобом; 11) інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух; 12) спричинення суспільно небезпечних наслідків; 13) причинний зв'язок між порушенням правил експлуатації і суспільно небезпечними наслідками; 14) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху; 15) настання суспільно небезпечних наслідків; 16) причинний зв'язок між порушенням зазначених правил, норм і стандартів і настанням наслідків, передбачених у диспозиції статті; 17) дії, пов'язані зі знищенням, підробкою або заміною ідентифікаційного номера транспортного засобу або його частин (агрегатів) – двигуна, шасі, кузова (коляски, причепу), що присвоюються підприємством, яке його виготовило; 18) дія або бездіяльність особи, пов'язана з порушенням чинних на транспорті правил, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, що забезпечують рух; 19) суспільно небезпечні наслідки; 20) причинний зв'язок між порушенням і наслідками [119, с. 163].

Таким чином, можна сказати, що вказані дії визнані максимально суспільно небезпечними та можуть спричинити значну шкоду не тільки державі, а і людині, як тій, що має безпосереднє відношення до цих об'єктів, так і для оточуючих.

Більш складну та цікаву характеристику має суб'єктивна сторона досліджуваних правопорушень, у зв'язку із чим, пропонуємо розглянути її більш детально.

Відтак, суб'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 277 має складний характер. Відносно власне руйнування, пошкодження, приведення предмета у непридатний для експлуатації стан іншим способом вчиняються з умислом (прямим і непрямим). Щодо тяжких наслідків то можливий як умисел, так і необережність. Таким чином, це кримінальне правопорушення може вчинитись як в рамках однієї вини (умислу) так і в рамках складної форми вини – умислу щодо дій і необережність щодо наслідків. Мотиви пошкодження або руйнування можуть бути різноманітними (корисливі, хуліганські, помста працівникам, керівникам транспортних організацій тощо). Характер мотиву та форма вини до тяжких наслідків на кваліфікацію не впливають, але враховуються при призначенні покарання. Психічне ставлення суб'єкта до наслідків, передбачених у ч. ч. 2 і 3, має бути необережним. Суб'єктом може бути фізична осудна особа, яка досягла до моменту вчинення злочину 14-річного віку. Закон не обмежує коло суб'єктів [119, с. 163]. До речі, необхідно звернути увагу на те, що у випадку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, дуже часто має місце або непрямий умисел, або необережність (у формі кримінально протиправної самовпевненості або недбалості). Саме тому, дуже цікавим є те, що, не дивлячись на таку суб'єктивну сторону, вони мають значну суспільну небезпечність.

У ст. 279 КК України суб'єктивна сторона кримінальних правопорушень, передбачених ч. 1 або ч. 2 характеризуються прямим умислом по відношенню до дій. Мотиви і мета на кваліфікацію не впливають, а враховуються при призначенні покарання. Суб'єкт – фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку. При цьому ним може бути працівник транспорту [119, с. 163]. Суб'єктивна сторона ст. 280 КК України характеризується прямим умислом: особа усвідомлює суспільно небезпечний характер свого діяння і бажає його вчинити. Мотиви та мета можуть бути різними і на кваліфікацію не впливають, але можуть бути врахованими при призначенні покарання. До наслідків, зазначених в ч. 3 ст.

280, вина може бути лише необережною. Суб'єктом є особа, яка досягла до часу вчинення злочину 16-річного віку. Якщо правопорушення вчинює службова особа, яка використовує своє службове становище щодо підлеглих, діяння кваліфікується за сукупністю [119, с. 163]. Вказані кримінальні правопорушення мають значну суспільну небезпечність оскільки включають у свою об'єктивну сторону насильницький аспект, котрий полягає у блокуванні транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства та примушуванні працівника до невиконання своїх обов'язків.

У ст. 286 КК України кримінальне правопорушення може бути вчинене тільки при керуванні транспортними засобами, які зазначені в примітці до статті. Суб'єктивна сторона характеризується необережною формою вини, що визначається характером ставлення винного до наслідків. Суб'єктом є особа, яка до часу його вчинення досягла 16-річного віку. Не мають значення обставини, пов'язані з відсутністю у особи права на керування транспортним засобом або позбавленням її такого права в адміністративному чи судовому порядку, а також з тим, чи є вона працівником транспорту. Не є обов'язковою ознакою суб'єкта його відношення до транспортного засобу, тобто чи є він власником або орендарем транспортного засобу, керує ним за дорученням або незаконно заволодів ним. За порушення правил безпеки дорожнього руху під час їзди на учбовій автомашині з метою практичного навчання водінню відповідальність за певних умов несе особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо), якщо вона не вжила необхідних заходів для відвернення суспільно небезпечних наслідків. У разі якщо особа, яка навчається керуванню, всупереч вказівкам інструктора вчинює порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що тягне суспільно небезпечні наслідки, яким інструктор не мав реальної можливості запобігти, вона підлягає кримінальній відповідальності на загальних засадах [119, с. 163]. Окрему увагу в цьому

контексті хочемо звернути на новелу кримінального законодавства – ст. 286-1 КК України, основною ознакою якої є керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Наразі в Україні ведеться боротьба з такими випадками. Звичайно, суб'єктивна сторона є дуже схожою із аналогічною в ст. 286 Кодексу. Однак, при цьому показовим є те, що необережні наслідки безпосередньо пов'язані із умислом по відношенню до створення умов, в яких водій втрачає можливість об'єктивно оцінювати дорожній рух, що спричиняє порушення правил його безпеки.

У ст. 287 КК України суб'єктивна сторона полягає в завідомості, тобто усвідомленні суб'єктом наявності технічної несправності транспортного засобу, що реально загрожує безпеці руху, або іншого грубого порушення правил експлуатації транспорту, яке для нього є очевидним та унеможливорює експлуатацію транспортного засобу, а тому закон говорить про умисел. Щодо наслідків, які настали, то винна особа передбачає можливість їх настання, але легковажно розраховує на їх відвернення або не передбачає можливості настання таких наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити. У цілому дане діяння визнається необережним. Якщо ж буде встановлений у винного умисел до наслідків, то відповідальність настає за умисне кримінальне правопорушення проти особи. Суб'єктом можуть бути працівники транспортних та інших підприємств, установ і організацій незалежно від форми власності, на яких законом або підзаконними нормативними актами (інструкціями, правилами, розпорядженнями та ін.) покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки, ревізори, власники та водії таких засобів, які дозволили іншим особам керувати останніми, тощо). Службові особи, які не є суб'єктами цього злочину, але внаслідок зловживання службовим становищем чи несумлінного виконання своїх обов'язків сприяли настанню тяжких наслідків, з урахуванням конкретних обставин справи можуть нести

кримінальну відповідальність за злочини у сфері службової діяльності [119, с. 164]. Таким чином в цьому контексті можна констатувати наявність полісуб'єктості.

З суб'єктивної сторони кримінальне правопорушення, передбачене ст. 288 КК України загалом належить до необережних. Але щодо самого порушення правил, норм або стандартів щодо забезпечення дорожнього руху, то воно може бути як умисним так і необережним, відношення до наслідків – тільки необережне. Винна особа передбачає можливість настання наслідків, зазначених у законі, але легковажно розраховує на їх відвернення (злочинна самовпевненість) або не передбачає можливості настання таких наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити (злочинна недбалість). Суб'єктом можуть бути 16-річні осудні особи, які виконують такі роботи або відповідальні за їх проведення: керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, котрим надано повноваження щодо дотримання відповідних правил, норм і стандартів, та рядові працівники зазначених підприємств; інспектори безпеки руху; виконроби, майстри інші особи, які керують проведенням дорожніх робіт чи робіт у межах проїзної частини; тощо [119, с. 164]. Особливістю розглядуваних кримінальних правопорушень є те, що більшість із них має змішану форму вини.

У ст. 290 КК України суб'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується прямим умислом. Суб'єктом може бути осудна особа, яка на момент його вчинення досягла 16-річного віку. Що стосується ст. 291 КК України, суб'єктивна сторона характеризується необережною виною: особа передбачає можливість настання суспільно небезпечних наслідків, але легковажно розраховує на їх відвернення або не передбачає можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити. Суб'єктами можуть бути: велосипедисти, пішоходи, пасажери, водії мопедів, маломірних суден, погоничі тварин, водії гужового транспорту. Це також можуть бути автослюсарі,

майстри, наладчики обладнання, керівники ремонтних ділянок, контролери якості. Не підлягають відповідальності за цією статтею особи, які є суб'єктами діянь, передбачених ст. 276, 277, 283, 286, 287, 288 [119, с. 164]. Отже, в цьому випадку особливе значення під час кваліфікації має встановлення відношення та оцінки суб'єктом своїх дій.

Таким чином, проведені дослідження дозволили підсумувати, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мають дуже специфічні склади, котрі під час кримінально-правової характеристики потребують урахування низки особливостей. Дуже показовим у цьому контексті є також те, що при зовнішній схожості, кожне з цих суспільно небезпечних діянь є індивідуальним та потребує ретельного підходу.

### **1.3. Соціальна обумовленість криміналізації порушення безпеки дорожнього руху**

Кримінальне законодавство є достатньо мінливим та динамічним феноменом, що зумовлено необхідністю якісно забезпечувати захист суспільних відносин від кримінально протиправного впливу, який має здатність до трансформацій. Ретроспектива кримінального законодавства відтворюється крізь призму наступності у праві, яка, у свою чергу, часто стає причиною появи «мертвих» і «дрімаючих» норм. У зв'язку із цим актуалізуються поняття криміналізації та декриміналізації суспільно небезпечних діянь. Говорячи про криміналізацію, неможливо залишити поза увагою і її соціальну обумовленість, як сукупність факторів, які зумовлюють необхідність закріплення форми поведінки як кримінально протиправної, а отже і суспільно небезпечної. Не є виключенням і кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, криміналізація яких стала наслідком технічного прогресу та розвитку

транспортної галузі. Поряд із цим можна виділити низку чинників, які соціально обумовлюють таке законодавче рішення.

Відтак, під соціальною обумовленістю прийнято розуміти реакцію держави на суспільну потребу у запровадженні нового рівня та нової якості гарантій законності. Враховуючи характер аналізованого складу кримінального правопорушення, держава повинна створювати передумови для підвищення рівня довіри до власних механізмів та власного апарату, через що транспарентність публічного управління визначається основним показником ефективності системи державного управління. Соціальна обумовленість кримінальної відповідальності – це репресивно-правове реагування держави на «болюче» для неї та суспільства заподіяння шкоди таким благам як відносини, що забезпечують авторитет держави, порядок здійснення державної служби, цілі і завдання установ та організацій публічного сектора, встановлений (нормативно закріплений) порядок їх функціонування [58, с. 35-38]. Подібна реакція держави охоплюється ознаками необхідної криміналізації суспільно небезпечного діяння, тобто коли держава реагує на суспільну потребу визнання протиправним та кримінально караним певне діяння, що втілюється в новелізації кримінального законодавства. Але для такої новелізації необхідна реальна підстава, яка з точки зору дослідника «означає наявність дійсної суспільної потреби в кримінально-правовій нормі» [92, с. 19-22]. По суті, кожна держава обирає перелік діянь, які можуть мати негативний вплив на її громадян, устрій тощо. Суспільна небезпечність є оціночним поняттям, оскільки воно може мати сенс тільки в межах певної території та часового проміжку. Втрата діянням суспільної небезпечності для конкретної держави призводить до його декриміналізації. Прикладом можуть бути діяння, пов'язані із чаклунством, які декриміналізовані або не були криміналізовані взагалі в одних країнах і залишились актуальними в інших, наклеп тощо. Таким чином, соціальна обумовленість має розглядатись як своєрідний інструмент, який використовує держава для оцінки та прогнозування

потенційних суспільно небезпечних наслідків, які можуть мати місце якщо особа вчинить або не вчинить певні дії.

Дійсність суспільної потреби означає критичну необхідність, тобто критичний стан соціальної невдоволеності тією чи іншою проблемою, яка потребує втручання з боку держави. Це все детермінує різні ознаки соціальної обумовленості, але на думку М.І. Хавронюка головне полягає в тому, що вона розкривається через суспільну небезпечність діяння, в загрозі заподіяння або в заподіянні шкоди об'єктам кримінально-правової охорони [192, с. 55]. До такого висновку можна поставитися скептично, оскільки складно визначити реальний обсяг шкоди, яка заподіюється суб'єктами кримінального правопорушення. Вчені вказують на оціночний характер суспільної небезпеки та шкоди, яка завдається внаслідок кримінального правопорушення. Хоча науковці називають це фактором створення загрози національній безпеці та демократичному розвитку України з огляду на те, що кримінально протиправна діяльність в Україні має масштабний, системний, організований характер і справляє визначальний вплив на політику, економіку та інші сфери суспільного життя» [181, с. 421]. Про проблему оціночної сутності поняття суспільної небезпеки неодноразово писали низка вчених-фахівців у галузі кримінального права. Водночас, необхідно зауважити, що суспільна небезпечність надає можливість визначити соціальні потреби громадян країни та самої держави з метою убезпечення їх від протиправних посягань. Логічним припущенням буде вважати, що із кожним роком, розвитком суспільства та науки кримінальні правопорушення та їх об'єкти будуть змінюватись через трансформації менталітету громадян та самих суспільних відносин. Єдиним та незмінним залишиться лише ядро кримінально протиправної діяльності, яким є корисливо-насильницький мотив.

Слід відмітити, що науковці, які у своїх дослідженнях зверталися до аналізу питання соціальної обумовленості охоронних кримінально-правових

норм, у якості обставини такої обумовленості (фактора криміналізації) називали не суспільну корисність, а навпаки суспільну небезпечність, або ступінь суспільної небезпечності. Вважаємо таке вирішення питання доречним лише в тому випадку, коли мовиться про небезпечність діянь, учинення яких забороняється певною нормою. Тобто для криміналізації відповідне діяння має бути суспільно небезпечним (мати достатньо високий ступінь суспільної небезпечності). У випадку ж розгляду проблеми соціальної обумовленості (а не криміналізації) ситуацію слід розглядати з двох боків. З одного, якщо досліджувати соціальну обумовленість криміналізації діянь певного виду, то висновок у порівнянні з вищенаведеним також не змінюється. З другого, коли йдеться про соціальну обумовленість власне кримінально-правової норми (а не діяння, відповідальність за яке нею передбачене), то про суспільну небезпечність вже йтися не може, оскільки норма не може бути «небезпечною» сама по собі. Вельми важливою є також та обставина, що поняття «суспільна небезпечність діяння» (або «ступінь суспільної небезпечності діяння») не може характеризувати соціальну обумовленість кримінально-правових норм інших видів (не охоронних). Не логічно навіть намагатися шукати якусь небезпечність у регулятивних, заохочувальних нормах і нормах-дефініціях. Тобто категорія «суспільна небезпечність» стосовно кримінально-правових норм не має універсального характеру. На противагу цьому, категорія «суспільна корисність» такою здатністю володіє, і саме тому є сенс саме її використовувати при визначенні соціальної обумовленості кримінально-правових норм (законів про кримінальну відповідальність). Таким чином, коли йдеться про соціальну обумовленість кримінально-правових норм усіх видів, слід вести мову про їх суспільну корисність, а коли про криміналізацію – про суспільну небезпечність відповідних діянь чи ступінь такої небезпечності [125, с. 72]. Отже, вчені розмежовують поняття соціальної обумовленості та криміналізації, що зумовлено їх сутністю та змістом. При цьому необхідно звернути увагу на те, що

обидва поняття визначають підґрунтя для діяльності, спрямованої на зниження рівня кримінально протиправної активності в країні та захисту громадян від суспільно небезпечного впливу. Соціальна обумовленість може межувати, у тому числі, і з декриміналізацією, оскільки для вирішення питання про недоцільність закріплення певних форм протиправної поведінки необхідні підстави, які дозволяють стверджувати про трансформацію суспільних відносин, внаслідок чого вони вже не можуть розглядатись як об'єкт певного кримінального правопорушення, про зміну пріоритетів держави, у зв'язку із чим таке діяння вже не є суспільно небезпечним або про відсутність такого роду прецедентів у країні, що свідчить про відсутність необхідності існування певної кримінально-правової заборони.

Про суспільну корисність кримінально-правових норм можна судити з назви того виду, до якого вона належить. Охоронні кримінально-правові норми слугують юридичною гарантією захисту відповідних регулятивних суспільних відносин. Для того, щоб виконувати роль такої гарантії згадані норми повинні захищати лише такі суспільні відносини, рівень соціальної цінності яких є достатнім для кримінально-правової охорони. Під час вирішення проблеми соціальної обумовленості недоречно виокремлювати таку групу факторів як «соціальні», оскільки вони розкривають значущість для суспільства певного виду діяльності, а тому характеризують важливість відповідних суспільних відносин, переконують у необхідності виділення їх в якості об'єкта кримінально-правової охорони. Інакше кажучи названі фактори ілюструють (розкривають) характер суспільної небезпеки посягань на них, а тому є складовою частиною такої обставини соціальної обумовленості як суспільна небезпечність. Суспільна небезпечність має об'єктивний характер, тобто не залежить від свідомості та волі законодавця. Останній сам не може судити про наявність чи відсутність суспільної небезпечності в певних діяннях, а тим паче щодо того, чи є достатнім її ступінь для встановлення кримінально-правової заборони. Відносну

поширеність діяння не можна визнавати самостійною обставиною, що визначає соціальну обумовленість охоронних кримінально-правових норм. Вона виконує лише роль індикатора суспільної небезпечності, спрацювання якого, до того ж, не обов'язково свідчить про її наявність. Безвинне заподіяння шкоди (випадок, казус), а також її спричинення особами, які не мають усіх ознак суб'єкта злочину (малолітніми чи неосудними) є суспільно небезпечними, а не просто «небезпечними», як іноді стверджується в літературі. Перспективи подальших наукових розвідок вбачаються у дослідженні змісту та встановленні значення інших обставин соціальної обумовленості кримінально-правових норм [125, с. 72]. Соціальна обумовленість криміналізації кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху зумовлена низкою об'єктивних факторів, які формують сукупність, достатню для визнання їх суспільно небезпечними та такими, що можуть мати значний негативний вплив на суспільні відносини, які захищені на конституційному рівні.

Так, С.В. Гізімчук наводить характеристику вагомості дорожнього руху як для економіки держави, так і для суспільства загалом. У площині зору соціально-економічних факторів вказується на розповсюдженість дорожнього руху, його невід'ємність від суспільного виробництва та широке застосування для задоволення потреб у перевезеннях пасажирів та вантажів. Одним із найбільш вагомих у групі соціально-економічних факторів вважається високий процент присутності у сфері дорожнього руху людей, що підкреслює важливість наявності стану безпеки у сфері дорожнього руху. Окрім того, до уваги береться вигідне географічне розташування держави Україна, що, за наявності якісних та безпечних автомобільних доріг, дозволить щорічно отримувати 5-7 млрд. доларів США у якості оплати за транзит. Висвітленню гостроти проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху, що пов'язана із перебуванням у його сфері людей сприяє характеристика технічних факторів. Механічні транспортні засоби являють собою предмети матеріального світу, що за своєю конструкцією є

масивні та рухаються на високих швидкостях. Одночасно з цим водій транспортного засобу чи пасажир за умови настання дорожньо-транспортної пригоди лише відносно захищені від загрози ушкодження здоров'я чи втрати життя. Ще менш захищеним є пішохід чи велосипедист під час наїзду. Фактична неможливість убезпечити життя та здоров'я учасника дорожнього руху в момент скоєння дорожньо-транспортної пригоди зумовлює необхідність розподільного у просторі та часі використання сфери дорожнього руху пішохідним та транспортним потоком, а в межах транспортного – окремими транспортними засобами. Суттєвого значення для якісного розподілу набуває стан доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд [52, с. 13]. Основна суспільна небезпечність кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху полягає у наслідках, які вони можуть мати. Аналіз норм кримінального законодавства дозволив підсумувати, що більшістю таких наслідків є тяжкі наслідки для потерпілих осіб. Так, наприклад, в ст. 276 КК України наслідками передбачено створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків; в ст. 277 – спричинення або можливе спричинення аварії поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту, або створення небезпеки для життя людей чи настання інших тяжких наслідків; в ст. 279 – порушення нормальної роботи транспорту або створення небезпеки для життя людей, або настання інших тяжких наслідків; в ст. 281 – створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків; в ст. 282 – створення загрози безпеці повітряних польотів; в ст. 283 – створення загрози загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяло шкоду здоров'ю потерпілого; в ст.ст. 286, 286–1 – спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження; в ст. 287 – спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть; в ст. 288 – спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть; в ст. 291 – спричинення загибелі людей або інші тяжкі наслідки; в ст. 292

– порушення нормальної роботи зазначених трубопроводів або створення небезпеки для життя людей.

З огляду на те, що законодавець майже в жодному складі кримінального правопорушення не передбачив небезпекою посягання безпосередньо на транспорт та транспортну галузь, можна підсумувати, що основна суспільна небезпека таких діянь полягає у потенційній небезпеці життю та здоров'ю громадян держави.

Вчені вказують, що структурно-системний аналіз норм Конституції України, Законів «Про транспорт» та «Про дорожній рух», Кримінального кодексу, норм податкового законодавства, а також підзаконних нормативних актів наводить на той висновок, що безпека дорожнього руху тривалий час не мала всебічного захисту. Так, нормами кримінального законодавства передбачалась відповідальність водіїв транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху, а також осіб, відповідальних за технічний стан транспортного засобу під час руху. Кримінальна відповідальність за неякісний стан дорожніх умов руху була відсутня. Одночасно з цим у Кримінальному кодексі передбачалась відповідальність за діяння, що порушували безпечність умов руху залізничного, повітряного, морського чи річкового видів транспорту. Тим самим суспільним відносинам по забезпеченню безпечних умов руху вказаних видів транспорту надавався пріоритет. Подібне положення у законодавстві сприяло певним чином бездіяльності відповідальних осіб, порушенню ними правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, та виникненню у сфері дорожнього руху стану загрози заподіяння шкоди життю, здоров'ю людей, а також знищення майна [52, с. 14]. Отже, незадовільне кримінально-правове забезпечення безпеки дорожнього руху призвело до інтенсифікації криміногенних загроз, що у свою чергу мало наслідком появу нових форм кримінально протиправної діяльності. Із розвитком кримінального законодавства, розділ, присвячений кримінальним

правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту було доповнено новими складами суспільно небезпечних діянь, які стали найбільш розповсюдженими на території країни, що мало відповідний деструктивний вплив на нормальний розвиток держави та суспільства.

В основу висновків про необхідність притягнення до кримінальної відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, якщо це спричинило смерть людини, шкоду її здоров'ю чи знищення власності, С.В. Гізимчуком були покладені такі соціальні властивості суспільно небезпечних наслідків як багатооб'єктність, тяжкість реальної шкоди та неможливість її усунення. Із вказаної множини соціальних та фізичних наслідків особливо суспільно небезпечними є смерть людини та тяжкі тілесні ушкодження. Вказані наслідки можуть також бути означені як стійкі і усунути їх неможливо. Наслідки у вигляді тілесних ушкоджень середньої тяжкості визнаються також суспільно небезпечними, відносно стійкими і усунути їх можна лише частково. Небезпечність легких тілесних ушкоджень не визнається настільки суспільно небезпечною, щоб ставити питання про кримінальну відповідальність. Окрім того, необхідно зазначити, що необережне заподіяння такої шкоди здоров'ю не тягне кримінальної відповідальності згідно норм чинного Кримінального кодексу, якими встановлена відповідальність за злочини проти особи. Разом із тим, достатньо суспільно небезпечними для криміналізації визнаються наслідки у вигляді майнової шкоди у великих розмірах та реальної загрози втрати життя [52, с. 14]. Варто погодитись зі вченим, який вірно зауважив на поліоб'єктності більшості кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Це свідчить про те, що соціальна обумовленість їх криміналізації також повинна мати низку різних за правовою та соціальною природою підстав, які зумовлюватимуть необхідність захисту суспільних відносин в цій частині. Водночас, необхідно також звернути увагу на те, що підстави криміналізації

діяння мають формуватися також із урахуванням рекомендацій та тенденцій міжнародної та європейської правової спільноти, що сприяє стандартизації кримінального законодавства.

Систему чинників, які суттєво впливають на безпеку дорожнього руху, становить діяльність суб'єктів, відповідальних за: безпечну експлуатацію транспорту; нагляд і контроль за безпекою дорожнього руху; безпечну експлуатацію середовища руху; підготовку учасників дорожнього руху; поведінку учасників дорожнього руху; функціонування транспорту; підтримання безпечного стану середовища дорожнього руху; зниження шкоди від цих деліктів у сфері дорожнього руху. Проте, криміналізація має враховувати всі фактори, що мають суттєве значення. У теорії кримінального права та кримінології пропонуються різні групи обставин, але при криміналізації цих діянь доцільно враховувати такі фактори: *економічні* (парк дорожнього транспорту, випуск транспортних засобів та їх ввезення в країну, види транспорту, галузеву структуру транспорту); *технічні* (технічний стан автопарку, рівень пасивної безпеки транспорту); *управлінські* (рівень технологій управління дорожнім рухом); *нормативні* (досконалість законодавчої і нормативної бази); *кримінально-правові* (наявність суспільно небезпечних діянь проти безпеки дорожнього руху, ступінь суспільної небезпеки діянь, ідентифікаційна достатність ознак зі злочинами у цій сфері, реальність кримінально-правового впливу на діяння); *кримінологічні* (поширеність діянь проти безпеки дорожнього руху, що підлягають криміналізації, рівень, структура і динаміка цих деліктів, особа винного, обсяг заподіяної шкоди, причини й умови, що сприяють деліктам, прогноз доцільності криміналізації діяння); *процесуальні* (можливість виявлення, документування і доведення предмета доказування); *криміналістичні* (наявність і можливість створення криміналістичних методик, забезпеченість науково-технічними засобами дослідження доказів); *соціально-психологічні* (рівень правосвідомості суспільства щодо сприйняття діянь злочинними, сприйняття працівниками правоохоронної

сфери діяння як злочинного, усвідомлення учасниками дорожнього руху діяння як злочину); *освітньо-професійні* (наявність умов підготовки учасників дорожнього руху, спеціалізація при підготовці слідчих і суддів); *міжнародно-правові* (відповідність законодавчої і нормативної бази міжнародним стандартам) [52, с. 15]. При цьому також необхідно звернути увагу на необхідність розмежування наведених кримінальних правопорушень, відповідно до їх наслідків, що надасть можливість більш зосереджено підійти до питання визначення соціальної обумовленості та підстав криміналізації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Враховуючи вказане, підстави для криміналізації досліджуваних кримінальних правопорушень можна диференціювати на такі: соціально-економічні, нормативно-правові, кримінологічні, міжнародно-правові.

*Соціально-економічні підстави.* Основними соціально-економічними підставами необхідно визнати активний розвиток транспортної інфраструктури в Україні. Економічне зростання, формування інвестиційної привабливості України неможливо без сприяння розвитку цієї галузі. Розвиток транспортної галузі, в першу чергу, спрямовується на задоволення потреб населення, що відтворює соціальну складову.

Сучасна динаміка соціально-економічного розвитку регіонів різних країн світу багато в чому стала обумовлюватися станом соціокультурних систем і екологічним середовищем проживання населення. Особливо гостро соціокультурні чинники впливають на формування механізму розвитку транспортної інфраструктури різних регіонів. Зі збільшенням добробуту населення, транспортна інфраструктура починає відігравати домінуючу роль в повсякденному життєдіяльності людини, завдяки великій кількості природних і трудових ресурсів. Тому економісти вважають, що рівень розвитку транспортної інфраструктури обумовлює і визначає загальний рівень соціально-економічного розвитку та регіону, і національного господарства в цілому. У зв'язку з цим, при

формуванні елементів транспортної інфраструктури та функціонуванні її об'єктів, повинен йти облік таких чинників: концентрація (щільність) населення на території; проживання на території населення різних національностей, віросповідань, різних традиційних і моральних укладів; територія може мати або унікальний природно-кліматичний, або культурно-історичний характер; комфортність географічного положення; можливість побудови складної виробничої або туристично-рекреаційної структури; потреба в користуванні даною територією людьми, які проживають в сусідніх чи інших регіонах, країнах; природно-ресурсна, економічна або політична значимість території. Стосовно до пасажирського транспорту, логістика є сукупністю використаних на конкретному виді пасажирських перевезень методів і засобів управління, технічних і проектних рішень, які допомагають забезпечувати оптимальний рівень обслуговування пасажирів, їх безпеку, надійність і безперервність доставки в фіксований час при мінімальних витратах. Застосування логістики на пасажирському транспорті дозволяє вдосконалити процес перевезення за допомогою логістичних зв'язків, що беруть участь в наданні транспортних послуг, тоді як цей процес являє собою логістичну систему операторів і об'єктів інфраструктури [102].

При управлінні пасажирськими транспортними системами завжди особливу роль відіграє соціальний аспект логістики пасажирського транспорту. Слід враховувати потреби сучасного суспільства і на їх основі планувати роботу системи транспортної інфраструктури. На сьогоднішній день у всіх країнах з соціальною політикою, транспортна стратегія спрямована на скорочення числа індивідуальних засобів і збільшення використання громадського транспорту. Щорічно спостерігаються спроби взяття міського пасажирського транспорту під патронат державної влади шляхом прийняття відповідних програм, регулювання тарифів. Однак методи «втручання» влади не в повній мірі відповідають напрямкам щоденної їх діяльності – забезпечення добробуту і комфорту життя

суспільства в сьогоденні і майбутньому. Таким чином, є взаємозв'язок між процесом поширення використання громадського транспорту і розвитком суспільства. Майбутнє громадських перевезень залежить від рішення трьох пріоритетних завдань [102]: гарантоване транспортне обслуговування соціально незахищених верств населення; забезпечення добробуту життя і виробництва в регіоні; забезпечення захисту навколишнього середовища. Соціальне регулювання пасажирських перевезень є координацію відносин згідно встановлених соціальних норм і нормативів [102]. Таким чином, взаємозв'язок між транспортом та населенням зумовлений потребою забезпечення його мобільності та вирішення низки соціальних потреб для осіб із обмеженими фізичними можливостями. Активний розвиток транспортної інфраструктури призводить до розгалуження транспортної системи, що за відсутності адекватного нормативно-правового забезпечення та незадовільного здійснення уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських функцій призводить до низки зловживань (у тому числі – корупційного характеру). Це має наслідком дестабілізацію процесу забезпечення безпеки дорожнього руху та, відповідно, збільшення кількісного показника кримінально-протиправної діяльності у цій сфері.

*Нормативно-правові підстави.* Не дивлячись на низку нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, необхідно відмітити їх часткову обмеженість за напрямками. Виключна можливість кримінального законодавства захищати суспільні відносини в державі зумовлює цінність кримінальної репресії та її потенціал з точки зору попередження кримінальних правопорушень. На сьогоднішній день не існує жодної галузі, яка має матеріальні ресурси, достатні для глобального вирішення проблеми зростання рівня протиправної діяльності. Водночас, криміналізація має відбуватись через визначення її позитивних та негативних наслідків, і тільки за фактом превалювання перших, вона може бути визнана доцільною.

Як вірно вказує Н.А. Орловська, застосування санкції можливо тільки після її нормативного формулювання, отже, принципи побудови санкцій завжди первинні, вони не можуть у повному обсязі бути ототожені із принципами застосування санкцій, тому що ідеї, якими керується законодавець у процесі правотворчості, завжди масштабніші, ніж ті, які характеризують окремі випадки правозастосування. Також заявлений контекст деякою мірою припускає повернення до першого зауваження щодо заохочувальної санкції в аспекті депеналізації. Пеналізація (депеналізація) – це кількісний показник, що визначається криміналізацією (декриміналізацією) і являє собою оцінку ступеня суспільної небезпеки діяння та особи винного. У зв'язку із цим можна припустити, що депеналізація має на увазі в законодавчому аспекті виведення певного діяння зі спектра кримінально караних (образно говорячи, «обкладених покаранням»), а в правозастосовчому аспекті – індивідуалізацію, але не диференціацію кримінальної відповідальності. У той же час фіксація в законі заохочувальних санкцій як різновиду кримінально-правових санкцій – це диференціація кримінальної відповідальності, але не її індивідуалізація, яка передбачає застосування конкретної санкції до конкретної особи. Зазначена обставина, як видається, підтверджує тезу про те, що побудова заохочувальних санкцій не охоплюється дихотомією «пеналізація/ депеналізація». Звичайно, у літературі відзначається, що, зокрема, група соціально-психологічних підстав криміналізації (а звичай – це складне соціально-психологічне та культурне явище, це стереотипний спосіб поведінки, що відтворюється у певному суспільстві та соціальній групі і є звичним для їхніх членів) посідає особливе місце в механізмі кримінальної законотворчості у зв'язку з тим, що прямо вказує законодавцеві на обмеження, пов'язані з використанням криміналізації при здійсненні кримінальної політики (якість криміналізації) [17, с. 11]. Однак це аж ніяк не гарантує не тільки адекватного відображення цих уявлень у законі, але й самого факту такого відображення. Отже, можна говорити про те, що в сучасному

розумінні криміналізація/пеналізація (у тому числі, їхні підстави та принципи) пов'язуються з позитивним правом, у той час як побудова кримінально-правових санкцій можлива й поза даним контекстом. Виходячи з викладеного, можна дійти висновку, що проблематика побудови кримінально-правових санкцій в цілому дещо ширша, аніж проблематика криміналізації/пеналізації (у сучасному розумінні цих процесів). У той же час характеристики даних процесів мають досить важливе значення для пізнання побудови кримінально-правових санкцій внаслідок особливостей кримінально-правового регулювання, основним способом якого виступає заборона з відповідними їй примусовими санкціями, що містять покарання [122]. Встановлення багаторівневого регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху нормами матеріальних прав та забезпечення гарантій процесуальними надає можливість створити оптимальний баланс, достатній для якісного вирішення проблеми інтенсифікації криміногенних загроз. У зв'язку із цим необхідно відмітити, що в цьому блоці підставами для криміналізації суспільно небезпечних діянь у сфері безпеки дорожнього руху є *низька ефективність альтернативних кримінальній репресії заходів та засобів для забезпечення безпеки дорожнього руху; відсутність нормативно-правових підстав для здійснення посиленого контролю за дорожнім рухом; відсутність необхідних кримінальних процесуальних гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху.*

*Кримінологічні підстави.* Криміналізація суспільно небезпечних діянь має пряму залежність від стану та тенденцій кримінальних правопорушень, відповідно до територіальної та часової ознаки. Варто також звернути увагу на те, що зростання кількості протиправних випадків та їх суспільна небезпечність має пряму залежність від недосконалості кримінального законодавства.

Вчені вказують, що вітчизняне кримінальне законодавство потребує осмислення загальнотеоретичних питань криміналізації суспільно небезпечних діянь з урахуванням сучасних змін соціально-економічних відносин з метою

підвищення ефективності дії кримінального закону. До проблем кодифікації законодавства про кримінальну відповідальність належить неузгодженість його положень з положеннями інших нормативно-правових актів. Зокрема, до цього часу невиконані обіцянки законодавця прийняти КК у пакеті разом із Кримінальним процесуальним кодексом України, норми якого визначають демократизм всієї системи кримінальної юстиції держави, а також здійснити кодифікацію законодавства про адміністративні правопорушення, норми якого підлягають негайному узгодженню з КК. Необхідність подальшого удосконалення кримінального закону засвідчено у Концепції реформування кримінальної юстиції України, затвердженій Указом Президента України від 8 квітня 2008 року № 311/20086. Зокрема, у Концепції наголошено на доцільності поділу кримінально караних діянь на злочини та кримінальні проступки, визначено критерії такого поділу, а також визнано необхідність розробки нового кодифікованого акта – Кодексу України про кримінальні проступки. Таким чином, до перспективних напрямів підвищення якості сучасного кримінального закону доцільно віднести такі: подальша гуманізація кримінального закону; – пояснення у кримінальному законі понять та термінів, що в ньому вживаються; – необхідність уточнення меж кримінальної відповідальності; – виділення інституту кримінального проступку як окремої категорії правопорушень; – запровадження кримінальної відповідальності юридичних осіб; – законодавче закріплення правил кваліфікації діянь; – вивчення соціальної зумовленості кримінальної відповідальності за окремі види злочинів; – декриміналізація діянь за ознакою відсутності чи невеликого ступеня суспільної небезпеки; – удосконалення законодавчих конструкцій складів злочинів в Особливій частині КК України; – мінімізація оціночних критеріїв кваліфікуючих ознак матеріальних складів злочинів. У зв'язку з цим нагальною потребою сучасного періоду розвитку кримінально-правової політики в Україні є здійснення комплексного моніторингу норм Загальної та Особливої частин КК України

[105]. У 2021 році кримінальне законодавство було доповнене ст. 286–1, яка передбачає кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортного засобу особами, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння. Така новела зумовлена зростанням кількості випадків, коли порушення правил дорожнього руху стали причиною нетверезого стану водія.

Фізіологи Н. Брюер і Б. Сандоу експериментальним шляхом довели, що шкідливий вплив алкоголю на працездатність людини є найбільш очевидним, коли такій особі потрібно стежити за сенсорним впливом, що відповідає одночасному виконанню двох видів діяльності. Зібрані під час поглибленого дослідження ДТП дані допомогли вченими визначити, закономірність, що аварії водіїв, які керували ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, характеризуються тим, що увага таких осіб перед ДТП спрямовувалася на певне джерело інформації, котре є вторинним по відношенню до завдань керування ТЗ. Іншими словами, увага водіїв, які перебували під впливом алкоголю, була розпорошена, і це завадило їм своєчасно побачити критичні зміни в дорожній обстановці та, можливо, уникнути автопригоди шляхом правильного реагування на них (змінені умови руху) з метою запобігання переростання аварійної ситуації в ДТП. Не тільки психофізіологічний стан сп'яніння або похмілля здатне привести до помилок під час керування ТЗ. Приміром, поєднання психофізіологічного стану сп'яніння з деякими особистісними якостями водія підвищує ймовірність негативних наслідків. Таким особистісною якістю, наприклад, є схильність до необґрунтованого ризику. *Ризик* – це ситуативна характеристика діяльності, яка полягає у невизначеності її результату і ймовірності настання несприятливих наслідків у разі неуспіху [105]. Таким чином, кримінологічними підставами криміналізації можна вважати: *незадовільне безпекове середовище, яке свідчить про недостатній кримінально-правовий захист суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху; тенденції*

*до трансформації протиправного впливу, який необхідно попередити шляхом його заборони нормами кримінального законодавства.*

*Міжнародно-правові підстави.* У ст. 8 Конвенції ООН Про дорожній рух 1968 року закріплено, що водій зобов'язаний контролювати свій ТЗ таким чином, щоб завжди бути в змозі належним чином ним керувати. Він 8 Конвенції ООН про дорожній рух 1968 року закріплено, що повинен бути знайомий з ПДР, приписами у галузі БДР, а також з такими факторами, які можуть вплинути на його поведінку, як втома, прийом лікарських засобів та керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння та під впливом наркотиків. У національному законодавстві мають бути передбачені спеціальні положення щодо водіння під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю в крові, а у відповідних випадках – у повітрі, що видихається такою особою, перевищення якого є несумісним із керуванням ТЗ. За міжнародними стандартами, у всіх випадках максимальний рівень вмісту алкоголю в крові не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається. Але ці стандарти можуть змінюватись та мають бути визначені в національному законодавстві [50]. Проведені у 2013-2014 роках (на замовлення Генерального департаменту з мобільності та транспорту Європейської Комісії) дослідження представили дані щодо вживання алкоголю та інших психоактивних речовин водіями тринадцяти країн Європи [50]. Отже, необхідно відмітити тенденцію до зростання кількості досліджень та наявність підвищеної уваги вчених до визначення впливу алкоголю на реакцію водія.

Результати цих досліджень вказують, що серед водіїв європейського автомобільного транспорту найбільш часто вживаною психоактивною речовиною є алкоголь. На підставі цих результатів було підраховано, що в середньому 1,65 % усіх водіїв європейського дорожнього руху керують ТЗ із концентрацією алкоголю в крові 0,5 г/л або вище. Для рівнів алкоголю вище 0,1 г/л оцінена поширеність становила 3,85 %. Поширеність керування ТЗ у стані

алкогольного сп'яніння (від 0,5 г/л і вище) серед загальної кількості керманців коливається від 0,1 % в Угорщині до 5,23 % в Італії. У масштабах європейських регіонів простежується закономірність: у країнах Східної та Північної Європи, які були включені в дослідження «Керування під впливом наркотиків» (англ. Driving Under the Influence of Drugs – DRUID), вживання алкоголю серед водіїв було нижче за середній (крім Литви, яка набрала трохи вище середньостатистичного європейського значення), тоді як у Південній Європі – вище за середній середнього. Якщо проаналізувати законодавство інших країн, можна побачити, що відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння є більш жорсткою, ніж в Україні. І це не безпідставно, адже подібні правопорушення є проблемою не лише для України. Це негативне соціальне явище стає детермінантом ДТП і в інших країнах, а також призводить до травмувань та загибелі людей. У Сполучених Штатах у ДТП за кермом у нетверезому стані щодня гине близько 32 осіб, а це в середньому одна людина на кожні 45 хвилин [50]. Отже, статистика дорожньо-транспортних пригод, які відбулись через специфічний стан водія не є задовільною та позитивною.

У 2020 році 11 654 людини загинуло внаслідок водіння в стані алкогольного сп'яніння, що на 14 % більше, ніж у 2019 році. Усім цим смертям можна було запобігти. Починаючи з 1980-х років, суворе дотримання законів щодо керування в нетверезому стані стало основним фактором зниження смертності через цю причину. Звинувачення варіюються від проступків до тяжких злочинів, а покарання за порушення керування можуть включати анулювання посвідчень водія, штрафи й тюремне ув'язнення. У США в кожному штаті заборонено їздити з РВАК 0,08 г/дл або вище (крім штату Юта, яка нещодавно знизила свій незаконний ліміт до 0,05 г/ Country reports: DRUID Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, D 2.2.3. Покарання за водіння у стані сп'яніння мають свої особливості залежно від законодавства кожного окремого штату. Порушення, вчинене вперше, може коштувати недбайливому водієві понад 10

тис. доларів США у вигляді штрафу та судових витрат. Найсуворіші заходи – це довічне позбавлення прав, три роки ув'язнення та штраф у розмірі 25 тис доларів США [50]. Отже, в межах міжнародно-правових підстав можна виокремити: *прагнення законодавця до кримінально-правової мобільності; осучаснення норм кримінального законодавства у світлі євроінтеграційних перспектив; необхідність інтеграції у національну кримінально-правову політику міжнародних та європейських стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху.*

Таким чином, проведені дослідження дозволили підсумувати, що *соціально обумовленими підставами криміналізації порушення правил безпеки дорожнього руху є:* 1) активний розвиток транспортної інфраструктури, який призвів до розгалуження транспортної системи, що за відсутності адекватного нормативно-правового забезпечення та незадовільної якості здійснення уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських функцій стало причиною виникнення низки зловживань (у тому числі – корупційного характеру). Це призвело до дестабілізації процесу забезпечення безпеки дорожнього руху та, відповідно, збільшення кількісного показника кримінально-протиправної діяльності у цій сфері; 2) низька ефективність альтернативних кримінальній репресії заходів та засобів для забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) відсутність нормативно-правових підстав для здійснення посиленого контролю за дорожнім рухом; 4) відсутність необхідних кримінальних процесуальних гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) незадовільне безпекове середовище, яке свідчить про недостатній кримінально-правовий захист суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху; 6) тенденції до трансформації протиправного впливу, які необхідно попередити шляхом його заборони нормами кримінального законодавства; 7) прагнення законодавця до кримінально-правової мобільності; 8) осучаснення норм кримінального законодавства у світлі євроінтеграційних перспектив; 9) необхідність інтеграції у

національну кримінально-правову політику міжнародних та європейських стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху.

### **Висновки до 1 розділу**

1. На сьогоднішній день недослідженими, або не в повній мірі дослідженими залишаються такі проблеми: 1) кореляція між адміністративно-правовими та кримінально-правовими межами відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху; 2) особливості механізму кримінально протиправної поведінки суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) віктимологічна характеристика та роль потерпілої особи в механізмі кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 4) визначення сучасного детермінаційного комплексу (зокрема, із урахуванням особливого правового режиму воєнного стану), який впливає на кількісний та негативну зміну якісного показника кримінально протиправної активності у сфері безпеки дорожнього руху; 5) встановлення ознак особи кримінального правопорушника, який вчиняє суспільно небезпечне діяння у сфері безпеки дорожнього руху в залежності від механізму його кримінально протиправної поведінки; 6) актуалізація стратегічних документів, спрямованих на вирішення проблеми трирівневого запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; 7) особливості інтеграції у національну практику позитивного міжнародного та зарубіжного досвіду регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху.

2. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мають специфічні склади, котрі під час кримінально-правової характеристики потребують урахування низки особливостей. Показовим у цьому контексті є також те, що при зовнішній схожості, кожне з цих суспільно небезпечних діянь є індивідуальним та потребує ретельного підходу.

3. Соціально обумовленими підставами криміналізації порушення правил безпеки дорожнього руху є: 1) активний розвиток транспортної інфраструктури, який призвів до розгалуження транспортної системи, що за відсутності адекватного нормативно-правового забезпечення та незадовільного здійснення уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських функцій стало причиною виникнення низки зловживань (у тому числі – корупційного характеру). Це призвело до дестабілізації процесу забезпечення безпеки дорожнього руху та, відповідно, збільшення кількісного показника кримінально-протиправної діяльності у цій сфері; 2) низька ефективність альтернативних кримінальній репресії заходів та засобів для забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) відсутність нормативно-правових підстав для здійснення посиленого контролю за дорожнім рухом; 4) відсутність необхідних кримінальних процесуальних гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) незадовільне безпекове середовище, яке свідчить про недостатній кримінально-правовий захист суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху; 6) тенденції до трансформації протиправного впливу, який необхідно попередити шляхом його заборони нормами кримінального законодавства; 7) прагнення законодавця до кримінально-правової мобільності; 8) осучаснення норм кримінального законодавства у світлі євроінтеграційних перспектив; 9) необхідність інтеграції у національну кримінально-правову політику міжнародних та європейських стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху.

## **РОЗДІЛ 2. КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

### **2.1. Стан і тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху**

Аналіз кримінологічної ситуації на сьогоднішній день виконує низку важливих функцій, які спрямовані на нормалізацію рівня кримінально протиправної діяльності в країні. Встановлення стану та тенденцій окремих суспільно небезпечних діянь дозволяє визначати основні детермінанти, які сприяють їх вчиненню, складати типовий портрет особи кримінального правопорушника, а також прогнозувати майбутні кількісно-якісні показники, тенденції до трансформації кримінально протиправної діяльності, а також своєчасно складати стратегії, спрямовані на запобігання кримінальним правопорушенням на певній території в певний часовий проміжок. Отже, можна стверджувати, що кримінальний аналіз, моніторинг, планування та прогнозування суспільно небезпечних діянь є пріоритетними напрямками розвитку держави взагалі та кримінально-правової та кримінологічної політики зокрема.

Так, вчені вірно вказують, що формування ефективної системи протидії злочинності в Україні неможливе без отримання, обміркованого аналізу та використання достовірних даних про поточний стан злочинності та її тенденції на сучасному етапі. Актуальність і масштабність вирішення зазначеного завдання пов'язана принаймні з двома групами взаємозумовлених причин. Перша полягає у наявності вкрай негативних тенденцій злочинності в Україні в період з початку 90-х рр. минулого століття і до теперішнього часу, що супроводжується наростанням фактичного відставання можливостей правоохоронної системи від розвитку злочинності. Останнє відбувається як через об'єктивні закономірності

розвитку суспільства, так і через недоліки та прорахунки систем забезпечення діяльності правоохоронних органів, що зумовлює надвисокий рівень латентності злочинності, безкарність винних у вчиненні злочинів та в цілому неспроможність правоохоронних органів у сучасних умовах ефективно протидіяти злочинності. Друга, відповідно, полягає у необхідності розроблення нової концепції протидії злочинності, що враховує високий рівень криміналізації, можливості держави і суспільства здійснювати протидію кримінальним проявам, помилки і недоліки попередніх концептуальних підходів до організації протидії злочинності, її забезпечення і практики реалізації. Відповідно, вивчення та кримінологічний аналіз кількісних та якісних показників злочинності на сучасному етапі розвитку українського суспільства є необхідною передумовою реалізації кримінологічного забезпечення протидії злочинності в Україні [23]. Кримінологічна ситуація в країні може характеризуватись перманентними змінами, зумовленими особливостями функціонування держави. Для кожного історичного періоду характерні специфічні діяння, які актуальні із урахуванням менталітету осіб, які їх вчиняють. В контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно зазначити, що останні мають нестабільну динаміку, зумовлену особливостями нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, періодичним переглядом правил безпеки дорожнього руху, зміною порядку проходження водійських курсів та складання іспитів на водійські категорії тощо.

Практична значимість дослідження кримінальної (розвідувальної) аналітичної діяльності обумовлюється тим, що сучасний стан справ у сфері протидії поширенню злочинності серйозно перешкоджає проведенню демократичних реформ, порушує соціально-економічну та соціальну рівновагу в суспільстві, – це по-перше. По-друге, незважаючи на наявність значної кількості наукових публікацій, присвячених вивченню організованих форм злочинності, потребують дослідження питання аналітичного супроводу як на етапі

оперативно-розшукової діяльності, так і під час проведення досудового розслідування кримінальних проявів. По-третє, динаміка активності організованої злочинності свідчить про те, що заходи, які застосовуються правоохоронними органами, видаються недостатньо ефективними, тому неодмінним є внесення коректив, запровадження змін нормативно-правового й організаційно-тактичного характеру їхньої діяльності, що може знайти свій вираз у вивченні та втіленні концептуальних положень кримінального аналізу задля зміни тенденцій протидії злочинності в бік зменшення. Таким чином, одним із пріоритетних завдань для органів та підрозділів Національної поліції є перебудова моделі її діяльності з урахуванням сучасних провідних тактик і стратегій, розроблених та успішно запроваджених у правоохоронну діяльність США, Канади, Великої Британії, країн Європейського Союзу, котрі, керуючись викликами інформаційного суспільства, суттєво вдосконалили процеси аналітичного пошуку й аналітичної діяльності на підставі реструктуризації та оптимізації потоків інформації. Кримінальний аналіз виступає специфічним видом інформаційно-аналітичної діяльності, яка полягає в ідентифікації та що найточнішому визначенні внутрішніх зв'язків між різними видами інформації (відомостями, даними), що стосуються злочину, і будь-якими іншими даними, отриманими з різних джерел, їх використанні в інтересах ведення оперативно-розшукової та слідчої діяльності, їх аналітичної підтримки. Кримінальний аналіз не дублює методів роботи оперативних працівників чи слідчих, його алгоритми допомагають успішно опрацьовувати великі за обсягом масиви даних з метою вилучення з них значень; таким чином кримінальний аналіз виконує роль додаткового інструментарію в руках працівників органів та підрозділів поліції [185, с. 9].

Дослідження стану кримінально протиправної діяльності включає в себе такі складові як: 1) особливості особистості кримінального правопорушника, його структурні ознаки (соціально-демографічні, кримінально-правові,

морально-психологічні тощо); 2) особливості детермінації певного виду кримінальних правопорушень за визначений часовий проміжок на визначеній території; 3) встановлення особливостей особи потерпілих за видами кримінальних правопорушень; 3) визначення відсотку вчинених тяжких та особливо тяжких кримінальних правопорушень; 4) визначення відсотку кримінальних правопорушень, вчинених за особливих кваліфікаційних ознак (із застосуванням вогнепальної зброї тощо); 5) порівняння показників із аналогічними у минулих роках; 6) стисла характеристика особливостей кримінального провадження (наприклад, закриття кримінального провадження за певних обставин або відсутність рішення на кінець звітного періоду).

Слід зазначити, що першими на теренах України визнали необхідність виділення кримінального аналізу в окремий напрямок представники Державної прикордонної служби України, котрі завдяки наказу ДПСУ № 28 від 15 січня 2008 р. отримали Інструкцію про організацію та ведення кримінального аналізу оперативно-розшуковими підрозділами Державної прикордонної служби України. Визначення теоретико-прикладного змісту кримінального аналізу можна надати, керуючись дефініціями з наукових джерел та нормативних актів: – сукупність систематичних аналітичних процесів, спрямованих на отримання своєчасної та достовірної інформації щодо змін у характеристиках і тенденціях злочинності з метою допомоги оперативним та адміністративним підрозділам у розподілі сил і засобів для попередження та припинення злочинної діяльності, допомоги у процесі розслідування (С. Готліб, США); – вивчення певних характеристик і тенденцій з метою розкриття злочинів або їх попередження (Експертна група Ради Європи з питань кримінального права та кримінології); – визначення та розуміння (осмислення) зв'язків між кримінальною інформацією (інформацією про злочин) та іншою потенційно значимою інформацією з метою поліцейської та судової практики (Інтерпол); – професійна систематична специфічна інформаційно-аналітична діяльність, яка допомагає розкривати та

розслідувати злочини або приймати управлінські рішення; – опрацювання інформації, яка є суттєвою для керування і виступає основою у прийнятті рішень. Залежно від одержувача така інформація має характер бази для планування, оціночний, керівний або контрольний характер [185, с. 15]. Із розвитком суспільства, зміною форм та способів реалізації кримінально протиправного умислу поступово змінюється і підхід до запобігання кримінальним правопорушенням, а також їх прогнозуванню та кримінальному аналізу взагалі. На сьогоднішній день останній, окрім сталої аналітичної практики включає в себе такі актуальні способи сприяння досудовому розслідуванню як, наприклад, OSINT (Open source intelligence – розвідка відкритих даних), яка надає можливість встановлювати необхідні для пізнавальної діяльності органів досудового розслідування дані, користуючись інформацією, яка знаходиться у загальному доступі (зокрема, із соціальних мереж, платформ тощо).

Таким чином, можемо виокремити головні риси та складові кримінального аналізу: – сукупність систематичних аналітичних процесів; – вивчення певних характеристик і тенденцій; – визначення та розуміння (осмислення) зв'язків між кримінальною інформацією (інформацією про злочин) та іншою; – систематична специфічна інформаційно-аналітична діяльність; – опрацювання інформації, яка є суттєвою для управління або прийняття рішення; – здійснюється з метою попередження, припинення, розкриття та розслідування злочинів або прийняття управлінських рішень. Як наслідок, сьогодні деякі науковці виокремлюють два види кримінального аналізу – аналітичний пошук та аналітичне дослідження. Основним змістом аналітичного пошуку є організація інформації таким чином, щоби полегшити завдання з вилучення сенсу зі зібраних даних. Аналітичне дослідження передбачає встановлення взаємозв'язків між особами, по діями та предметами. Аналітичне дослідження – форма інформаційно-аналітичної діяльності, що полягає у поглибленому вивченні проблеми, під час якого здійснюється опис її структури, кількісних та якісних параметрів, а також

чинників, що її обумовлюють. Аналітична діяльність – застосування аналізу, функціонування органу (підрозділу), уповноваженого здійснювати аналіз, система заходів зі здійснення аналізу, що заснована на ньому або служить його цілям [185, с. 16]. Необхідно позитивно оцінити і таку інформаційну платформу як RICAS (Realtime intelligence crime analytics system), система яка дозволяє проводити кримінальний аналіз обстановки, аналіз групової кримінально протиправної діяльності, порівняльний аналіз, аналіз розслідувань тощо. Зокрема вказана система спрямована на підвищення якості використання інформаційних обліків під час проведення досудового розслідування, а також запобігання та протидію кримінальним правопорушенням. Така система також сприяє удосконаленню процесу визначення стану та тенденцій кримінально протиправної діяльності за окремими видами.

Аналітична робота – підбір, узагальнення та аналіз (логічне дослідження) накопиченої інформації і підготовка на цій основі висновків, прогнозів і пропозицій для обробки аналітичних оглядів і прийняття рішень. Складовими кримінального аналізу є також діяльність з отримання, обробки, реструктуризації інформації та прогнозування розвитку ситуації. За своїм змістом «кримінальний аналіз» об'єднує два окремі поняття: «кримінальний» і «аналіз». Кримінальний – той, що стосується вивчення злочинів і злочинності, боротьби і запобігання злочинам. Аналіз (розкладання, розчленовування) означає: 1) метод дослідження, що полягає в мисленнєвому або практичному розчленуванні цілого на складові частини. Протилежне – синтез; 2) уточнення логічної форми (будови, структури) міркування засобами формальної логіки. Аналітичний – отриманий унаслідок розчленування об'єкта й аналізу одержаних зав дяки цьому частин. Всебічний розгляд, дослідження чого-небудь (фактів, явищ). Визначення властивостей якої-небудь речовини. За допомогою аналізу можна ретельніше і краще провести відповідні процеси судження в аналітичному завданні, що виконується. Кримінальний аналіз є діяльністю співробітників правоохоронних органів з

використання інтелектуального програмного забезпечення та системного підходу щодо збору відповідної інформації, аналітичного вивчення певних характеристик, тенденцій з метою встановлення взаємозв'язків між фактами, подіями, явищами, суб'єктами та об'єктами, оптимізації управління правоохоронними органами на державному, територіальному рівні та під час вирішення конкретних задач протидії злочинності. Кримінальний аналіз – специфічний вид інформаційно-аналітичної діяльності, спрямований на встановлення та передбачення взаємозв'язків між даними про злочинну діяльність та іншими даними, потенційно з ними пов'язаними, їх оцінювання, інтерпретація та прогнозування розвитку досліджуваних подій з метою їх використання під час досудового розслідування та здійснення оперативно-розшукової діяльності, а також для розроблення тактичних і стратегічних заходів із протидії злочинності [185, с. 16]. Отже, специфікою кримінального аналізу є його вузька змістовна сфера, а також особливий інструментарій, який застосовується для встановлення даних, необхідних для реалізації мети, поставленої перед аналітиком.

Для здійснення функцій та досягнення основної мети в системі Національної поліції України є низка інститутів, серед яких механізм кримінологічного моніторингу відіграє одну з визначних ролей. На думку багатьох учених, у кримінології давно вже стало аксіомою, що перед ухваленням соціально значущого рішення, що може так чи інакше негативно позначитися на рівні злочинності, факторах, що її зумовлюють, необхідне проведення наукового дослідження [78]. У його межах можна визначити цілі й завдання, гіпотези, межі об'єкта, етапи вивчення, методи збирання необхідної інформації, послідовність дій і оброблення отриманих результатів. Моніторингом називають спеціально організоване систематичне спостереження за станом об'єктів, явищ, процесів із метою їх оцінювання, контролю та прогнозування [19, с. 147]. Найчастіше вживають поняття «моніторинг», коли йдеться про спостереження за станом

навколишнього середовища (атмосфери, гідросфери, ґрунту, рослинного покриву, а також техногенних систем) для їх охорони [25]. Сучасна наука тлумачить термін «моніторинг» як постійне спостереження за яким-небудь процесом із метою виявлення його відповідності бажаному результату або первісним пропозиціям (у зв'язку з господарською діяльністю зі спостереження, оцінювання, прогнозування стану навколишнього середовища) [78, с. 8]. На сьогоднішній день аналітична робота та кримінологічний моніторинг є одними із важливих аспектів у діяльності Національної поліції. Зокрема, також необхідно відмітити те, що все більше уваги приділяється розбудові підрозділів, в сферу діяльності яких входить кримінологічний аналіз. В умовах воєнного стану це є достатньо актуальним та дієвим способом позитивного впливу на кількісно-якісні показники кримінально протиправних діянь.

Ю. Орлов та Д. Миронюк вважають, що кримінологічний моніторинг у структурно-функціональному зрізі є своєрідною технологією оптимізації елементів самоорганізації суспільства із системою протидії злочинності шляхом отримання від соціуму найбільш повної, сучасної, науково обґрунтованої, упорядкованої, аналітично обробленої й прогностично адаптованої інформації про обопільні параметри функціонування, що розглядаються крізь призму завдань суб'єктів кримінально-превентивної діяльності в зниженні рівня й характеру кримінальних загроз [121]. Що стосується об'єктів кримінологічного моніторингу, то вчені, проектуючи загальновідомі уявлення про науку кримінологію, мають змогу запропонувати такий перелік об'єктів моніторингу протидії злочинності: 1) злочинність в єдності її стану, структури і динаміки; фонові для злочинності явища; 2) соціальні наслідки злочинності, її ціна; 3) детермінанти злочинності (наявні, прогнозовані), а також ступінь криміналізації суспільства загалом; 4) індивідуальні злочинні прояви в динаміці змін в окремих складниках їхнього механізму залежно від об'єкта посягання, способів, засобів, мотивів вчинення злочину; 5) стан протидії злочинності; 6) стан і тенденції

розвитку кримінології [25]. У результаті аналізу кожного об'єкта кримінологічного моніторингу є можливість визначити сутність цього інституту. Ціль дослідження злочинності в єдності її стану, структури і динаміки полягає в необхідності комплексного вивчення явища злочинності загалом, оскільки завдяки розумінню механізму дій злочинного світу шляхом дослідження всіх його елементів фахівці (аналітики) можуть прогнозувати скоєння злочинів та полегшувати процедуру розслідування вже вчинених. У результаті вивчення соціальних наслідків злочинності, її ціни для суспільства фахівці можуть оцінювати ті чи інші злочинні дії, визначати реальну і потенційну загрозу для всього суспільства, оскільки будь-який злочин несе загрозу не тільки в місці, де вчиняється, а й відображається на психологічному стані тих, хто про нього дізнався. Детермінізм – це філософське вчення про універсальний діалектичний взаємозв'язок і взаємозумовленість предметів і явищ природи та суспільства, що утворюють цілісність навколишнього світу, забезпечують його зміни та розвиток [55]. Криміногенні детермінанти поділяються, зокрема, на причини злочинності як соціального явища загалом, причини окремих груп злочинів, причини конкретного злочину й умови, які сприяють вчиненню злочинів [103, с. 164]. Тобто детермінанти злочинності – це чинники, конкретні ситуації, що взаємно зумовлюють зростання чи спад рівня злочинності на окремій території [78]. Таким чином, встановлення криміногенних детермінантів можливе лише за допомоги проведення аналітичної роботи в частині визначення основних тенденцій кримінально протиправної діяльності, а також встановлення кореляції між негативними тенденціями у суспільстві та державі та зміною кількісно-якісних показників окремих видів суспільно небезпечних посягань. Основним завданням кримінологічної науки є прогнозування кримінальних правопорушень, що необхідно для своєчасного реагування на такі випадки. Прогнозування відтворюється крізь призму оцінки сучасного стану із урахуванням ризиків та загроз, які можуть призвести до негативних змін.

Вивчення статистичних даних, викладених на сайті Офісу Генерального прокурора України дозволило підсумувати, що останніми роками тенденція в частині кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху набула позитивної динаміки. Зокрема, у 2018 році було вчинено 17485 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2019 році – 17210 (3,8 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2020 – 15795 (4,3 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2021 – 13493 (4,1 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), станом на грудень 2022 року було вчинено 12755 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь). Із вказаної кількості кримінальних правопорушень особливо тяжкими були: у 2018 році 7,8 %, у 2019 році – 6,6 %, у 2020 році – 4,7 %, у 2021 – 4,8 %, станом на грудень 2022 року – 4,3 % [175]. Отже, можна підсумувати, що фактична ситуація виглядає достатньо позитивною, виходячи із кількісного показника. При цьому, ретельне вивчення статистичних даних, дозволяє констатувати, що зменшення відсотку кримінально протиправної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху зумовлена, здебільшого, позитивною зміною кримінологічної ситуації в країні в цілому. Якщо досліджувати безпосередню кількість таких діянь (у 2018 – 17485, у 2019 – 17210, у 2020 – 15795, у 2021 – 13493, у 2022 – 12755) коефіцієнт зниження складатиме 1,4 %, темп зменшення складатиме 37 %.

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту найбільш поширеними є суспільно небезпечні діяння, передбачені ст. 286 КК України: у 2018 році – 8257 (47 %), у 2019 році – 8739 (50,7 %), у 2020 році – 8864 (56,1 %), у 2021 – 7961 (59 %), станом на грудень 2022 року – 6366 (49,9 %) [175]. Отже, на відміну від загальної кількості кримінальних правопорушень, які мають тенденцію до зниження, суспільно

небезпечне діяння, передбачене ст. 286 КК України позиціонується як таке, що, здебільшого, демонструє негативну динаміку, яка дещо стабілізувалась у 2022 році. Водночас, необхідно зауважити, що такий стан справ зумовлений введенням особливого правового режиму воєнного стану, а також активними бойовими діями країни-агресора, які мали наслідком порушення логістики, руйнування транспортних шляхів, транспортних засобів, зовнішню міграцію, мобілізацію населення тощо, що зменшило кількість осіб, які беруть участь у дорожньому русі.

Не можна також виключати потенційну можливість латентності таких кримінальних правопорушень, зумовлену проблемами у забезпеченні процесу нормального досудового розслідування, а також іншими проблемами, які виникають під час здійснення органами досудового розслідування своїх повноважень в межах кримінального провадження за фактами порушення правил безпеки дорожнього руху. Зокрема, у 2018 році було закрито 9525 кримінальних проваджень, порушених за фактами вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, 11756 проваджень залишилися без прийнятого на кінець звітного періоду рішення, у 2019 – закрито 8100 проваджень, рішення не прийнято по 11587, у 2020 – закрито 9525, не прийнято рішення по 9723, у 2021 – закрито 7763, рішення не прийнято по 7868 провадженням, станом на грудень 2022 року було закрито 6028 кримінальних проваджень, порушених за фактами вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, 8950 проваджень залишилися без прийнятого на кінець звітного періоду рішення [175].

Необхідно звернути увагу на дані, надані Державною службою статистики щодо дорожньо-транспортних пригод. У 2013 році було вчинено 30681 транспортна пригода, зі смертельним наслідком 4301 випадок; у 2014 році – 25854, інформація щодо смертельних випадків у цьому році не надана; у 2015 році – 25493 пригоди, зі смертельним наслідком – 3558; у 2016 році – 26782, зі

смертельним наслідком – 2984; станом на 2017 рік було обліковано 27227 дорожньо-транспортних пригод, інформація щодо смертельних випадків у цьому році не надана [174]. Після 2017 року аналітична робота за цим напрямом Державною службою статистики не здійснювалась. Отже, виходячи із наведених даних можна говорити про зниження кількості таких суспільно небезпечних діянь та дорожньо-транспортних пригод взагалі. Однак, позитивна динаміка також може бути сумнівною через те, що з 2014 року обліковувались ДТП без урахування тимчасово окупованої АР Крим та тимчасово окупованих територій Донецької та Луганської областей. Що стосується даних, викладених на сайті Офісу Генерального прокурора, відповідно до яких у 2022 році також спостерігаються позитивні зміни, також необхідно звернути увагу на те, що окремі діяння, пов'язані із порушенням правил безпеки дорожнього руху залишились без уваги через часткову окупацію окремих територій, ведення активних бойових дій, що унеможлиблює адекватну статистичну роботу, а також у зв'язку із проведенням окремих стабілізаційних дій після деокупації.

Відповідно до результатів аналітичної роботи, викладених на сайті Центру демократії та верховенства права, східних та південних областях – Харківській, Донецькій, Луганській, Запорізькій, Херсонській та Миколаївській – статистику не можна вважати повною. Адже частини цих регіонів пережили багатомісячну окупацію, деякі – й досі захоплені ворогом, і відсутня інформація щодо кількості ДТП. Західні регіони України продовжують активно приймати внутрішньо переміщених осіб. Частина переселенців приїждять своїми автівками, транспорту на Волині чи Львівщині стає більше – а отже, більший і ризик потрапити у аварію. Тож якщо уважно проаналізувати статистику ДТП по місяцях, яку Національна поліція надала на запит ЦЕДЕМ, стає зрозуміло, що аварій не поменшало – лише змінилася їхня географія. Так, у березні минулого року на Київщині та у столиці різко зменшується кількість ДТП, смертей та травм на дорогах. Водночас, у Львівській області на дорогах загинули та травмувалися на 36% та 15% більше

людей відповідно. Незмінним у офіційній статистиці з року в рік залишається одне – надмірна швидкість є головною причиною ДТП в Україні. У 2022 році не менше 43% аварій сталися саме через перевищення швидкості, і на такі ДТП припадає 62% смертей на українських дорогах. 1733 людини втратили свої життя – життя, які могло б зберегти якісне законодавство та свідома поведінка водіїв. Недосконалість української системи покарань за порушення Правил дорожнього руху (зокрема за «перегони» на дорогах) щороку призводить до тисяч трагедій по всій країні. Одна з причин трагічної статистики – в Україні досі не карають за перевищення швидкості до 20 км/год понад встановлене обмеження, а штрафи непропорційні загрозам, які створює порушник собі та іншим учасникам руху [48]. Таким чином, результати аналітичної роботи свідчать про те, що більша частина кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху вчиняються через перевищення швидкості.

Відповідно до даних Національної поліції України [201], за 8 місяців 2022 року в Україні зафіксували 10 598 ДТП із загиблими та травмованими (дані з підконтрольних уряду України територій). Водночас із січня по серпень цього року на дорозі загинуло понад 1500 осіб, понад 13 000 – травмувалися (дані з підконтрольних Україні територій). А після російських обстрілів критичної інфраструктури ситуація ще погіршала. За відсутності світла та регулювання світлофорами кількість ДТП із постраждалими у лише Києві зросла на 55%. Будь-яка ДТП в умовах війни – це додаткове навантаження на медиків, поліцейських та рятувальників. Навіть за найменшої пригоди на виклик мусять виїхати патрульні. А в разі серйознішої події – швидка допомога чи навіть рятувальники. Експерти наголошують, що понад 45% ДТП із травмованими та загиблими цього року сталися через перевищення швидкості. Тобто тенденція зберігається. Як і раніше, швидкість є основною причиною аварій із загиблими та травмованими. І це смерті і травми, яких можна було б легко уникнути. Варто лише дотримуватися правил дорожнього руху [201]. Отже, не дивлячись на ведення

бойових дій, в окремих областях країни спостерігається достатньо значний відсоток дорожньо-транспортних пригод.

Причиною часткового покращення ситуації із забезпеченням безпеки дорожнього руху також може бути те, що з 16 жовтня 2018 року контроль за швидкістю руху здійснюється за допомоги приладів TruCAM. У 2021 році безпеку дорожнього руху забезпечувало 219 патрулів, обслуговувались 6300 км доріг. Відповідно до річного звіту Національної поліції України [173]:

у 2018 році обліковано 24 294 ДТП де є постраждалі. 968 випадків керування авто у нетверезому стані, 101 000 осіб, щодо яких складено адміністративні матеріали за порушення ст. 130 КУпАП (керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння). ДТП, де є постраждалі: 9 743 – зіткнення, 8 190 – наїзд на пішохода, 2 376 – наїзд на перешкоду, 1 496 – наїзд на велосипедиста, 1 436 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 4 939 – перевищення безпечної швидкості, 3 138 – порушення правил маневрування, 1 687 – порушення правил проїзду перехресть, 1 482 – недотримання дистанції, 915 – проїзд на заборонний сигнал світлофора;

у 2019 році було обліковано 26 052 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 10569 – зіткнення, 8612 – наїзд на пішохода, 2574 – наїзд на перешкоду, 1526 – наїзд на велосипедиста, 1729 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 8761 – перевищення безпечної швидкості, 5675 – порушення правил маневрування, 2132 – порушення правил проїзду перехресть, 1967 – недотримання дистанції, 338 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (1807), Одеська (1972), Київська (1893), Львівська (2095), Дніпропетровська (2102);

у 2020 році обліковано 26140 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 10946 – зіткнення, 7641 – наїзд на пішохода, 2809 – наїзд на перешкоду, 1768 –

наїзд на велосипедиста, 2038 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 9999 – перевищення безпечної швидкості, 5522 – порушення правил маневрування, 2352 – порушення правил проїзду перехресть, 1445 – недотримання дистанції, 60 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (1813), Одеська (1843), Київська (1948), Львівська (1926), Дніпропетровська (2288);

у 2021 році обліковано 24521 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 10376 – зіткнення, 7509 – наїзд на пішохода, 2505 – наїзд на перешкоду, 1355 – наїзд на велосипедиста, 1762 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 9466 – перевищення безпечної швидкості, 5022 – порушення правил маневрування, 2115 – порушення правил проїзду перехресть, 1457 – недотримання дистанції, 259 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (1591), Одеська (1445), Київська (14339), Львівська (1902), Дніпропетровська (2063).

У 2021 з метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху поліція розпочала використання чотирьох спеціалізованих автомобілів на базі SKODA KODIAQ для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі (спецавтомобілі «Фантом»). Вони оснащені інтегрованою системою контролю швидкості рухомих транспортних засобів, зчитування та розпізнавання номерних знаків з автоматичною перевіркою в базах даних. Завдяки вжитим заходам вдалося дещо покращити безпекову ситуацію на автошляхах держави. Так, при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилося на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях. У 2022 році важливим кроком у підвищенні рівня безпеки дорожнього руху є запровадження системи фіксації адміністративних правопорушень в автоматичному режимі. Так,

на початок 2022 року в складі цієї системи функціонувало 270 технічних засобів (приладів контролю), що здійснюють фото- та відеофіксацію подій з ознаками адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які з початком війни було відключено [161].

У 2022 році обліковано 18628 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 7387 – зіткнення, 5284 – наїзд на пішохода, 2477 – наїзд на перешкоду, 1196 – наїзд на велосипедиста, 1660 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 7561 – перевищення безпечної швидкості, 3846 – порушення правил маневрування, 1467 – порушення правил проїзду перехресть, 843 – недотримання дистанції, 236 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (867), Одеська (1157), Київська (1267), Львівська (1797), Дніпропетровська (1737) [173]. Водночас, в статистиці також є примітка щодо суттєвого зниження рівня аварійності через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях.

Відповідно до статистичних даних найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п'ять років (з 2018 по 2022 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

Відповідно до вироку Богодухівського районного суду Харківської області від 12 квітня 2023 року (справа №-613/899/16-к, провадження №-1-кп/613/2/23) особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: *відповідно до обвинувального акту, який підтримано прокурором під час судового розгляду, обвинувачений 22 листопада 2015 року, приблизно о 17.40 год. керуючи власним технічно справним автомобілем «AUDI - А6», та рухаючись по автошляху «Харків - Богодухів - Охтирка» зі сторони м. Харкова в напрямку м. Охтирки, а точніше по вул. Пушкіна м. Богодухова Харківської області, під час руху по*

вказаній ділянці дороги, в районі Жовтневої площі, біля кафе «БАГДАД» розташованого на вул. Пушкіна, 20/1, водій згідно висновку судової автотехнічної експертизи №567/16 від 24 червня 2016 року, грубо порушив вимоги п. 12.3 Правил дорожнього руху України, згідно з якими: п. 12.3 «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди», та допустив наїзд на пішохода, який в цей час перетинав проїжджу частину дороги справа на ліво по напрямку руху його автомобіля. Внаслідок дорожньо - транспортної пригоди пішохід від отриманих тілесних ушкоджень помер в лікарні. Згідно висновку судово - медичної експертизи №129-БГм/15 від 03 лютого 2016 року причиною смерті потерпілого сталася відкрита черепно - мозкова травма у вигляді скальпованої рани в області голови, садна обличчя, крововиливів в м'які тканини голови зі сторони їх внутрішньої поверхні, переломів кісток склепіння основи черепа, крововиливів під оболонки та забій головного мозку. Порушення вимог Правил дорожнього руху України водієм, які знаходяться у причинному зв'язку з подією та наслідками, виразилося в тому, що він керуючи власним технічно справним автомобілем «AUDI - А6» р.н., не врахував дорожню обстановку у вигляді темної пори доби та дорожніх умов, під час виникнення небезпеки у вигляді пішохода, який перетинав проїжджу частину дороги справа на ліво по напрямку руху його автомобіля, і якого він об'єктивно був спроможний виявити, своєчасно не зменив швидкість керованого ним автомобіля аж до його зупинки та здійснив наїзд на вищевказаного пішохода. Дані дії водія стороною обвинувачення кваліфіковані за ч. 2 ст. 286 КК України, а саме: порушення правил безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило смерть потерпілого [36]. Отже, наведений приклад свідчить про порушення правил дорожнього руху в частині

об'їзду перешкоди, що є однією із найбільш розповсюджених причин дорожньо-транспортних пригод, у т.ч. – із потерпілими особами.

Відповідно до вироку Києво-Святошинського районного суду Київської області від 22.06.2022 року (справа № 369/12042/18, провадження № 1-кп/369/165/22) особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: 25.04.2018 року, близько другої години, водій в порушення пп. «а» п. 2.9 Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінет Міністрів України № 1306 від 10.10.2001 року (надалі Правил ПДР), перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, керуючи технічно справним сідловим тягачем марки «MAN TGA 18.390», який перебував у зчипці з напівпричепом «Wielton NS34ST», рухаючись автодорогою сполучення Київ Одеса в напрямку міста Києва, на 22 кілометрі (на ділянці дороги, яка перебуває в межах Києво-Святошинського району Київської області), в порушення вимог пп. «б», «д» п. 2.3 ПДР України (для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом на дорозі; не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху), в порушення п. 12.2 ПДР України (у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги), пп. «б» п. 12.9 ПДР України (водієві забороняється перевищувати максимальну швидкість, зазначену в пунктах 12.4-12.7, на ділянці дороги, де встановлено дорожні знаки 3.29, 3.31) рухався зі швидкістю 82,8 км/год, не стежив за дорожньою обстановкою та відповідно не реагував на її зміну, внаслідок чого своїми діями створив загрозу безпеці дорожнього руху, в порушення вимог п. 12.3 ПДР України (у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно

вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників дорожнього руху об'їзду перешкоди), проявив злочинну самовпевненість, не врахував дорожню обстановку, не обрав безпечну швидкість транспортного засобу та місце його розташування на проїзній частині, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та слідкувати за дорожньою обстановкою, відволікся від керування сідловин тягачем марки «MAN TGA 18.390», який перебував у зчипці з напівпричепом «Wielton NS34ST», вчасно не зреагував на нерухому перешкоду на проїжджій частині у вигляді автомобіля «Volkswagen Caddy», який стояв в межах правої смуги в бік м. Києва з увімкненими габаритними вогнями та аварійною сигналізацією, та водія, який стояв поряд з автомобілем, що призвело до зіткнення. Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, спричиненої водієм, водій автомобіля «Volkswagen Caddy», від отриманих тілесних ушкоджень помер на місці пригоди [41]. Це також є прикладом розповсюдженої причини більшості кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема – перевищення швидкості під час керування транспортним засобом, а також керування ним у стані алкогольного сп'яніння.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що станом на 2023 рік динаміка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є задовільною та характеризується зниженням: коефіцієнт зниження з 2018 по 2022 рік – 1,4 %. Відповідно до аналізу офіційних статистичних даних Національної поліції України, суттєве зниження рівня аварійності зумовлене тимчасовою окупацією та веденням постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Основними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил

проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п'ять років (з 2018 по 2022 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

## **2.2. Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху**

Детермінація кримінально протиправної діяльності є актуальним для кримінологічної науки питанням, оскільки саме вона закладає зміст політики у сфері боротьби із суспільно небезпечними діяннями. Варто звернути увагу на те, що детермінація умисних на необережних кримінальних правопорушень має як низку спільних, так і відмінних рис, що зумовлено, здебільшого, особливостями суб'єктивної сторони кримінального правопорушника та подією суспільно небезпечного діяння.

Необережна злочинність, як відносно масове соціально-правове явище, склалася у середині ХХ ст., у період науково-технічної революції. Кількість таких злочинів і особливо масштаби заподіюваної ними шкоди мають тенденцію до постійного зростання. Людині усе важче стає управляти створеними нею технічними засобами, а особливо тими, що відносяться до джерел підвищеної небезпеки, і підтримувати їх у безпечному стані. До дорожньо-транспортних злочинів належать: порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); порушення пішоходом, велосипедистом, їздовим, ремонтником тощо правил, які

забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291 КК України). Судова практика показує, що переважна більшість всіх дорожньо-транспортних випадків стається з вини водіїв. Усі причини й умови, що призводять до дорожньо-транспортних злочинів, доцільно поділити на такі блоки: 1) дії та стан водія; 2) дії та стан пішоходів і пасажирів транспорту; 3) технічний стан транспортного засобу; 4) стан дороги й метеорологічні умови. До основних факторів, які пов'язані з особою водія, належать: керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння; порушення приписів Правил дорожнього руху, що стосуються керування транспортним засобом (перевищення швидкості руху, припустимої в конкретній ситуації, а також неправильна оцінка дорожньої ситуації та несвоєчасно вжиті заходи із забезпечення безпеки руху); недосвідченість і неуважність водія; психофізіологічні й інші дані водія (перевтома, хворобливий стан водія); порушення техніки водіння та режиму роботи водіїв автотранспортних засобів [104]. Водночас необхідно враховувати також те, що факультативний вплив на детермінацію кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху мають інші детермінанти, котрі формують особу кримінального правопорушника, який порушує правила безпеки дорожнього руху.

Так, на думку О.М. Джужі, необережні суспільно небезпечні діяння мають більш тісний зв'язок з негативними зовнішніми факторами» [104, с.139]. З іншого боку, їх специфіка викликає необхідність їх відображення в класифікації самих правопорушень, до яких відносяться: побутові необережні правопорушення, вчинені поза сферою дії технічних засобів або інших джерел підвищеної небезпеки; необережні правопорушення вчинені під час використання технічних засобів; необережні правопорушення, вчинені у сфері професійної діяльності, не пов'язані з використанням техніки; необережні правопорушення, вчинені під час виконання управлінських функцій» [104 с.139]. Крім того, характеризуючи осіб, що вчинили кримінальні правопорушення через необережність, науковці

зазначають наявність у них низки об'єктивних кримінологічних та споріднених з ними психологічних особливостей, зокрема: наявність середньої освіти, а у окремих випадках і вищої; стабільність працевлаштування; досить високий рівень професійної підготовки та матеріального забезпечення; статеву належність до одружених чоловіків з певним життєвим досвідом; недостатньо виражених дефектів правової свідомості; своєрідну спрямованість особи як провідного елемента в психологічній структурі особистості, яка і визначає вибір особою відповідного варіанту злочинної поведінки [124]. На окрему увагу заслуговує те, що на відміну від інших необережних кримінальних правопорушень, діяння, які вчиняються у сфері безпеки дорожнього руху не завжди характеризуються можливістю правопорушника усвідомлювати суспільно небезпечний характер своїх дій, зокрема – через незнання правил дорожнього руху, а також способів уникнення дорожньо-транспортних пригод. Так, наприклад, коли мова йде про спричинення тілесних ушкоджень або вбивство через необережність, фактично, особа, яка вчиняє такі діяння повинна розуміти, що вона здійснює фізичний вплив на людину, який може призвести до її травматизації. Отже, в цьому контексті мова йде про елементарні правові знання. Порушення правил дорожнього руху може бути зумовлене технічними несправностями транспортного засобу, які не були об'єктивно оцінені водієм та призвели до порушення правил безпеки дорожнього руху.

Основними причинами ДТП за результатами проведення автотехнічної експертизи називають: перевищення водіями дозволеної швидкості руху, порушення ними правил маневрування, несподіваний вихід пішоходів на проїзну частину поза пішохідними переходами, грубе ігнорування водіями правил дорожнього руху та ін. У свою чергу, такі чинники, як перевищення швидкості та виїзд на смугу зустрічного руху, найчастіше фіксуються у протоколах про ДТП та зазвичай визнаються остаточними причинами ДТП під час проведення автотранспортної експертизи [129, с. 185]. Але першопричини, які саме й

призвели до перевищення швидкості та виїзду на зустрічну смугу, належним чином не вивчаються, а тому й запобіжні заходи не можуть бути ефективними чи взагалі не застосовуються [193, с. 37]. Отже, говорячи про детермінанти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, в першу чергу, необхідно звертати на недоліки соціально-економічної ситуації в країні та нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху, які ускладнюють процес здійснення відповідними суб'єктами своїх організаційно-управлінських функцій.

Крім вищеназваних чинників, що детермінують скоєння кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286 КК України, в літературі найчастіше зустрічаються такі: 1) керування транспортом після вживання алкогольних напоїв, у хворобливому стані, у випадку гострого емоційного збудження, відволікання уваги від контролю руху; 2) поверховість працівників сервісних центрів МВС у перевірці професійних знань та вмінь осіб, що прагнуть отримати право на керування транспортом, корисливі зловживання під час виконання цих функцій та відповідних операцій; 3) невикористання водієм і пасажирами пристосувань індивідуальної безпеки; 4) порушення нормативів робочого часу, що викликає психологічне перенапруження водія; 5) віктимна поведінка пасажирів; 6) конструктивні недоліки автотранспортних засобів, особливо системного керування та гальмування; 7) неналежний контроль технічного стану автотранспортних засобів із боку власників; 8) недостатнє фінансування дорожнього господарства, що перешкоджає підтриманню в належному стані автомобільних шляхів і доріг, дотриманню нормативів їх прокладення, утримання, ремонту [73, с. 691]; 9) організаційні недоліки в діяльності суб'єктів експлуатації транспорту, які належним чином не виконують вимог законодавства про дорожній рух, програм і нормативних документів Кабінету Міністрів; 10) неналежна організація нагляду та контролю дорожнього руху, передусім із боку територіальних підрозділів Національної поліції (патрульної поліції); 11)

невідповідність технічних параметрів та несправність транспортного засобу; 12) погодні умови та непристосованість шляхів до ускладнення останніх; 13) нестабільність та суперечливість нормативно-правового регулювання дорожнього руху, в тому числі організації діяльності поліції [114, с. 215–220]. На жаль, статистичні дані показують, що у 2015 році трапилось 25365 ДТП з постраждалими [182]. Утім, детермінацію транспортної злочинності варто розглядати як двосторонній вплив складних комплексів – особистості злочинця та конкретної ситуації, яка виникла на момент розвитку злочинної події. Більшість вітчизняних вчених кримінологів вважають, що сама по собі ситуація на дорозі, навіть у випадку вираженої складності, не здатна стати причиною транспортного кримінального правопорушення. Однак у випадку вчинення діяння, передбаченого ст. 286 КК України, завжди існує нехтування правилами дорожнього руху та безпеки як особливий вид антисуспільного прояву, негативна якість особистості, яка, втім, має різний ступінь вираженості [26]. Є підстава вважати, що особливого піку детермінація кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху набула із введенням особливого правового режиму воєнного стану. Ускладнена політична ситуація, вимушене внутрішнє переміщення осіб із зон активних бойових дій, відсутність фактичної можливості усунути технічні недоліки транспортних засобів значно змістило акценти водіїв із дотримання правил безпечного пересування на захист життя та здоров'я у будь-який спосіб. Воєнні дії також мали логічно негативний вплив і на соціальну та економічну сферу діяльності держави.

Вчені відзначають, що війна істотно позначається й на стані криміногенної ситуації в країні. За даними Національної поліції України, відмічається суттєве скорочення більшості загально-кримінальних правопорушень та посягань у різних сферах суспільного життя. Зокрема, за 6 місяців поточного року число посягань, вчинених у громадських місцях, зменшилося на 38,5%, що обумовлено кардинальним обмеженням соціальної активності населення в умовах воєнного

стану. Однак фіксується зростання особливо тяжких злочинів, яке склало за період січень–червень 2022 р. приріст +452,8% порівняно з аналогічним періодом минулого року. Зокрема відмічається суттєве збільшення умисних вбивств (фактів смерті та зникнення безвісти, ст.ст. 115–118 КК України) на тимчасово окупованих територіях. Аналіз стану криміногенної ситуації в країні в умовах війни передбачає проведення ґрунтовного дослідження політичних, соціально-економічних і демографічних чинників впливу на неї [107]. Водночас, звичайно, не можна говорити про те, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху стали єдиними діяннями, кількість яких зросла під час воєнного стану. Більше того, необхідно також звернути увагу на те, що дані, які надають засоби масової інформації значно перевищують відсоток таких кримінальних правопорушень, наданий в аналітиці на сайті Офісу Генерального прокурора, відповідно до яких кримінологічна ситуація в цій частині, навпаки, зазнала позитивних змін у вигляді зниження кількісного показника. Однак, така ситуація свідчить тільки про те, що суспільно небезпечні діяння у сфері безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану стали більш латентними, що створює хибне уявлення про зменшення кількості криміногенних загроз. Регулярне порушення нормальної роботи критичної інфраструктури, її часткове руйнування, пошкодження нерухомості, а також втрата громадянами робочих місць або можливості працювати через каліцтва, отримані внаслідок воєнної агресії російської федерації призводить до необхідності пошуку альтернативних способів та засобів заробітку, які часто мають протиправний характер. Зокрема, такими діяннями стали кримінальні правопорушення проти власності, масові шахрайства, у тому числі ті, що вчиняються у складі злочинних угруповань. Такого роду діяльність йде у розріз із пріоритетами, визначеними у стратегіях забезпечення національної безпеки держави, а також значно знижує здатність країни забезпечувати найвищий рівень життя громадян.

Не дивлячись на заборону або обмеження продажу у низці обласних центрів України алкогольних напоїв у зв'язку із проведенням бойових дій та в межах дії воєнного стану, кількість випадків порушення правил дорожнього руху через нетверезий стан водія не можна вважати поодинокими (хоча, також не можна говорити про надмірну поширеність таких дій). У березні 2022 р. заступник начальника Департаменту патрульної поліції Олексій Білошицький звертав увагу на те, що з початку масштабної війни в Україні, незважаючи на зменшення трафіку, трапляються численні ДТП із загиблими чи травмованими. За його словами, у багатьох випадках це п'яні водії, які не мають інстинкту самозбереження [28]. Загалом за 42 дні від початку вторгнення в Україну патрульна поліція зафіксувала майже 6000 випадків керування напідпитку. Від 24 лютого по 4 квітня 2022 р.: по Україні поліцейські зафіксували 5719 адмінматеріалів на водіїв, які керували автомобілем з ознаками сп'яніння [169]. За даними Всесвітньої організації здоров'я, при керуванні транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння ризик ДТП виникає навіть за низького рівня вмісту алкоголю в крові (САК) та суттєво зростає при рівні САК  $\geq 0,04$  г/дл. При керуванні транспортним засобом під впливом наркотичних речовин ризик ДТП зростає різною мірою залежно від спожитої психоактивної речовини. Наприклад, ризик ДТП серед осіб, які перебувають під впливом амфетамінів, приблизно вп'ятеро вищий, ніж серед осіб, які їх не вживали [13]. Правова регламентація поведінки учасників дорожнього руху є, безсумнівно, основною, а на водія, як самого активного учасника покладається більша правова відповідальність за порушення безпеки у сфері дорожнього руху. Людський фактор, а саме порушення Правил дорожнього руху, більше ніж технічний впливають на вчинення ДТП. Тому від правомірної поведінки на дорозі водія залежить не тільки його життя, а й життя інших учасників дорожнього руху. Безвідповідальна поведінка водіїв у вигляді водіння в стані сп'яніння тягне за собою не тільки збільшення ризиків вчинення ДТП, а й, нажаль, настання тяжких наслідків у

вигляді травмувань або смерті. Законодавчі заходи по зменшенню нетверезих водіїв на українських автошляхах ситуацію ніяк не вирішили, адже статистичні показники не мали тенденції до зниження навіть після внесення Законом України №1231-XI від 16.02.2021 р. змін до законодавства щодо посилення відповідальності за водіння у нетверезому стані. Очевидним стало те, що тільки такими правовими ініціативами проблему не вирішити [107]. Отже, враховуючи негативні тенденції, які свідчать про зростання кількості дорожньо-транспортних пригод в Україні, зокрема тих, що пов'язані із травматизацією населення, а також тих, що мають смертельні наслідки, доцільним є більш детальний розгляд детермінантів кримінальних правопорушень, що вчиняються у сфері безпеки дорожнього руху, диференційованих таким чином: 1) соціально-економічні та правові детермінанти; 2) організаційно-управлінські детермінанти; 3) культурно-виховні та освітні детермінанти; 4) віктимологічні детермінанти.

*Соціально-економічні та правові детермінанти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.* Ця детермінаційна група у кримінології розглядається з точки зору якості платформи, яку заклала держава для забезпечення нормальної життєдіяльності громадян. Водночас, саме соціальна та економічна сфера є тими слабкими місцями в системі державного управління, які під час виникнення будь-яких деструктивних факторів та чинників піддаються негативному впливу в першу чергу. Із 2014 року Україна знаходиться у дестабілізаційному стані, який спричинений військовою агресією російської федерації, внаслідок якої станом до 24 лютого 2022 року було окуповано Автономну Республіку Крим, а також частково окуповано території Донецької та Луганської областей. Це мало низку негативних наслідків, серед яких порушення логістики, часткова ресурсна втрата вугільної промисловості, яка є галуззю паливно-енергетичного комплексу, а отже – базовою галуззю економіки, поширення явища внутрішніх міграційних процесів, втрата громадянами попередніх місць роботи, житла, транспортних засобів тощо. У

2019 році держава, як і весь світ стикнулася із пандемією COVID-19, а також із локдауном, який призвів до вимушеного припинення низки проєктів малого та середнього бізнесу, що вплинуло на податкову систему країни. Пандемія ускладнила і зовнішню економічну діяльність, вимушено повернула додому зовнішніх трудових мігрантів, посилила соціальну дезадаптацію суспільства. Максимальний удар по соціальній та економічній політиці завдало повномасштабне вторгнення та ведення агресивної війни російської федерації проти України та введення особливого правового режиму воєнного стану з 24 лютого 2022 року.

Так, А.С. Мікіш вказує, що проведеним аналізом встановлено, що протягом 10 місяців 2022 року слідчими підрозділами Національної поліції України всього зареєстровано 5147 кримінальних проваджень за фактами дорожньо-транспортних пригод за ознаками кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, що на 1695 або на 24,8 % менше, ніж за аналогічний період 2021 року, протягом якого зареєстровано 6842 таких кримінальних проваджень. Найбільше зниження динаміки реєстрації таких кримінальних проваджень спостерігається у Луганській (-79,3 %), Херсонській (-67,4) областях, м. Києві (40,4 %), Донецькій (-39,5 %) та Запорізькій (-36,8 %) областях, що можна пов'язати з інтенсивністю бойових дій на вказаних територіях, зменшенням інтенсивності дорожнього руху або ж відсутності інформації про злочини, вчинені на тимчасово непідконтрольній території. Найменше зниження динаміки реєстрації кримінальних проваджень зазначеної категорії спостерігається у Чернівецькій (-7,4 %), Дніпропетровській (-5,3 %), Кіровоградській (-1,7 %). У Вінницькій області навпаки, спостерігається зростання кількості таких злочинів на 5,6 %, що можна пов'язати з переміщенням населення зі східних областей до центральної та західної частин України [116]. Таким чином, статистичні дані, наведені вченим підтверджують тезу про пряму кореляцію між веденням

активних бойових дій та перманентною динамікою кримінальних правопорушень, що вчиняються у сфері безпеки дорожнього руху.

Слідчими підрозділами поліції Черкаської області протягом 10 місяців 2022 року зареєстровано 178 кримінальних проваджень указаної категорії проти 211 за аналогічний період 2021 року, що на 33 або на 15,6 % менше, ніж у минулому році, та на 9,2 % більше, ніж у середньому по державі. Аналогічна ситуація спостерігається і стосовно реєстрації кримінальних проваджень за фактами дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками за ч. 2, 3 ст. 286 КК України. Так, протягом 10 місяців 2022 року слідчими підрозділами Національної поліції України всього зареєстровано 911 кримінальних проваджень за фактами дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками, що на 276 або на 23,3 % менше, ніж за аналогічний період 2021 року, протягом якого зареєстровано 1187 таких кримінальних проваджень. Найбільше зниження динаміки реєстрації таких кримінальних проваджень спостерігається у Луганській (-94,7 %), Житомирській (-53,7), Київській (-47,2 %) та в м. Києві (-49,1 %), що також частково можна пов'язати з інтенсивністю бойових дій на вказаних територіях та зменшенням інтенсивності дорожнього руху у зв'язку з цим. Зростання кількості таких злочинів спостерігається у Миколаївській (+2,3 %), Львівській (+3,2 %), Донецькій (+4,3 %), Вінницькій (+7,5), Волинській (+7,7) та Хмельницькій (+12,1 %) областях. Такий ріст у областях центральної та західної частини України можна пов'язати з переміщенням населення зі східної частини держави до вказаних регіонів, у зв'язку з військовими діями [116]. В цьому контексті необхідно звернути увагу на незадовільний кримінально-правовий захист безпеки дорожнього руху. Не дивлячись на низку системних змін, які були внесені до національного кримінального законодавства в частині посилення кримінальної відповідальності та покарання за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, статистичні дані свідчать про їх недовість та малоефективність. Однією із розповсюджених

причин такої ситуації є високий рівень корупційних ризиків, зокрема як під час складання іспитів для отримання посвідчення водія, так і під час окремих дорожньо-транспортних пригод, що призводить до латентності таких суспільно небезпечних діянь.

Слідчими підрозділами поліції Черкаської області протягом 10 місяців 2022 року зареєстровано 26 кримінальних проваджень указаної категорії проти 30 за аналогічний період 2021 року, що на 4 або на 13,3 % менше, ніж у минулому році, та на 10 % більше, ніж у середньому по державі. У своїй більшості основними причинами виникнення дорожньо-транспортних пригод були: перевищення дозволеної швидкості руху, порушення правил маневрування та здійснення обгонів, недотримання дистанції, порушення правил проїзду перехресть і виїзд на зустрічну смугу, керування транспортом у нетверезому стані, а також — нехтування водіями елементарними засобами безпеки, такими як пасок безпеки та мотошолом, часткове знищення дорожніх знаків на автошляхах. Тенденцію до зниження рівня злочинів, пов'язаних з порушеннями безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів можна пояснити і тим, що від початку повномасштабного російського нападу посилили патрулювання вулиць, впровадили комендантську годину, обмежили продаж алкоголю та збільшили відповідальність за скоєні правопорушення [116]. Таким чином, *соціально-економічними детермінантами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є такі*: 1) часткова дестабілізація нормальної роботи критичної інфраструктури ускладнило процес забезпечення своєчасного обслуговування транспортних засобів через організаційно-управлінські та економічні причини; 2) вимушене внутрішнє переміщення осіб призвело до часткового економічного занепаду, що змістило пріоритети держави із забезпечення нормального та безпечного дорожнього руху на відновлення економічної спроможності держави; 3) порушення дорожнього покриття, мостів та інших дорожніх споруджень призвели до ускладнення пересування, що через збільшення потоку громадян, які

регулярно переміщуються по країні через бойові дії стає одним із основних каталізаторів дорожньо-транспортних пригод; 4) втрата робочих місць, стресові стани частіше стали призводити до алкологізації населення, що стає причиною зростання кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння; 5) часткова міграція осіб за кордон призвела до зменшення кількісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, при цьому негативно вплинула на якісний; 6) погіршення матеріального стану громадян часто стає причиною нехтування незначних технічних проблем транспортних засобів, які стають причиною втрати контролю над ситуацією на дорозі; 7) значні корупційні ризики; 8) недовіра до норм національного кримінального законодавства.

*Організаційно-управлінські детермінанти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху:* 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 велосипедами, 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 проєктів, заснованих на нових будівельних нормах, здатних вивести безпеку дорожнього руху на якісно новий рівень, ще більшою мірою віддаляються. Водночас проєктування 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. Вказані фактори не є вичерпними. Проте дозволяють сформулювати уяву про специфіку детермінації порушень чинних на транспорті правил та окреслити у найбільш загальних контурах стратегічно важливі напрями в організації протидії їх поширенню [61]. Водночас, необхідно відмітити, що основними *організаційно-управлінськими детермінантами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху* є: 1) гальмування розвитку сучасних проєктів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, що зумовлено воєнним станом; 2) перерозподіл співробітників правоохоронних органів та зміна їх пріоритетів із здійснення стандартних функцій на забезпечення громадської безпеки та порядку в умовах воєнного стану в зонах активних бойових дій, що має наслідком незначну кадрову нестачу; 3) проблеми у відновленні пошкодженої інфраструктури та дорожнього покриття; 4) часткове порушення логістики; 5) неможливість повноцінного забезпечення безпечного руху через ведення бойових дій; 6) часткова втрата актуальності сучасних правил безпеки дорожнього руху.

*Культурно-виховні та освітні детермінанти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху* виражаються у складових буденної масової свідомості, як оператору культури конкретного суспільства, соціальної групи (субкультури), а також в індивідуальних структурах психіки (диспозицій, установок, досвід, несвідомі конструкти 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. 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 [61]. Розвиток дорожньо-транспортної культури має брати свій початок одночасно із початком процесу виховання дитини, шляхом закладення елементарних норм та правил безпечної поведінки на дорозі, правил дорожнього руху тощо.

Вочевидь, дорожньо-транспортна культура є достатньо низькою (а надто у невеликих населених пунктах, селах й селищах), тільки-но 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 персоніфікованих 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 домінанту 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 [61]. Отже, *в цьому контексті детермінація проявляється через:* 1) відсутність сформованого морально-етичного комплексу, необхідного та достатнього для розуміння людського життя як найвищої цінності; 2) неналежний рівень громадської правосвідомості, невироблена групова правова свідомість; 3) недостатній рівень теоретичної та практичної підготовки водіїв у автошколах; 4) відсутність сучасних програм для підвищення рівня знань щодо безпеки дорожнього руху у закладах загальної освіти; 5) поступова зміна менталітету громадян через низький рівень освіти в країні.

На загальносуспільному рівні віктимізація пов'язана з процесом криміналізації різних сфер суспільного життя та віктимогенним потенціалом суспільства. Іноді говорять, що причиною масової віктимізації є сама злочинність, оскільки утворення жертв злочинів – це наслідки злочинності, її ціна. Між тим, криміналізація різних видів суспільних відносин не зводиться лише до процесу вчинення злочинів та появи нових жертв злочинів. Вона полягає також в об'єктивній загрозі поставленим під кримінально-правову охорону суспільним відносинам. Загроза заподіяння шкоди охоронюваним кримінальним законом правам та інтересам громадян існує щодо невизначеного кола членів суспільства. Теоретично кожен, хто проживає у державі із певним рівнем злочинності, так чи інакше ризикує стати жертвою злочину, у зв'язку з чим автоматично стає носієм потенційної віктимності. Однак віктимність у потенції – скоріше абстракція, ніж реальність, оскільки ризик її реалізації відносно

невисокий. Для перетворення абстрактної загрози масового заподіяння шкоди правам та інтересам громадян на реальне настання злочинних наслідків має бути використаний віктимогенний потенціал суспільства та його соціальних груп. Останній являє собою людський ресурс із віктимогенними деформаціями свідомості та відхиленнями від норми безпечної поведінки. Зазначений ресурс утворюється із людей, що становлять групу віктимогенного ризику (за демографічними, рольовими, професійними, етнічно-расовими ознаками), а також із акумульованого за багато років масиву жертв фактичних злочинних посягань, як зареєстрованих так і латентних [56, с. 3]. Загальне зростання рівня віктимізації населення логічно відбивається і на окремих напрямках, зокрема тих, що стосуються сфери забезпечення безпеки дорожнього руху. Необхідно відмітити, що за незадовільних економічних та політичних умов віктимізація відбувається більш швидко та має більш серйозні, негативні наслідки.

Щороку в Україні жертвами злочинів стають 37 % громадян. Наведений показник орієнтує у визначенні середньостатистичної межі віктимогенного потенціалу українського суспільства. Зазначений потенціал – змінна величина, що перебуває у соціально допустимих межах. На формування та зміну розмірів віктимогенного потенціалу суспільства впливають негативні явища і події, що підвищують віктимність окремих соціальних груп і населення в цілому та сприяють їх перетворенню на жертв злочинних посягань. Серед детермінант групової (масової) віктимності слід назвати: несформованість культури безпечної поведінки громадян у повсякденному житті, страх перед злочинністю, поширені у народі традиції не звертатися до правоохоронних органів за захистом від злочинних посягань, не повідомляти про вчинені злочини. На найбільш високому рівні теоретичних узагальнень, слід вести мову про інституалізацію жертвовності суспільства перед злочинністю [56, с. 3]. Де-факто злочинність виконує роль самостійного інституту суспільства, впливає на всі без виключення сфери суспільних відносин [68, с. 219–237]. Віктимізація також може розглядатися як

суспільний інститут, що впливає на організацію, тенденції і закономірності суспільного розвитку [56, с. 3]. Отже, віктимність є невід'ємним чинником та фактором детермінаційного комплексу будь-яких кримінальних правопорушень, що зумовлено підтвердженою роллю жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки.

Віктимізація – це зворотна сторона злочинності, її наслідки. З одного боку, інституалізація жертвовності перед злочинністю зумовлена звиканням народу до неминучості щорічного заподіяння шкоди великій кількості людей. Існують межі терпимості суспільної свідомості до заподіяння злочинами шкоди, і пов'язана з ними психологічна готовність людей іти на ці жертви, страждати від злочинної шкоди. Фактично жертвовність перед злочинністю стала нормою життя і діяльності людей, включених у систему суспільних та міжособових відносин. А з іншого – інституціоналізація жертвовності зумовлена масовим недотриманням членами суспільства в повсякденному житті елементарних правил особистої і майнової безпеки, що створює умови для зростання рівня злочинності як зареєстрованої так і латентної. Серед детермінант групової віктимності чинне місце посідають суспільні звичаї засуджувати жертв деяких кримінальних правопорушень, установки на невиправданий ризик та провокацію, практика невтручання сторонніх осіб у кризову ситуацію. Сюди також відносяться деякі суспільно шкідливі явища і процеси, які підвищують уразливість окремих верств населення перед злочинними посяганнями. Йдеться про тіньову економіку і нелегальний капітал, корупцію та доходи від неї, національну, расову та релігійну нетерпимість, неконтрольовану урбанізацію, нелегальну міграцію, непродумане архітектурне планування та містозабудову, негативний інформаційний вплив на суспільну свідомість засобів масової інформації, Інтернету тощо [56, с. 4]. Отже, *віктимологічні детермінанти в контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є такими:* 1) неефективність освітніх заходів щодо особливостей безпеки дорожнього руху призводять до нехтування правилами, а

також свідомого допущення таких дій від водіїв транспортних засобів; 2) низький рівень відповідальності громадян за власне життя та здоров'я, відсутність елементарних навичок безпечної поведінки на дорозі; 3) відсутність знань та вмінь щодо надання первинної та екстреної медичної допомоги; 4) нехтування рекомендаціями щодо доцільності користування світловідбивними стрічками під час переміщення вулицею в умовах відсутнього освітлення; 5) стан алкогольного або наркотичного сп'яніння.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що *соціально-економічними детермінантами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є такі*: 1) часткова дестабілізація нормальної роботи критичної інфраструктури ускладнило процес забезпечення своєчасного обслуговування транспортних засобів через організаційно-управлінські та економічні причини; 2) вимушене внутрішнє переміщення осіб призвело до часткового економічного занепаду, що змістило пріоритети держави із забезпечення нормального та безпечного дорожнього руху на відновлення економічної спроможності держави; 3) порушення дорожнього покриття, мостів та інших дорожніх споруджень призвели до ускладнення пересування, що через збільшення потоку громадян, які регулярно переміщуються по країні через бойові дії стає одним із основних каталізаторів дорожньо-транспортних пригод; 4) втрата робочих місць, стресові стани частіше стали призводити до алкологізації населення, що стає причиною зростання кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння; 5) часткова міграція осіб за кордон призвела до зменшення кількісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, при цьому негативно вплинула на якісний; 6) погіршення матеріального стану громадян часто стає причиною нехтування незначних технічних проблем транспортних засобів, які стають причиною втрати контролю

над ситуацією на дорозі; 7) значні корупційні ризики; 8) невідомість норм національного кримінального законодавства.

Основними *організаційно-управлінськими детермінантами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є*: 1) гальмування розвитку сучасних проєктів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, що зумовлено воєнним станом; 2) перерозподіл співробітників правоохоронних органів та зміна їх пріоритетів із здійснення стандартних функцій на забезпечення громадської безпеки та порядку в умовах воєнного стану в зонах активних бойових дій, що має наслідком незначну кадрову нестачу; 3) проблеми у відновленні пошкодженої інфраструктури та дорожнього покриття; 4) часткове порушення логістики; 5) неможливість повноцінного забезпечення безпечного руху через ведення бойових дій; 6) часткова втрата актуальності сучасних правил безпеки дорожнього руху.

*До культурно-виховних та освітніх детермінантів необхідно віднести*: 1) відсутність сформованого морально-етичного комплексу, необхідного та достатнього для розуміння людського життя як найвищої цінності; 2) неналежний рівень громадської правосвідомості, невироблена групова правова свідомість; 3) недостатній рівень теоретичної та практичної підготовки водіїв у автошколах; 4) відсутність сучасних програм для підвищення рівня знань щодо безпеки дорожнього руху у закладах загальної освіти; 5) поступова зміна менталітету громадян через низький рівень освіти в країні.

*Віктимологічні детермінанти в контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є такими*: 1) неефективність освітніх заходів щодо особливостей безпеки дорожнього руху призводять до нехтування правилами, а також свідомого допущення таких дій від водіїв транспортних засобів; 2) низький рівень відповідальності громадян за власне життя та здоров'я, відсутність елементарних навичок безпечної поведінки на дорозі; 3) відсутність знань та вмінь щодо надання первинної та екстреної медичної допомоги; 4)

нехтування рекомендаціями щодо доцільності користування світловідбивними стрічками під час переміщення вулицею в умовах відсутнього освітлення; 5) стан алкогольного або наркотичного сп'яніння.

### **2.3. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху**

Дослідження особи кримінального правопорушника займає одне із центральних місць в кримінологічній науці, що зумовлено її виключною роллю в механізмі кримінального правопорушення. В науках кримінально-правового циклу особа кримінального правопорушника в кримінології межує із поняттям суб'єкта суспільно небезпечного діяння в кримінальному праві. Водночас, не дивлячись на те, що обидві дефініції, теоретично, визначають та характеризують одну і ту саму особу, фактично, на практиці можна отримати різну інформацію, яка сприятиме як здійсненню досудового розслідування, так і визначенню правильної кваліфікації. Необхідно також зауважити, що особа кримінального правопорушника входить і у криміналістичну характеристику, надаючи відомості, які межують із кримінологічними. Таким чином, особа кримінального правопорушника є широким поняттям, необхідним для реалізації завдань, які стоять перед науками кримінально-правового циклу.

Відтак, терміни, що характеризують особу, яка вчинила злочин («суб'єкт злочину», «особа злочинця», «особистість злочинця»), поряд зі своїм загальноживаним, універсальним значенням мають певні відмінності та специфічні галузеві значення, зумовлені предметною сферою пізнання відповідної науки, незважаючи на те, що родовим поняттям виступає поняття «особа» [62]. Як слушно наголошував А. П. Закалюк, в українській мові термін «особа» зазвичай об'єднує два терміни «особа» та «особистість», проте вони мають різні значення [73, с. 240]. Поняття «суб'єкт злочину» й «особа злочинця»,

як правило, використовуються кримінально-правовою наукою. Зокрема, статтею 18 КК передбачено, що «суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до Кримінального кодексу може наставати кримінальна відповідальність» [62]. Кримінологічна наука зазвичай оперує поняттям «особистість злочинця». Оскільки поняття особистості є складним інтегруючим поняттям, що охоплює біологічні, психологічні та соціальні сторони, йому притаманна система ознак, властивостей і рис, що визначають особистість як людину, що вчинила кримінальне правопорушення. Будучи різновидом особи взагалі, особа злочинця має загальні ознаки (стать, вік, фах, освіта, соціальний стан, роль у суспільстві), а також властиві лише особі злочинця специфічні ознаки, що визначають і відображають характер і ступінь її суспільної небезпечності [62]. Однак, наразі кримінологічна термінологія доволі часто піддається критиці та викликає дискусії. Зокрема це стосується і проблеми відмежування поняття «особи кримінального правопорушника» від «особистості». Обґрунтовуючи позицію щодо думки про правильність застосування дефініції «особи», необхідно вказати на те, що особистість є більш вузьким поняттям, яке не дозволяє враховувати низки додаткових ознак, які можуть бути необхідними для правильної кваліфікації. Зокрема, наприклад, кримінально-правові ознаки, до яких у тому числі можна віднести і вчинення кримінального правопорушення у співучасті не можуть бути визначальними та первинними характеристиками особистості. Якщо особа є узагальнюючим та комплексним поняттям, яке включає в себе розуміння всіх вихідних аспектів формування, розвитку та подальшої діяльності людини, то особистість – це лише індивідуальна характеристика, яка дозволяє визначити її соціально-демографічні ознаки.

На думку В. В. Голіни, очевидно, що відвернення злочинних проявів має місце тоді, коли злочинна поведінка проходить етап від формування злочинного мотиву до початку виконання діяння» [53, с. 30]. Особа злочинця є складним,

інтегруючим і багатовекторним поняттям. У кримінологічній науці існує низка визначень особи злочинця, які можна об'єднати за такими трьома ознаками. Формальна ознака передбачає підхід, за яким особа злочинця розглядається як особа людини, яка вчинила злочин, з наданням їй цілісної характеристики, а саме це складне інтегруюче поняття, що містить у собі й об'єднує біологічні, соціальні та психологічні сторони. Змістовна ознака передбачає окрему характеристику особи злочинця у зв'язку з учиненням нею кримінального правопорушення та наявністю причинного зв'язку між суспільно небезпечним діянням та особою. Формально-змістовна ознака – та, за якою виділяється стан особи в момент учинення кримінального правопорушення, а саме коли до та після вчинення діяння (часовий термін) особа не може вважатися «особою злочинця [62].

Отже, для кримінології важливими є розуміння як первинних та змістовних характеристик особи, яка вчинила кримінальне правопорушення, які надають можливість сформулювати уявлення про час та причини, коли було сформовано кримінально протиправні настанови, так і ті особливості, які безпосередньо пов'язані із конкретним кримінальним правопорушенням. Необхідно також враховувати етапи становлення, розвитку, актуалізації та завершення моменту, коли особа може вважатись кримінальним правопорушником. Відтак, кримінально протиправна поведінка напряму корелюється із детермінантами, які існують в державі та суспільстві та безпосередньо впливають на інтенсифікацію якостей конкретної людини, які формують її девіантну поведінку. Наприклад, коли дитина зростає у неблагонадійній родині, за незадовільних умов виховання та навчання і у дорослому віці не має достатніх матеріальних засобів для існування, за відсутності повноцінного морально-етичного комплексу, це може спровокувати вчинення кримінальних правопорушень проти власності, корупційних протиправних діянь для задоволення матеріальних потреб. Отже, формула у такому випадку буде такою: відсутність базової правової освіти та належного виховання загострюють соціальні потреби та притуплюють рівень

правосвідомості. Якщо дитина зростала в умовах домашнього насильства, сформована агресія, відчуття беззахисності та несправедливості у дорослому віці можуть призвести до вирішення конфліктних ситуації силовими методами, у тому числі із тією інтенсивністю, якої буде достатньо для нанесення тяжких тілесних ушкоджень та вбивства. Отже, закладаються девіантні відхилення ще до народження, розвиваються протягом дорослішання та впливу різного роду детермінантів, актуалізуються, коли було сформовано суб'єктивну сторону кримінального правопорушення та мають бути припинені після зняття/погашення судимості.

Слід відзначити, що вчені неоднозначно трактують поняття особи злочинця, вкладаючи у нього різноманітну суть. Всі наведені в науковій літературі визначення цього поняття дозволяють виділити декілька груп науковців за рівнем тотожності позиції. До першої групи віднесено тих, хто вважає неможливим застосування поняття особи злочинця до всіх людей, які вчинили кримінальне правопорушення. Ця позиція базується на тому, що поняття особи злочинця застосовується до доволі вузького кола осіб, для яких вчинення протиправних діянь стало основною, так би мовити профільною діяльністю. До другої групи належать ті науковці які відстоюють визначення, згідно з яким особа злочинця – особа, котра незаконно вчинила суспільно небезпечне діяння, заборонене законом під загрозою кримінальної відповідальності. Таким чином розкривається поняття злочинця, а не його особи, при чому втрачається пояснювальна і прогностична цінність визначення. Дехто з науковців визначає особу злочинця як абстрактне поняття, що не має аналога в реальній дійсності і являє собою наукове узагальнення всіх негативних якостей, які можуть обумовити яке-небудь кримінальне правопорушення. Ця позиція має наукову цінність, оскільки пропонує враховувати реальні криміногенні якості, узагальнюючи як саме можна виявити визначені особливості, властиві особам, які порушили закон [75]. Необхідно звернути увагу на дискусійність поняття

особи кримінального правопорушника з точки зору його абстракції. Так, наприклад, про суб'єкта кримінального правопорушення можна говорити тільки у випадку, якщо суспільно небезпечне діяння (у т.ч., у деяких випадках готування, а також замах) було вчинено. Що стосується особи кримінального правопорушника, то питання чи може мати місце ця дефініція відносно людини, яка відбула покарання за вчинене діяння, а також судимість якої була знята або погашена залишається відкритим із огляду на усталений підхід (який частково зберіг традиції антропологічної школи), відповідно до якого особа кримінального правопорушника – це сформований протягом життя комплекс характеристик, більшість із яких повинні бути виправлені під час відбування кримінального покарання.

Представники ще однієї групи пропонують оцінювати особу злочинця за сукупністю кримінологічно значимих якостей людини, що обумовили вчинення нею кримінального правопорушення, тобто визначених якостей особи, які є передумовами здійснення протиправних дій. Два останні наукові підходи є найбільш продуктивними, оскільки дозволяють: виявляти групи особистих якостей, які є складовими механізми злочинної поведінки; встановлювати негативні якості людини, що обумовлюють вчинення нею кримінального правопорушення, і на їх основі з'ясовувати причини і умови утворення негативних якостей особи та їх стійкість; вивчаючи і аналізуючи якості особи, що спонукають до протиправного діяння, прогнозувати ймовірність вчинення цією людиною таких діянь у майбутньому; з урахуванням прогнозу, знаючи негативні якості індивіда, впливати на його виправлення, застосовуючи при цьому профілактичні заходи [75].

Вчені також зазначають, що особа злочинця – це результат вчинення протиправної діяльності, а не тип людини який їй передує. Логічно, що в цьому випадку дуже проблематичним є визначення норм, відповідно до яких позначають злочинність чи незлочинність діяння. Адже норма фіксує безумовний

мотив, а наскільки він безумовний. Неприйнятним видається і поняття «злочинна людина», що означає «природжений злочинець». Таких, безумовно нема, а є люди, які народжуються з певними генетичними і психологічними дефектами, що за несприятливих умов середовища може стати фактором, якій провокує формування злочинної діяльності. Але це відбувається тільки в тому випадку, якщо є сукупність соціальних детермінант, які відіграють роль збудників такої поведінки. Від початку становлення кримінології як науки навколо особи (насамперед це стосується особи злочинця) точаться гострі суперечки. У своєму розвитку кримінологія пройшла від домінації ідеї абстрактної особистості з властивими їй природними правами, невід'ємними за самою своєю природою, пріоритету біологічної, генетичної заданності злочинної поведінки до пояснення вчинення злочину соціальними чинниками, причому єдиного погляду на цю проблему не вироблено й досі [75]. Логічно, що із розвитком науки та суспільства, було доведено, що не існує жодної фізіологічної ознаки людини, яка може свідчити про наявність у неї комплексу кримінально протиправних настанов. При цьому, неможливо також заперечувати те, що окремі психологічні риси можуть мати вторинний вплив на її деморалізацію та розвиток девіантної поведінки.

Оскільки поняття «особа злочинця» має соціально-правовий характер, то вчинення кримінального правопорушення проявляє в особі тільки її антисупільну спрямованість, але не розкриває повністю її соціальної сутності. Правильне судження про людину в цілому можливе лише на підставі усіх її ознак і проявів, співвідношення соціально-позитивних і соціально-негативних рис. Але у будь-якому разі особі злочинця притаманна деформація моральних переконань, життєвих установок, інтелектуальних та емоційно-вольових якостей. Морально-психологічні особливості особи злочинця знаходяться у діалектичному зв'язку з її соціальними властивостями і повинні розглядатися у цій єдності. При цьому спроби сконструювати якесь універсальне, абсолютно істинне, визнане всіма

кримінологами і науковцями інших спеціальностей визначення поняття «особистість злочинця» до цього часу не увінчалися успіхом, оскільки кожна людина – явище специфічне й індивідуальне у своїх проявах, кожна людина у напруженій психологічній ситуації, під впливом емоційних реакцій спроможна вчинити будь-яке кримінальне правопорушення, тому виділити окремі риси злочинця, які б принципово відрізняли його від законослухняного громадянина, надзвичайно складно [69, с. 117]. Саме це і поставило під сумнів логічність та доцільність існування у кримінологічній науці поняття особи кримінального правопорушника, що було зумовлено неможливістю встановлення типового, первинного для всіх суб'єктів комплексу характеристик, сприяючи розвитку суспільно небезпечної поведінки.

О. М. Джужа вважає, що особу злочинця потрібно вивчати на трьох рівнях: 1) одиничному, коли визначаються риси певного злочинця; 2) груповому – для характеристики злочинців у певній підсистемі злочинів; 3) на загальному рівні [103, с. 20]. Водночас вивчення особи здійснюється для того, щоб знайти типові риси деформації особи, враховуючи особливості з тієї чи іншої категорії кримінальних справ, що необхідно враховувати при здійсненні заходів запобігання аналогічним злочинам. У свою чергу А. П. Закалюк вказує на те, що специфічною властивістю злочинців, що виражає їхню соціальну сутність, є антисуспільна спрямованість і суспільна небезпечність їхньої особистості, які досягли певного ступеня (глибини) [73, с. 240]. Справедливо зауважує В. І. Тимошенко: ...якщо особистість злочинця має певні специфічні особистісні особливості, які послуговували однією з детермінант злочину, то чому наявність цих особливостей обґрунтовується фактом вчинення злочину? Ці якості мають існувати до моменту вчинення злочину та бути відомими кримінологам» [179, с. 139]. Особа злочинця – це передусім її соціальні характеристики, а не юридична конструкція, що визначає на законодавчому рівні конкретні ознаки індивіда, особа злочинця – це сукупність соціально значущих рис, ознак, зв'язків і

відносин, які характеризують людину, винну в порушенні кримінального закону, в поєднанні з іншими (неособистими) умовами та обставинами, що впливають на її злочинну поведінку [64, с. 94]. Виходячи з таких позицій учених та узагальнюючи їх необхідно зауважити на необхідності розуміння особи кримінального правопорушника саме як соціально-юридичної конструкції, що дозволяє викоремити у самостійну групу соціальні риси та їх вплив на розвиток девіантної поведінки.

Ще однією думкою є те, що кримінологія розглядає проблеми особистості злочинця лише в контексті його суспільно небезпечного, винного і протиправного діяння, а не поза ним. Про особу злочинця можна говорити лише у зв'язку з вчиненням кримінального правопорушення, оскільки аналіз цієї проблеми будується на кримінально-правовій концепції суб'єкта кримінального правопорушення. Важливим є дослідження спеціально-кримінологічних характеристик злочинця: соціально-демографічних; кримінально-правових; особливостей різних сфер його життєдіяльності та соціальних зав'язків; морально-психологічних і біофізичних ознак. Кримінологія вивчає соціально значимі риси і властивості осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, простежує типологічні особливості особистості злочинця, характеризуючи його як особливий соціальний тип, що об'єднує типові, такі, що розкривають складний механізм злочинної поведінки соціально-правові ознаки всіх осіб, які вчинили кримінальні правопорушення в даний період часу [15]. Вказані ознаки впливають у певних ситуаціях на формування механізму злочинної поведінки. Дослідження особистісних характеристик суб'єктів, що вчиняють кримінальні правопорушення, є необхідним для відповіді на запитання про те, яким чином і чому вчинене діяння конкретною особою, яку відповідальність має понести даний злочинець, які заходи запобіжного впливу будуть найбільш ефективними та які особливості поведінки жертв того або іншого злочину [15]. Такий підхід також є вірним. Водночас, сучасна кримінологічна наука передбачає декілька

підходів до розуміння структури особи кримінального правопорушника, яка включає в себе базові елементи, необхідні для визначення наявності в діях складу кримінального правопорушення, а також його правильної кваліфікації.

Вчені визначають структуру особи злочинця, що поділяється на такі основні елементи: 1) соціально-демографічні ознаки, які охоплюють відомості про стать, вік, рівень освіти, сімейний стан, рід занять, наявність постійної роботи, її тривалість, частоту зміни місця роботи, інші джерела матеріального доходу, національність, громадянство, місце проживання тощо; 2) особистісно-рольові властивості, оскільки кожна людина у різні періоди свого життя виконує певні соціальні «ролі»; наявна соціальна структура пропонує особистості, яка формується, велику кількість соціальних ролей, що породжуються сучасним потенціалом розвитку економіки, управління та соціального середовища, а усвідомлення своєї соціальної ролі дає особі змогу краще пристосовуватися до суспільного життя; 3) морально-психологічні якості, а саме її внутрішній світ, переживання та почуття – ця група ознак структури особистості охоплює широке коло найрізноманітніших проявів внутрішнього «Я», потрібнісно-мотиваційні й інтелектуальні властивості, широту світогляду, ціннісні орієнтації і суспільно значущі риси характеру, емоційно-вольові якості тощо; 4) риси правової та моральної свідомості відіграють важливу роль у становленні особистості, оскільки життя в соціумі зумовлює необхідність дотримання певних правил поведінки та законів; правова свідомість визнається одним із різновидів суспільної свідомості, що відображається на колективному або індивідуальному рівні та проявляється в усвідомленій повазі до права, розумінні його цінності, знанні та дотриманні прав та обов'язків, а також у правовій діяльності, що забезпечує мирне та гармонійне співіснування; моральна свідомість особистості проявляється в її ставленні до загальноприйнятих і усталених норм моралі, правил поведінки та взаємоповаги і добровільному їх дотриманні; 5) психічні відхилення, спричиненні черепно-мозковими травмами, психічними

захворюваннями (олігофренія, психопатія тощо) або іншим хворобливим станом, установленим під час проведення судово-психіатричних експертиз; б) кримінально-правові ознаки – згідно з кримінальним законодавством України суд під час призначення покарання має враховувати характер і ступінь суспільної небезпечності вчиненого злочину, особу винного, його ставлення до вчиненого й обставин справи, які пом'якшують або обтяжують відповідальність, зокрема до таких ознак можна віднести характеристику вчиненого злочину, те, чи був він вчинений одноособово чи групою осіб, вчинення злочину сталось вперше чи неодноразово, інформацію про попередній антисуспільний спосіб життя особи; вид і строк призначеного покарання, визнання вини у вчиненому злочині тощо; обставинами, що пом'якшують або обтяжують покарання, визнаються встановлені судом за конкретною справою (провадженням) об'єктивні та суб'єктивні чинники, що не є ознаками конкретного складу злочину і не впливають на його кваліфікацію, проте свідчать про зниження чи підвищення суспільної небезпечності вчиненого діяння та/або особи винного, а отже, вважаються підставами для пом'якшення чи посилення покарання; 7) загальнозначущі позитивні людські якості мають не обмежувальний характер і знаходять свій вияв у прагненні до позитивної діяльності, творчості тощо, що може відвернути особу від вчинення злочину або суттєво підвищити шанси на повернення її до соціуму і в майбутньому приносити користь суспільству [62, с. 155–157]. Запропонована структура є занадто перевантаженою та не надає можливості визначити необхідні для кримінологічної характеристики дані. З огляду на доцільність створення універсального та водночас компактного підходу до вивчення особи кримінального правопорушника більш доцільним буде виокремлення інформації, яка може мати вплив на кримінальне провадження та наступне обрання меж кримінальної відповідальності та покарання, а також виховних заходів, які повинні застосовуватись для виправлення особи.

На думку, О.Л. Старко найчастіше у кримінологічних дослідженнях використовують такі критерії характеристики особи злочинця: 1) соціально-демографічні дані (вік, рівень освіти, рід занять, сімейне становище, місце проживання, належність до певної соціальної групи й інші дані про соціальний статус); 2) морально-психологічна характеристика (світоглядні й моральні риси й властивості особи, її погляди, переконання, ціннісні орієнтації тощо); 3) кримінально-правова характеристика (дає уявлення про особу злочинця з кримінально-правових позицій та охоплює якості, властиві саме злочинцю) [172, с. 204]. На нашу думку, такий підхід є максимально актуальним та дозволяє надати вичерпну характеристику особи, яка вчинила кримінальне правопорушення без зайвої інформації, яка може мати негативний вплив на процес розслідування та кваліфікації суспільно небезпечного діяння.

*Соціально-демографічні ознаки.* Соціально-демографічні ознаки охоплюють відомості про стать, вік, рівень освіти, сімейний стан, рід занять, наявність постійної роботи, її тривалість, частоту зміни місця роботи, інші джерела матеріального доходу, національність, громадянство, місце проживання тощо. Особистісно-рольові властивості є також важливими, оскільки кожна людина у різні періоди свого життя виконує певні соціальні «ролі»; наявна соціальна структура пропонує особистості, яка формується, велику кількість соціальних ролей, що породжуються сучасним потенціалом розвитку економіки, управління та соціального середовища, а усвідомлення своєї соціальної ролі дає особі змогу краще пристосовуватися до суспільного життя [80]. Отже, визначення первинних особистісних характеристик особи кримінального правопорушника спрямовано на визначення загальних детермінантів, які каталізують його суспільно небезпечну поведінку. Розглянемо кожну соціально-демографічну ознаку більш детально.

*Стать.* Аналіз державної статистики, викладеної на сайті Офісу Генерального прокурора [175], дозволив підсумувати, що кримінальні

правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху вчиняються, здебільшого, чоловіками. У 2018 році такі діяння вчинили 5,1 % жінок, у 2019 – 6,8 % жінок, у 2020 – 6,7 %, у 2021 – 8,9 %, станом на грудень 2022 року кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху вчинили 10,8 % жінок.

Так, відповідно до вироку Малиновського районного суду м. Одеси від 5 жовтня 2017 року (по справі № 1-кп/521/420/17), особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: *обвинувачена, 11.10.2014 року, близько 23 годин 20 хвилин, не маючи права на керування транспортним засобом, керуючи технічно справним автомобілем «Daewoo Leganza», рухаючись по проїзній частині вул. Центральний Аеропорт в м. Одесі з боку будівлі «Міжнародний аеропорт м. Одеси» в напрямок вул. Овідіопольська дорога в районі будинку № 23, діючи необережно допустила порушення п. 10.1. ПДР України перед початком перестроювання та будь якої зміни напрямку руху не переконалася, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху; а також п. 10.3 ПДР України при перестроюванні не дала дорогу транспортним засобам, що рухаються в попутному напрямку по тій смузі, на яку вона перестроювалася, виконуючи маневр перестроювання із середньої полоси руху в лівий ряд не надала дорогу автомобілю «Opel Astra», який рухався у попутному напрямку в лівому ряду, під керуванням потерпілого, в зв'язку з чим відбулось зіткнення вказаних транспортних засобів, а потерпілий отримав тяжкі тілесні ушкодження. У судовому засіданні обвинувачена провину у скоєнні злочину визнала частково, а саме в тому, що керувала транспортним засобом без відповідного права на це. Позов визнає в частині підтверджених збитків. Заперечувала проти застосування щодо неї «Закону про амністію у 2016 році» [44]. Отже, механізм кримінального правопорушення в цьому випадку є аналогічним більшості діянь, які вчиняються чоловіками.*

Відповідно до вироку Житомирського районного суду Житомирської області від 20 липня 2015 року (справа № 278/1648/15-к) особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України за таких обставин: *18.04.2015 близько 15 години обвинувачена, рухаючись за кермом автомобіля марки «Вольво С-40», в напрямку м. Житомир по 155 км+500 м. автодороги «Київ-Чоп» поблизу с. Березівка Житомирського району, порушуючи вимоги пунктів 10.1, 10.3 Правил дорожнього руху України, відповідно до яких перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, під час перестроювання з лівої смуги руху в праву смугу руху не надала дороги транспортному засобу, що рухався попутно по тій смугі, на яку мала намір перестроїтись в подальшому, та скоїла зіткнення з мотоциклом «Сабур під керуванням потерпілого. Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди потерпілий отримав тілесні ушкодження у вигляді: закритого перелому обох кісток правої гомілки та переломи 3, 4, 5, 6 ребер справа, які відносяться до тілесних ушкоджень середнього ступеню тяжкості як такі, що не є небезпечними для життя, але призвели до тривалого розладу здоров'я. Допитана в судовому засіданні обвинувачена вину в інкримінованому злочині визнала повністю, підтвердила обставини справи та надала суду показання, відповідні вищевикладеному, пояснила, що одразу після дорожньо-транспортної пригоди викликала швидку допомогу. У подальшому добровільно сплатила потерпілому витрати на лікування, а також добровільно в повному обсязі сплатила кошти за позовом прокурора про стягнення витрат на стаціонарне лікування потерпілого. У вчиненому кається [39].* В цьому контексті необхідно зауважити, що не дивлячись на майже повну відсутність різниці між кримінальними правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху, які вчиняються жінками та тими, що вчиняються чоловіками, уваги потребує те, що жінки часто

демонструють більш позитивну посткримінальну поведінку, яка, зокрема, виражається у наданні допомоги потерпілими особам, відшкодуванні шкоди, завданої кримінальним правопорушенням, співробітництві зі слідством та визнанні своєї вини.

*Вік особи.* Проведений аналіз статистичної інформації надав можливість підсумувати, що здебільшого розглядуваний вид кримінального правопорушення вчиняють повнолітні особи, віком від 29 до 39 років. У 2018 році – 29,3 % осіб, у 2019 – 30,8 %, у 2020 – 30,3 %, у 2021 – 29,7 %, станом на грудень 2022 – 28,5 %. На другому за частотою місці 18–28 років: у 2018 – 26,9 %, у 2019 – 26 %, у 2020 – 28,4 %, у 2021 – 23,4 %, станом на грудень 2022 – 25,2 %. На третьому місці вік 40–54 років: у 2018 – 26,6 %, у 2019 – 25,5 %, у 2020 – 23,7 %, у 2021 – 26,2 %, станом на грудень 2022 року – 27,2 % [175]. Отже, наведені цифри свідчать про те, що у більшості випадків особи, які вчинили такого роду кримінальні правопорушення є повнолітніми та мають відповідний водійський досвід, необхідний для відвернення дорожньо-транспортних пригод.

Що стосується *освіти*, більша частина осіб, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мали повну загальну та базову загальну середню освіту: у 2018 році – 44,2 %, у 2019 – 43,1 %, у 2020 – 44,1 %, у 2021 – 42,8 %, станом на грудень 2022 року – 41 %. На другому місці повна вища та базова вища освіта: у 2018 році – 27,6 %, у 2019 – 29,3 %, у 2020 – 30,2 %, у 2021 – 33,9 %, станом на грудень 2022 року – 34,6 %. На третьому місці професійно-технічна освіта: у 2018 році – 27,3 %, у 2019 – 26,9 %, у 2020 – 24,8 %, у 2021 – 22,8 %, станом на грудень 2022 року – 23,9 % [175]. Наявність або відсутність певного рівня освіти, здебільшого, не має безпосереднього впливу на частоту кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, що пояснюється тим, що для водіїв більш важливим є наявність водійського досвіду та стажу, а також знання правил безпеки дорожнього руху. Немає фактичного взаємозв'язку між освітою та правосвідомістю таких кримінальних

правопорушників, оскільки більшість таких суспільно небезпечних діянь вчиняються із необережності.

Так, відповідно до вироку Київського районного суду м. Харкова від 02.03.2016 (справа № 640/757/16-к) особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України за таких обставин: *обвинувачений 19.08.2015р. близько 09.25 годин керував технічно справним автомобілем «Chery Amulet» та рухався вул. Героїв Праці зі сторони вул. Академіка Павлова в напрямку вул.Шевченко в м.Харкові. В районі перехрестя вул. Барабашова та вул.Героїв Праці обвинувачений грубо порушив вимоги п.п. 10.1 та 16.6 ПДР України, затверджених постановою КМУ № 1306 від 10.10.2001р., згідно з якими: 10.1 Перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху; 16.6 Повертаючи ліворуч або розвертаючись при зеленому сигналі основного світлофора, водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу трамваю попутного напрямку, а також транспортним засобам, що рухаються в зустрічному напрямку прямо або повертають праворуч та виконуючи поворот ліворуч, не надав дорогу мотоциклу «HONDA GLH125SHD-2TU» під керуванням потерпілого, який рухався по вул. Героїв Праці у зустрічному напрямку та скоїв з ним зіткнення.*

*Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, згідно висновку судово-медичної експертизи № 788-А/15 від 31.08.2015р. у зв'язку з подіями 19.08.2015р. у потерпілого має місце перелам п'ятої п'ясної кістки із зсувом, закрите часткове ушкодження капсульно-зв'язувального апарату лівого та правого голіностопних суглобів, які в своїй сукупності відносяться до тілесних ушкоджень середньої тяжкості, які тягнуть за собою тривалий розлад здоров'я.*

*Порушення правил безпеки дорожнього руху обвинуваченим, які знаходяться в причинному зв'язку з подією та наслідками, виразилося в тому, що він, керуючи технічно справним автомобілем «Chery Amulet», під час здійснення повороту ліворуч, не надав перевагу в русі зустрічному транспорту та допустив зіткнення з мотоциклом «HONDA GLH125SHD-2TU» під керуванням потерпілого, що спричинило наслідки у вигляді середнього тяжкості тілесного ушкодження. Порушення правил безпеки дорожнього руху водієм, згідно висновку авто-технічної експертизи № 927/15 від 28.10.2015р. знаходиться в причинному зв'язку з наслідками даної дорожньо-транспортної пригоди [42]. Отже, наведений приклад свідчить про те, що не дивлячись на наявність вищої освіти, водій допустив порушення правил дорожнього руху через кримінально протиправну самовпевненість та недбалість, що призвело до настання суспільно небезпечних наслідків.*

*Зайнятість осіб.* Здебільшого, особи, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху були працездатними, але такими, що ніде не працюють та не навчаються: у 2018 році – 39,2 %, у 2019 – 38,3 %, у 2020 – 42,9 %, у 2021 – 38,3 %, станом на грудень 2022 року – 38,6 % [175]. Варто звернути увагу на те, що у більшості таких осіб відсутність роботи є тимчасовим явищем, не зумовленим їх маргіналізацією або будь-якими іншими незадовільними та антисоціальними особливостями.

Так, відповідно до вироку Київського районного суду м. Харкова від 26.04.2016 року (справа № 640/4423/16-к) тимчасово непрацюючу особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України за таких обставин: *обвинувачений о 22:20 керував технічно справним автомобілем «VolkswagenPolo», на якому рухався зі швидкістю 50 км/год по вулиці Героїв Праці зі сторони вул.Шевченко в напрямку вул. Барабашова в м. Харкові. В процесі руху обвинувачений на керованому автомобілі «VolkswagenPolo», рухаючись в районі будинку 2-Б по вул. Героїв Праці м.*

*Харкова, грубо порушив вимоги п. 12.3 Правил дорожнього руху України, згідно з яким: «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди» та скоїв наїзд на пішохода, яка рухалась по проїзній частині вул. Героїв Праці в попутному напрямку з автомобілем «VolkswagenPolo», з правого боку.*

*Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди згідно висновку судово-медичної експертизи №1361-А/15 від 25 січня 2016 року потерпілій спричинені наступні тілесні ушкодження: закритий перелом зовнішньої, внутрішньої кісточки і заднього краю лівої великогомілкової кістки із зсувом, підвивих стопи, які відносяться до середньої тяжкості тілесних ушкоджень, що спричинили тривалий розлад здоров'я.*

*Порушення правил безпеки дорожнього руху, які згідно висновків судово-автотехнічних експертиз №118/16 від 15.02.2016 та №183/16 від 25.02.2016 знаходяться в причинному зв'язку з подією та наслідками дорожньо-транспортної пригоди та виразилися в тому, що він, рухаючись на керованому автомобілі «VolkswagenPolo», виявивши небезпеку для руху, а саме перешкоду, у вигляді пішохода на проїзній частині, яку він об'єктивно спроможний був виявити, не вжив заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу, внаслідок чого допустив наїзд на пішохода заподіявши їй середньої тяжкості тілесні ушкодження [43]. Отже, механізм кримінального правопорушення свідчить про нехтування водієм правил дорожнього руху, що зумовлено кримінально протиправною самовпевненістю та недбалістю.*

*Що стосується громадянства, необхідно відзначити, що кримінальне правопорушення частіше вчиняють громадяни України: у 2018 році – 98,9 %, у 2019 – 99,8 %, у 2020 – 99,6 %, у 2021 – 99,8 %, станом на грудень 2022 року – 99,9 % [175]. Такі статистичні дані є логічними з точки зору того, що,*

здебільшого, в країні переміщуються її громадяни, а також із урахуванням, що громадяни країни відчують себе більш спокійно на дорозі, ніж іноземці в чужій країні, а отже частіше допускають помилки та нехтують правилами безпеки дорожнього руху.

***Морально-психологічні ознаки.*** Риси правової та моральної свідомості відіграють важливу роль у становленні особистості, оскільки життя в соціумі зумовлює необхідність дотримання певних правил поведінки та законів; правова свідомість визнається одним із різновидів суспільної свідомості, що відображається на колективному або індивідуальному рівні та проявляється в усвідомленій повазі до права, розумінні його цінності, знанні та дотриманні прав та обов'язків, а також у правовій діяльності, що забезпечує мирне та гармонійне співіснування; моральна свідомість особистості проявляється в її ставленні до загальноприйнятих і усталених норм моралі, правил поведінки та взаємоповаги і добровільному їх дотриманні [62]. Під час дослідження особи кримінального правопорушника, а також механізму кримінального правопорушення, встановлення морально-психологічних ознак дозволяє визначити ступінь деморалізації особи та оцінити його здатність до перевиховання.

Морально-психологічні риси злочинця, поряд із соціально-демографічними і кримінально-правовими, є третьою групою ознак кримінологічної характеристики особистості злочинця. Цей блок ознак найбільше допомагає досліднику скласти уявлення про внутрішній світ злочинця. Адже, як зазначав А. Ф. Зелінський, особистість як суб'єкт діяльності, – поняття перш за все психологічне [74, с. 29]. А оскільки у запропонованому контексті іноземці та особи без громадянства розглядаються саме як суб'єкти протиправної діяльності, аналіз морального і психологічного аспектів їх особистості значно доповнить узагальнені портрети таких злочинців. Серед морально-психологічних ознак кримінологи виділяють декілька змістовно важливих підгруп: рівень світогляду (погляди особи, її переконання, звички, установки, очікування та ін.);

інтелектуальні властивості (рівень розумового розвитку, обсяг знань, життєвий досвід, обмеженість або, навпаки, широта поглядів, їх спрямованість, різноманітність інтересів тощо); ціннісні орієнтації людини і соціально-значущі моральні риси і властивості, які належать до числа «глибинних» особистісних характеристик; емоційно-вольові якості (стан волі, темперамент, характер, ініціативність, енергійність або лабільність, почуття, емоції тощо), психофізіологічні властивості (природжені й придбані властивості психіки, тілесна організація людини, у тому числі фізичні аномалії) [132, с. 226]. Саме у «суб'єктивності» зазначених ознак і полягає основна проблема дослідження морально-психологічного аспекту особистості злочинця. Адже внутрішній світ кожного індивіда є унікальним і неповторним. У кримінології висловлена думка, що вибір поведінки залежить від світогляду особи та її моральних устоїв, адже кожному вибору передують потреба, мотив і мета діяльності, а вони, у свою чергу, засновані на тому суспільному ідеалі, який міститься у свідомості людини. Сам ідеал детермінований існуючою культурою, характером цивілізації, до якої належить людина, та її здатністю зрозуміти сенс людського буття [77, с. 126]. Необережні кримінальні правопорушення часто вчиняються особами, які не дотримуються норм і правил безпечної поведінки, не розуміють причинно-наслідкових зв'язків між діями та їх наслідками та не мають достатнього рівня правової освіти та відповідальності, необхідних та достатніх для попередньої оцінки потенційного суспільно небезпечного характеру своїх вчинків. Отже, в цьому контексті можна говорити про те, що такі особи мають неправильно сформовані або деструктивні морально-психологічні ознаки, пов'язані, зокрема, із низьким рівнем правосвідомості.

**Кримінально-правові ознаки.** Згідно з кримінальним законодавством України суд під час призначення покарання має враховувати характер і ступінь суспільної небезпечності вчиненого злочину, особу винного, його ставлення до вчиненого й обставин справи, які пом'якшують або обтяжують відповідальність,

зокрема до таких ознак можна віднести характеристику вчиненого злочину, те, чи був він вчинений одноособово чи групою осіб, вчинення злочину сталось вперше чи неодноразово, інформацію про попередній антисуспільний спосіб життя особи; вид і строк призначеного покарання, визнання вини у вчиненому злочині тощо; обставинами, що пом'якшують або обтяжують покарання, визнаються встановлені судом за конкретною справою (провадженням) об'єктивні та суб'єктивні чинники, що не є ознаками конкретного складу злочину і не впливають на його кваліфікацію, проте свідчать про зниження чи підвищення суспільної небезпечності вчиненого діяння та/або особи винного, а отже, вважаються підставами для пом'якшення чи посилення покарання [62]. Так, відповідно до аналізу державної статистики, викладеної на сайті Офісу Генерального прокурора, кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху вчинили: *особи у стані алкогольного сп'яніння*: у 2018 році – 14,7 %, у 2019 році – 14,5 %, у 2020 році – 13,6 %, у 2021 – 3,5 %, станом на грудень 2022 року – 0,08 %; у стані наркотичного сп'яніння: у 2018 році – 0,8 %; у 2019 – 0,8 %; у 2020 – 0,9 %; у 2021 – 0,2 %. У 2022 році таких фактів не було встановлено. *Особи, які раніше вчиняли кримінальні правопорушення*: у 2018 році – 3,7 %; у 2019 – 3,1 %; у 2020 – 2,5 %; у 2021 – 1,6 %, станом на грудень 2022 року – 1,6 %. *Особи, які мають незняту та/або непогашену судимість*: у 2018 році – 1 %, у 2019 – 1,2 %, у 2020 році – 0,8 %, у 2021 році – 0,5 %, станом на грудень 2022 року – 0,5 % [175]. Отже, наведені статистичні дані свідчать про те, 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, антисуспільної поведінки, а отже, у більшості випадків

основною причиною таких діянь стає низький рівень правосвідомості водіїв транспортних засобів.

Таким чином, проведені дослідження дозволили підсумувати, що типовим портретом особи, яка вчинила кримінальне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є такий: чоловік 29–39 років (29,7 %), громадянин України (99,6 %), із повною загальною та базовою загальною середньою освітою (34,8 %) або повною вищою та базовою вищою освітою (31,1 %), працездатний, але такий, що ніде не працює та не навчається (39,4 %). Характеризується низьким рівнем відповідальності та правосвідомості. Вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (відсоток осіб, які на момент вчинення суспільно небезпечного діяння знаходились у стані алкогольного сп'яніння – 9,3 %), вчиняє кримінальне правопорушення вперше (відсоток осіб, які вчинили повторно – 2,5 %), незнятої/непогашеної судимості не має (0,8 % мали на момент вчинення діяння таку кримінально-правову ознаку).

#### **2.4. Віктимологічна характеристика жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху**

На сьогоднішній день роль жертви у механізмі кримінального правопорушення та кримінальної поведінки його суб'єкта важко переоцінити. Не дивлячись на достатньо тривалий процес становлення та розвитку віктимології, на сьогоднішній день вже є необхідна кількість наукових робіт, в яких повноцінно сформульовано особливості віктимологічної детермінації суспільно небезпечних діянь. Необхідно звернути увагу на те, що в контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, роль потерпілої особи набуває особливого значення із урахуванням того фактору, що, відповідно до аналізу судової практики та державної статистики, майже 40 % такого роду діянь вчиняється за безпосередньої активної участі жертви, яка інколи, навіть є

провокативною. Отже, враховуючи такі тенденції вбачається доцільним надання віктимологічної характеристики жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Відтак, віктимна поведінка є сучасним феноменом, який глобально змінив кримінологічний курс та сутність низки кримінологічних стратегій, присвячених проблемі запобігання кримінально протиправній діяльності. На думку О. Юрченко, віктимність особи безпосередньо пов'язана із сукупністю природжених і соціально набутих біофізичних, психологічних і соціальних властивостей особистості, які, за взаємодії із зовнішніми умовами, підвищують імовірність стати жертвою злочину. Ці властивості привертають увагу злочинця та/або формують в особи злочинний намір скористатися ними. Віктимність – певна здатність людини ставати об'єктом злочинного посягання, що може формуватися протягом життя або підсилюватися залежно від низки об'єктивних і суб'єктивних причин та умов, які виділяються в конкретній ситуації [205, с. 50]. Дещо інакше розуміє «віктимність» Б.М. Головкін, який вважає її уразливістю членів суспільства перед злочинними посяганнями за певних ситуацій. Вчений вказує, що віктимність як явище є властивістю соціального суб'єкта наражатися на небезпеку злочинних посягань за певних обставин, ситуацій або внаслідок дій інших осіб. Ступінь же вразливості може бути різний [54, с. 8]. Отже, більшість науковців підтримують думку, згідно з якою віктимність – це певна спроможність людини ставати жертвою посягань через ті чи інші обставини. У зв'язку із цим важливим є поняття «індивідуальна віктимність», що складається з особистісного та ситуативного компонентів, причому характеристика першого пов'язана із другим. Особистісний компонент індивідуальної віктимності – це здатність ставати жертвою через певні якості, притаманні індивіду [101]. Насправді, віктимна поведінка є більш широким поняттям, оскільки її становлення та розвиток передбачає наявність низки об'єктивних та суб'єктивних факторів, які мають цьому сприяти. Зокрема, такими факторами є

вроджені схильності до певних форм девіації, розвиток яких був спровокований незадовільними (у широкому розумінні) умовами дорослішання та остаточно закріплений у дорослому віці під впливом набутих морально-етичних цінностей та якостей. Однак, необхідно також враховувати, що віктимізація може відбутись на будь-якому етапі життя людини під впливом стресових чинників, соціальних деформацій, сформованих залежностей або сфери діяльності, якою займається людина. Наприклад, жертвою кримінального правопорушення може стати співробітник правоохоронних органів, суддя, адвокат тощо, сфера діяльності яких безпосередньо пов'язана із кримінальним світом, що не дивлячись на їхню правову та безпекову обізнаність може призвести до потрапляння у ситуацію з високим індексом віктимності через негативні комунікації із кримінальними правопорушниками. Отже, віктимна поведінка/віктимність (на відміну від суспільно небезпечної поведінки) в жодному разі не повинна таврувати людину та розумітись як щось, що виходить за межі нормального.

Істотне значення мають гендерні особливості, які впливають на формування віктимності та віктимної поведінки. Як приклад можна навести специфічний характер віктимності жінок, яка детермінується статевою належністю. Стать відіграє одну із самостійних та головних ролей у виборі жінки як об'єкта посягання та повинна розглядатися як криміногенний та віктимогенний фактор, що визначає характер злочинних дій та можливі наслідки. Як вважають деякі дослідники, сама стать людини може виступати фактором ризику та актуалізувати модель протиправної поведінки, оскільки є дуже сильною домінантою у виборі конкретного типу дій протиправного характеру. Суттєво впливає на віктимність соціальний статус особи, його становище в суспільстві. Залежно від різних рольових функцій коливається ймовірність стати об'єктом злочинного посягання (наприклад, ризик потерпіти від протиправних дій порушників суспільного порядку у працівника правоохоронних є вищою, ніж у співробітника бібліотеки, що впливає з їхнього різного соціального стану).

Сьогодні можна говорити про так звану професійну віктимність – схильність особи ставати жертвою злочинного посягання завдяки виконувannya різних соціальних функцій та професійної діяльності. Тут віктимність має об'єктивний характер і залежить не від особистих властивостей людини, а від її соціальних ролей, статусу, які роблять її найбільш уразливим для злочинних дій [80]. Гендерна стереотипізація, не дивлячись на розвиток гендерного складника державної політики та популяризацію рівноправ'я чоловіків та жінок досі має місце в науках кримінально-правового циклу. Аналізуючи норми кримінального законодавства можна констатувати привілейоване відношення до жінок, які вчинили кримінальне правопорушення, до жінок, які від нього потерпіли тощо. В межах кримінології жіноча злочинність виокремлюється у самостійну тему, оскільки вона має свої специфічні ознаки, а отже є специфічною для запобігання. Все це, беззаперечно, зумовлено особливостями фізіології, котрі не можуть не бути враховані. Водночас, говорити про те, що саме жінки частіше стають жертвами суспільно небезпечних діянь буде помилковим. Дійсно, жінки є більш емоційними за своєю природою, однак це не робить їх апріорі віктимними. Вивчення статистики та практики дозволяє стверджувати, що є сукупність кримінальних правопорушень, в яких жертвами частіше стають діти та жінки (кримінальні правопорушення проти статевої свободи та статевої недоторканості особи, кримінальні правопорушення проти волі, честі та гідності особи тощо), тих, що посягають, здебільшого, на осіб похилого віку (кримінальні правопорушення проти власності) та ті правопорушення, в яких потерпають чоловіки (кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я).

Жертва може своїм способом життя сприяти вчиненню злочину, свідомо чи несвідомо створювати умови для вчинення злочинних дій проти себе. Однак говорити про поведінку зазначених категорій осіб як прояв віктимності було б не зовсім правильно. Необхідно визначити межі віктимності. Вживання цього терміна є доречним у випадках, коли людина свідомо поводить так, що сприяє,

а іноді і провокує вчинення стосовно себе суспільно небезпечних дій. Одним з важливих чинників, що впливають на віктимну поведінку, є особливості соціалізації особистості. Практично процес соціалізації збігається з процесом набуття особистістю такої властивості, як віктимність. Оскільки соціалізація починається з сім'ї, то величезне значення мають умови виховання дитини. Ризик віктимізації залежить також від ряду індивідуальних факторів соціалізації майбутньої жертви в дитинстві, а також індивідуальних психологічних факторів. Так, дослідження доводять, що виховання дітей за допомогою агресивних методів і засобів, застосування до них тілесних покарань ведуть, як правило, до проєкції насильства з боку дітей у більш зрілому віці. Вивчення багатьох кар'єр насильницьких злочинців свідчить, що більшість з них ставали жертвами злочинних посягань з боку членів сімей або найближчого соціального оточення ще в ранньому дитинстві. Коли діти змалку засвоюють, що найкращим засобом домогтися чогось у житті є примушення, вони починають поводитись таким же чином у дорослому віці. Людина, яка засвоїла виключно насильницький стереотип спілкування і поведінки, виявляється практично не здібною до нормальної соціалізації [49, с. 103]. Таким чином, можна встановити чітку кореляцію між взаємовідносинами, котрі будуються в родині, та їх перенесенням на модель поведінки та комунікацій із соціумом [131, с. 78]. Отже, незадовільне завершення процесу соціалізації може мати наслідком розвиток суспільно небезпечної або віктимної поведінки. У будь-якому випадку деструктивний вплив на особу завжди має наслідком видозміну її соціальних орієнтирів, що призводить до десоціалізації.

Т.І. Пономарьова вказує, що детермінаційний комплекс віктимної поведінки осіб складається з таких елементів, як: 1) *суб'єктивний фактор ризику* – причинно-наслідковий зв'язок між когнітивними стереотипами та їх потенційним впливом на обрання способу реагування на кримінально протиправну поведінку суб'єкта правопорушення; 2) *умовно-ситуативні*

*корелянти* – явища та процеси об’єктивної реальності, котрі опосередковано або напряду впливають на поведінку особи; 3) *мотиваційний механізм* – поведінкові особливості кримінального правопорушника, котрі впливають на обрання способу реагування. **криміногенна віктимність** – це *прямий вербальний або поведінковий контакт з кримінальним правопорушником, підтриманий агресивно активними або пасивними діями, що провокують вчинення суспільно небезпечних дій учинків*. Віктимність та криміногенна віктимність відрізняються між собою за ознакою потенційної схильності зазнати протиправний вплив (віктимність) та провокації кримінально протиправної мотивації та агресії у кримінального правопорушника (криміногенна віктимність). Однак ми ще раз хочемо підкреслити, що навіть у випадку криміногенної віктимності вона не може бути єдиною причиною вчинення кримінального правопорушення, а має сприйматись виключно як фактор, який зумовлює обрання саме цієї людини для реалізації протиправного сценарію [131, с. 78]. Отже, враховуючи специфіку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, можна виокремити такі категорії потерпілих осіб: 1) **провокативні жертви** – особи, які свідомо порушують правила дорожнього руху, усвідомлюючи небезпечний характер своїх дій та потенційні наслідки; 2) **зухвалі жертви** – особи, які усвідомлюють, що водій порушує правила дорожнього руху та/або має нехарактерний та неадекватний стиль керування транспортним засобом, що може свідчити про його специфічний стан, але свідомо нехтують правилами особистої безпеки; 3) **пасивні жертви** – особи, які стали жертвою кримінального правопорушення через психологічні особливості (не зумовлені медичними проблемами), які не дозволили своєчасно зреагувати на потенційну небезпеку (наприклад, низька увага, лабільність тощо); 4) **умовні жертви** – жертви, які випадково потрапили у ситуацію з високим індексом віктимності, не порушуючи правил дорожнього руху та не усвідомлюючи потенційну небезпеку/дорожньо-транспортну пригоду (прикладом може бути ситуація, коли жертвами стають

особи, які знаходяться на зупинках транспортних засобів, на які «вилітає» транспорт, водій якого не справився з керуванням); 5) *жертви-водії* – специфічна категорія потерпілих осіб, які характеризуються підвищеним ступенем відповідальності у зв'язку із їх частковою можливістю уникнути потрапляння у дорожньо-транспортну пригоду за умови наявності навичок керування достатніх для здійснення маневрування для уникнення протиправного впливу з боку водія-кримінального правопорушника. Особливо небезпечними та складними є випадки, коли жертва-водій стає вимушеним співучасником дорожньо-транспортної пригоди та через протиправні дії кримінального правопорушника та недостатній водійський досвід травмує пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

Вчені вказують, що з великого обсягу інформації, яку водій отримує під час управління автомобілем, він повинен зосередити свою увагу на головному – дорожній обстановці, її змінам, або на тому, що заважає його руху, та може загрозувати настанню дорожньо-транспортної пригоди. З одного боку, перед нами може постати водій, віктимна поведінка якого стане всього лише епізодом в його водійській практиці, та буде виділятися на тлі інших властивих йому вчинків і дій за кермом. Такі водії безумовно дотримуються правил дорожнього руху, у них до цього відсутні будь-які транспортні пригоди, вони дотримуються вимог щодо технічного стану автомобіля тощо. Така дорожньо-транспортна пригода, може бути пов'язана зокрема з високим рівнем втоми. За спостереженнями, близько третини водіїв при керуванні транспортними засобами періодично перебувають у втомленому стані, що має повсякденний характер або такий, що поступово накопичується. Здебільшого в такому стані потрапляють в ДТП працівники підприємств, які здійснюють пасажирські чи вантажні перевезення [95, с. 179]. З іншого боку, ми можемо мати справу з водіями, поведінка яких за кермом відображає їх, якщо можна так сказати, дорожньо-правову сутність. Вони цілеспрямовано злісно порушують правила

дорожнього руху, виявляють цинізм і зухвалість по відношенню до інших учасників дорожнього руху, та можливо раніше вчиняли транспортні пригоди. Це небезпечна категорія водіїв. І причини таких дій порушників треба шукати в психології, в моральних установках кожного, хто сідає за кермо. Їх поведінка за кермом майже завжди збігається з поведінкою в повсякденному житті [177]. За нормальний дорожній рух відповідальні всі його учасники, оскільки втрата уваги одного суб'єкта дорожніх відносин може призвести до невинуватих наслідків для інших. Часто віктимна поведінка потерпілих від дорожньо-транспортних пригод та кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху стають чи не єдиною причиною порушення водієм правил дорожнього руху. Не можна виключити також ті випадки, коли один потерпілий стає провокуючим дорожньо-транспортну пригоду, посередником між водієм, який порушив правила та іншою жертвою, яка отримала більш серйозні травмування.

Для порушників правил дорожнього руху і в житті характерні такі риси, як егоїзм, агресивність, неповага до інших тощо. Аналіз статистики дорожньо-транспортних пригод показує, що в перші місяці після отримання посвідчення водія, останні водять автомобіль акуратно і правил дорожнього руху не порушують. Потім, набравшись деякого досвіду водіння автомобілем, вони набувають «впевненості», та дуже часто переоцінюють свій досвід керування транспортними засобами і неухважно чи зневажливо ставляться до дорожніх умов та Правил дорожнього руху. Особливе місце в етимології віктимної поведінки, а в більшій мірі – агресивної, займає такий фактор як стан алкогольного, наркотичного, токсичного сп'яніння чи впливу медичних препаратів. Їхня дія на організм водія призводить до агресивної манери водіння, ігнорування вимог дорожніх знаків і світлофорів, що обумовлено гальмуванням нервово-психічних процесів, порушенням координації, здатністю правильно оцінювати ситуацію. Як зазначає В.П. Коняєв, вживання спиртних та інших одурманюючих засобів, стимулює такі стани при порушенні правил безпеки дорожнього руху, як загальна

психічна дезорієнтованість, різного роду рухові розлади, що й призводить до подій із тяжкими наслідками [94, с. 4]. Наступними учасниками дорожнього руху є пішохід та пасажир (який також є учасником дорожнього руху і бере безпосередню участь у ньому, перебуваючи всередині автотранспортного засобу). Як показує практика, на відміну від водіїв, вони зазвичай не дуже ознайомлені з нормами, що регулюють порядок дорожнього руху [177]. На сьогоднішній день можна констатувати, що часто потерпілими від кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху стають неповнолітні особи, що зумовлено відсутністю елементарних знань про правила безпечної поведінки на дорозі.

Вчені також зазначають, що водій може виступати як потерпілий внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху іншими учасниками або як потерпілий-злочинець. Допуск до керування транспортом є обмеженим, оскільки не кожна особа здатна виконувати функції керування джерелом підвищеної небезпеки, тому потерпілим притаманні окремі специфічні риси. Так, за віком найбільша їх кількість – від 20 до 40 років (52,2%). Переважна більшість має неповну середню та середню освіту, яка стає все більш важливим компонентом у сфері дорожнього руху. За соціальним статусом водії, які стали жертвами, розподіляються таким чином: робітники – 43,4%, працівники аграрного сектору – 27,7%, службовці – 18,1%, підприємці – 7,3%, пенсіонери – 1,3%, учні – 1,7%, інші – 0,5%. Діяльність близько 38,0% потерпілих пов'язана з роботою на транспорті, але все частіше потерпілими стають водії індивідуального транспорту. Практично відсутні представники владних структур, великого бізнесу, які використовують заходи дотримання безпеки. Поведінка жертви є важливим фактором в механізмі дорожнього злочину (пригоди) і розглядає її як позитивну (пасивна і активна) і як негативну (неналежна і протиправна). Аналіз свідчить, що в 76,5% аварій поведінка водія-потерпілого була позитивною, він не сприяв злочинному порушенню правил безпеки руху [118, с. 10]. Варто звернути

увагу на те, що водіїв як жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху також можуть виділяти такі характеристики як: 1) незначний водійський досвід, який не дозволяє уникати неконтрольованих (таких, що не залежать від даного водія) ситуацій під час дорожнього руху; 2) відсутність достатніх навичок керування, які не залежать від досвіду; 3) незадовільний стан транспортного засобу, який унеможлиблює маневрування у небезпечних для дорожнього руху ситуаціях. Це також є важливою характеристикою, оскільки свідоме допущення до участі у дорожньому русі несправного транспортного засобу з одного боку є небезпечним з точки зору потенційної суспільної безпеки через кримінально правову самовпевненість або недбалість власника, з іншого боку – це приклад віктимної поведінки, оскільки у такому випадку несправність може стати перешкодою для відвернення дорожньо-транспортної пригоди; 4) часткове порушення правил дорожнього руху, які могли сприяти потраплянню у пригоду. Зокрема, це може бути перевищення швидкості, що, наприклад, стало додатковим фактором, який призвів до травматизації внаслідок суспільно небезпечних дій іншого водія.

Неналежна поведінка стосується водіїв віком від 18 до 40 років, її віктимологічне забарвлення в механізмі злочину полягає в тому, що, діючи в межах правил (проїзд перехресть, обгін, тощо), вони не проявляють підвищеної уваги до безпеки, емоції переважають над аналізом ситуації (сподівання на швидкість реакції, професійну майстерність й т. і.), яка вимагає вжиття заходів по її запобіганню. Віктимна поведінка цих водіїв, безумовно, пов'язана з віковою активністю, переоцінкою своїх психофізіологічних можливостей, набуттям професійного досвіду, тощо. Протиправна поведінка потерпілого, пов'язана з порушеннями правил безпеки дорожнього руху, що не знаходяться в безпосередньому причинному зв'язку з подією злочину, розподіляється за такими видами: керування транспортними засобами в стані сп'яніння (0,1%), порушення правил стоянки (1,2%), керування несправним транспортом (9,4%),

порушення сигналів та знаків (15,7%), перевищення швидкості (73,6%). Ці умисні порушення потерпілих є яскравим проявом віктимності. Мотиви порушень, якими вони керувалися при порушенні правил дорожнього руху, не мають принципової відмінності від порушень суб'єктів цих злочинів, а саме: вчасно встигнути на роботу, службу, навчання, скоріше завершити поїздку, діловий рейс, отримати додатковий прибуток, тощо. На можливість водія стати потерпілим впливає його стан, який має широкий спектр показників. Особливо небезпечним фактором аварійності залишається керування транспортними засобами в стані сп'яніння. Незважаючи на те, що в стані сп'яніння був лише один водій-потерпілий (згідно з даними дослідження до кримінальної відповідальності притягався 1,0% потерпілих), будь-яке сп'яніння водія, на думку вчених, обумовлює потенційну можливість стати як жертвою, так і злочинцем [118, с. 10]. Таким чином, жертви-водії у більшості випадків сприяють/провокують/зумовлюють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Віктимна поведінка водіїв напряму залежить від недостатніх навиків для контролю за ситуацією на дорозі або порушення правил безпеки дорожнього руху.

Досить характерним для злочинів, пов'язаних зі заподіянням шкоди пішоходам, є розподіл останніх за віком, а саме: до 7 років – 7,4%, 7-18 – 15,8%, 19-29 – 13,5%, 30-39 – 16,8%, 40-49 – 15,4%, 50-59 – 16,3%, 60 і більше – 14,8%. Значну частину становлять неповнолітні (23,2%). Так, в 1997 році вчинено 5973 пригод, у яких загинуло 386 дітей і 5994 одержали травми. У відомчій статистиці і наукових дослідженнях це трагічне явище отримало назву «*дитячий дорожньо-транспортний травматизм*». Водночас, вчені вважають, що воно некоректне, оскільки поняття «*дитячий*» спрощує уявлення про цей вид аварійності і не враховує структурні особливості його жертв. Високий рівень неповнолітніх пояснюється тим, що найбільш уразливими (7,4 %) є діти віком до 7 років, які не здатні оцінити дорожньо-транспортну ситуацію. Неповнолітні старших вікових

груп більш підготовлені до умов дорожнього руху, але вони, навпаки, усвідомлено проявляють легковажність чи грубу зневагу до безпеки. Особи, які пересуваються по дорозі на ковзанах, лижах, роликів дошках тощо, також відносяться дисертантом до пішоходів. Дії останніх особливо відображають віктимологічні властивості. Окрему віктимогенну групу утворюють підлітки, які надають послуги водіям (миття, витирання транспортних засобів), оскільки це відбувається в умовах дефіциту часу на ділянках доріг з інтенсивним рухом. Приблизно 45% пішоходів – це особи, вік яких становить від 18 до 50 років, тобто потенційно свідомі люди з достатнім життєвим досвідом, спроможні уникнути конфліктних ситуацій. Але значна їх частина – це носії негативної поведінки [118, с. 10]. З практичної точки зору дитяча віктимність має свої специфічні риси, зумовлені особливостями розвитку та становлення особистості. Основний пласт проблем знаходиться у площині незадовільного рівня виховання дитини, відсутності необхідних для безпечної поведінки знань та вмінь. Водночас, не можна залишити без уваги те, що проблемі запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху наразі приділяється значна увага, у тому числі це стосується загальносоціального запобігання, яке здійснюється за рахунок інтеграції відповідних освітніх проєктів у шкільну програму. Із неповнолітніми регулярно проводяться профілактичні бесіди із основ безпечного руху як вчителями, так і представниками правоохоронних органів. Одна, лабільна нервова система, відсутність життєвого досвіду, правової освіти, знижена концентрація уваги стають основними детермінантами віктимізації дітей як жертв дорожньо-транспортних пригод.

Аналіз дозволяє диференціювати поведінку пішоходів-потерпілих на нейтральну, правомірну, негативну, а останню – на неналежну та протиправну. Питому вагу кожного з названих видів можна формалізувати наступним чином: нейтральна – 4 %, правомірна 29 %, негативна – 67 %, з яких кількість потерпілих з неналежною поведінкою становить 15 %, а з протиправною – 85 %. Не

допустили будь-яких дій, що сприяли б реалізації аварійної обстановки, 33 % пішоходів, тобто їх поведінка відповідала вимогам безпеки руху. Негативною поведінка потерпілих є у випадках, коли пішохід діяв в межах Правил дорожнього руху, але не враховував об'єктивних обставин ситуації (розраховував на свою перевагу, хоча такий розрахунок був не обґрунтованим). До потерпілих-правопорушників відносяться пішоходи з явно визначеною віктимністю. Опитування свідчать, що найчастіше вони допускають такі порушення: перетинання дороги у невстановленому місці – 83%, перехід дороги на заборонний сигнал світлофора – 25%, вихід на проїзну частину із-за перешкоди – 15%, тощо. Порушення потерпілим Правил дорожнього руху, тобто вчинення адміністративного правопорушення, виступає як реалізована віктимна поведінка, що відрізняє ці делікти від правопорушень, де поведінка жертви поєднана з ігноруванням норм моралі, етики, тощо. Дослідження мотивації визначило спрямованість поведінки правопорушників, які, свідомо порушуючи правила, розраховували переважно на особисті якості (спритність, реакція) – 64 %, щасливий випадок – 28 %, обов'язок інших учасників руху запобігти шкоді – 2 %, тощо. Невиправданість таких мотивів є очевидною [118, с. 10]. Що стосується провокативних жертв, необхідно відмітити, що їх віктимність повністю взаємопов'язана із свідомим порушенням правил дорожнього руху. Водночас, провокативна поведінка повинна включати в себе наявність необхідних знань щодо особливостей та правил безпеки дорожнього руху. Тільки у такому випадку можна говорити про провокацію з боку потерпілої особи, яка розуміє небезпечний характер своїх діянь, однак, не змінює стиль поведінки та послідовність дій.

Узагальнені дані про негативну поведінку потерпілих дозволяють показати ступінь її прояву в різних вікових групах: до 7 років – 90,0%, 7-18 – 60,0%, 19-29 – 40,0%, 30-39 – 45,0%, 40-49 – 50,0%, 50-59 – 70,0%, 60 років і більше – 95,0%. Найбільша кількість потерпілих припадає на неповнолітніх та осіб віком понад

60 років. Мотивація останніх визначається специфічними властивостями психофізіологічного стану, обумовленого віковими особливостями. Пішоходи похилого віку часто допускаються помилок, переоцінюють свої можливості. Вони повільно оцінюють ситуацію, а прийнявши рішення, раптово інтенсифікують зусилля, що стає несподіваним для водія і призводить до виникнення аварійної ситуації. Найбільше наїздів на пішоходів відбувається в літньо-осінній період з «піком» аварійності в межах серпня – вересня – жовтня, а найменше – в зимові місяці (січень, лютий). Найбільша кількість наїздів на пішоходів відбувається в денні години п'ятниці, а найменша – в цей же час у понеділок. В цілому, загальний рівень аварійності з пішоходами залишається найвищим у п'ятницю [118, с. 10]. Відповідно до статистичних даних, викладених на сайті Офісу Генерального прокурора, у 2018 році від дорожньо-транспортних пригод потерпіло 10260 осіб, із них 35,1 % – жінки, 8,6 % – діти, 20,9 % осіб загинуло. У 2019 році загальна кількість потерпілих осіб склала 10408, із них 34,4 % – жінки, 9 % – діти, 21,7 % осіб загинули. У 2020 році всього потерпіло 10130, із них 33,2 % жінки, 9,4 % діти, 21,5 % осіб загинуло. У 2021 році потерпіло 8755 осіб, із них 32,4 % жінки, 11,3 % – діти, 19,5 % осіб загинуло. Станом на грудень 2022 року від дорожньо-транспортних пригод потерпіло 7294 особи, із них 19,5 % жінок, 9,1 % дітей, 20,2 % осіб загинуло [175]. Необхідно звернути увагу на те, що інколи поведінка жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху може характеризуватись як *хибно-віктимна*. Прикладом може бути ситуація, коли особа дотримується правил дорожнього руху, однак, усвідомлюючи суспільно небезпечні дії водія транспортного засобу (зокрема, умисне продовження руху на пішохідних переходах нерегульованих перехресть, ігнорування знаків та світлофора, розмітки тощо), продовжує рух через дорогу. В цьому випадку можуть мати місце як принципова поведінка, яка зумовлена розумінням порушення правил дорожнього руху водієм та прагненням це довести, так і необачність та впевненість у всіх учасниках дорожнього руху. У

зв'язку із цим не можна стверджувати, що у таких осіб є стала віктимна поведінка або вони можуть бути охарактеризовані як провокативні або зухвалі.

Підтвердженням наведеного є вирок Приморського районного суду міста Одеси від 18 жовтня 2022 року (справа № 522/6821/17, провадження по справі № 1-кп/522/2546/22), відповідно до якого особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст. 286 КК України за таких обставин: *22.09.2016 року, приблизно о 10:10 годині, водій, керуючи власним технічно справним автомобілем «CHEVROLET EPICA», рухався в умовах необмеженої видимості по асфальтованому, сухому дорожньому покриттю Старосінної площі в Приморському районі міста Одеси, де організований односторонній рух і проїзна частина має три смуги руху в попутному напрямку, що позначені відповідною дорожньою розміткою, з боку вулиці Водопровідна у напрямку вулиці Середньофонтанська, у лівій смузі свого напрямку руху, зі швидкістю близько 30 км/год. Наближаючись до позначеного дорожніми знаками 5.35.1, 5.35.2 «Пішохідний перехід» та дорожньою розміткою 1.14.1 «зебра» нерегульованого пішохідного переходу, що розташований напроти будинку № 7/9 по Старосінній площі, водій вкрай уважним не був, отримуючи об'єктивні ознаки зміни дорожньої обстановки, які виразилися у тому, що перед нерегульованим пішохідним переходом починає зменшувати швидкість та зупиняється транспортний засіб, що рухався попереду у попутному напрямку, оскільки на пішохідному переході знаходився пішохід, заходів, що виключають виникнення і розвиток аварійної ситуації не вжив, на зміну дорожньої обстановки своєчасно не відреагував, при відсутності будь-яких перешкод технічного або іншого характеру не зменшив швидкість руху керованого автомобіля аж до його зупинки, не переконався, що на пішохідному переході знаходиться пішохід, для якого може бути створена небезпека, хоча зобов'язаний був це передбачити з урахуванням зміни дорожньої обстановки, чим виявив злочинну самовпевненість, тобто, передбачаючи настання*

*суспільно-небезпечних наслідків легковажно розраховував на їх відвернення, не дав дорогу пішоходу похилого віку, яка, маючи перевагу у русі, перетинала проїзну частину по пішохідному переходу, рухаючись у темпі середнього кроку, з правого боку ліворуч, за ходом руху автомобіля, внаслідок чого скоїв на неї наїзд передньою частиною автомобіля «CHEVROLET EPICA», на пішохідному переході.*

*В результаті ДТП пішоходу, згідно висновку судово-медичної експертизи № 3224 від 15.12.2016, заподіяні тілесні ушкодження, а саме: черепно-мозкова травма з наявністю забійної рани потиличної області та перелому кісток склепіння та основи черепу (перелом потиличної кістки з поширенням на задню черепну ямку), вогнища забоїв правих скроневої та лобної часток; закритий осколковий перелом правої променевої кістки в типовому місці, закритий осколковий перелом зовнішнього виростка лівої великогомілкової кістки, ушкодження зв'язок правого колінного суглоба, які відповідно до п. 2.1.3 «б» «Правил судово-медичного визначення ступеню тяжкості тілесних ушкоджень» (1995 р.), відносяться до тяжких тілесних ушкоджень за критерієм небезпеки для життя [45]. Наведений приклад свідчить про те, що особа, яка потерпіла від кримінального правопорушення, фактично, не є віктимною, оскільки нею не було порушено правил дорожнього руху, а в силу похилого віку здатність своєчасно зреагувати на потенційно суспільно небезпечні дії водія значно знижується. Така ситуація може мати місце і відносно дітей-пішоходів або дітей, які переміщуються на велосипедах, самокатах тощо. Недосконале вміння керування останніми, особливості дитячого віку є серйозними чинниками, які сприяють зростанню кількості випадків дитячого травматизму від дорожньо-транспортних пригод.*

Інакшою є ситуація в якій потерпіла особа свідомо нехтує правилами дорожнього руху як через незнання, самовпевненість або недбалість, так і через особливо вразливі стани, зокрема – алкогольного та наркотичного сп'яніння. Так,

відповідно до вироку Галицького районного суду м. Івано-Франківська від 3 березня 2023 року (Єдиний унікальний номер 349/2056/18, номер провадження 1-кп/341/15/23) *особа вчинила порушення правил безпеки дорожнього руху під час керування транспортним засобом, що спричинило смерть потерпілого, а також завідоме залишення без допомоги потерпілого, який перебував у небезпечному для життя стані і був позбавлений можливості вжити заходів до самозбереження через безпорадний стан, коли обвинувачений сам поставив потерпілого у небезпечний для життя стан, за наступних установлених судом обставин.* 24.07.2018 приблизно о 22 годині 50 хвилин водій, керуючи автомобілем марки ВАЗ-21154, рухався вулицею Крип`якевича в м. Рогатині у напрямку центральної частини міста. У цей час на проїзній частині зустрічної смуги руху та освітленій ділянці вулиці із незначним заокругленням у ліву сторону, перебуваючи у стані алкогольного сп`яніння, поруч із своїм велосипедом, лежав потерпілий. Наблизившись до заокругленої ділянки проїзної частини, за відсутності зустрічних транспортних засобів, водій проявив неуважність, не врахував дорожню обстановку, яка склалась, виїхав на смугу зустрічного руху і, маючи об`єктивну можливість завчасно виявити перешкоду для руху у вигляді потерпілого та його велосипеда, своєчасно не вжив заходів до зменшення швидкості руху транспортного засобу аж до його зупинки або безпечного об`їзду перешкоди, унаслідок чого допустив наїзд на останнього [38]. Отже, в цьому контексті можна говорити про роль потерпілого в механізмі кримінально протиправної поведінки. В наведеному прикладі потерпілий сам зумовив кримінальне правопорушення, порушуючи правила дорожнього руху. Водночас, не дивлячись на це вина водія також полягала у відсутності спроб відвернути настання суспільно небезпечних діянь при фактичній та технічній можливості це зробити.

Відповідно до вироку Золотоніського міськрайонного суду Черкаської області від 22 вересня 2022 року (справа № 695/1738/18), особу було звинувачено

у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України за таких обставин: *обвинувачений близько 03.00 години, керуючи автомобілем «Mitsubishi Pajero», перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, рухаючись від межі Київської області в напрямку с. Софіївка Золотоніського району Черкаської області, грубо порушуючи вимоги п.п. 2.9.а, 2.3.б, 10.1, 12.2, 12.1, 12.6 ґ Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, зі змінами та доповненнями, був неуважний до дорожньої обстановки, не обравши безпечної швидкості руху за умови видимості елементів проїзної частини та не впорався з керуванням автомобіля та здійснив з'їзд з проїзної частини на праве узбіччя по напрямку свого руху з послідуочим перекиданням транспортного засобу.*

*У результаті дорожньо-транспортної пригоди пасажир автомобіля «Mitsubishi Pajero», помер. Згідно з висновком експерта №05-8-02/105 від 03.05.2017, причиною смерті останнього є механічна асфіксія, внаслідок стиснення грудної клітки і живота. Порушення правил безпеки дорожнього руху обвинувачений відповідно до висновку експерта №4/298 від 22.03.2018 в причинному зв'язку з виникненням дорожньо-транспортної пригоди, з технічної точки зору, знаходилися невідповідності дії водія автомобіля «Mitsubishi Pajero» (згідно висновку експертизи №04-01/50/4/1251 від 26.0.2018 року, який перебував за кермом транспортного засобу) вимогам п.п. 10.1, 12.1, 12.6 ґ Правил дорожнього руху України, для виконання яких він перешикод технічного характеру, згідно наданих на дослідження матеріалів, не мав [40]. В наведеному прикладі можна викоремити специфічну жертву, яким є пасажир водія, який вчинив кримінальне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Необхідно зауважити, що віктимна поведінка у таких потерпілих осіб може відтворюватись через неадекватне сприйняття водійських навичок водія, необумовлена впевненість у його досвіді, нездатності своєчасно реагувати на*

передкримінальній стадії на потенційну небезпеку, нехтування нетверезим станом водія та допущення його до керування транспортним засобом тощо.

Таким чином, проведені дослідження дозволили підсумувати, що кримінальні правопорушення, які вчиняються у сфері дорожнього руху є достатньо розповсюдженими, про що свідчить достатньо значний відсоток потерпілих осіб, у тому числі – зі смертельними наслідками. Так, відповідно до статистичних даних, викладених на сайті Офісу Генерального прокурора, у 2018 році від дорожньо-транспортних пригод потерпіло 10260 осіб, із них 35,1 % – жінки, 8,6 % – діти, 20,9 % осіб загинуло. У 2019 році загальна кількість потерпілих осіб склала 10408, із них 34,4 % – жінки, 9 % – діти, 21,7 % осіб загинули. У 2020 році всього потерпіло 10130, із них 33,2 % жінки, 9,4 % діти, 21,5 % осіб загинуло. У 2021 році потерпіло 8755 осіб, із них 32,4 % жінки, 11,3 % – діти, 19,5 % осіб загинуло. Станом на грудень 2022 року від дорожньо-транспортних пригод потерпіло 7294 особи, із них 19,5 % жінок, 9,1 % дітей, 20,2 % осіб загинуло [175].

Враховуючи специфіку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, можна виокремити такі категорії потерпілих осіб: 1) **провокативні жертви** – особи, які свідомо порушують правила дорожнього руху, усвідомлюючи небезпечний характер своїх дій та потенційні наслідки; 2) **зухвалі жертви** – особи, які усвідомлюють, що водій порушує правила дорожнього руху та/або має нехарактерний та неадекватний стиль керування транспортним засобом, що може свідчити про його специфічний стан, але свідомо нехтують правилами особистої безпеки; 3) **пасивні жертви** – особи, які стали жертвою кримінального правопорушення через психологічні особливості (не зумовлені медичними проблемами), які не дозволили своєчасно зреагувати на потенційну небезпеку (наприклад, низька увага, лабільність тощо); 4) **умовні жертви** – жертви, які випадково потрапили у ситуацію з високим індексом віктимності, не порушуючи правил дорожнього руху та не усвідомлюючи

потенційну небезпеку/дорожньо-транспортну пригоду (прикладом може бути ситуація, коли жертвами стають особи, які знаходяться на зупинках транспортних засобів, на які «вилітає» транспорт, водій якого не справився з керуванням); 5) *жертви-водії* – специфічна категорія потерпілих осіб, які характеризуються підвищеним ступенем відповідальності у зв'язку із їх частковою можливістю уникнути потрапляння у дорожньо-транспортну пригоду за умови наявності навичок керування достатніх для здійснення маневрування для уникнення протиправного впливу з боку водія-кримінального правопорушника.

*Водіїв як жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху також можуть виділяти такі характеристики як:* 1) незначний водійський досвід, який не дозволяє уникати неконтрольованих (таких, що не залежать від даного водія) ситуацій під час дорожнього руху; 2) відсутність достатніх навичок керування, які не залежать від досвіду; 3) незадовільний стан транспортного засобу, який унеможливорює маневрування у небезпечних для дорожнього руху ситуаціях. Це також є важливою характеристикою, оскільки свідоме допущення до участі у дорожньому русі несправного транспортного засобу з одного боку є небезпечним з точки зору потенційної суспільної небезпеки через кримінально правову самовпевненість або недбалість власника, з іншого боку – це приклад віктимної поведінки, оскільки у такому випадку несправність може стати перешкодою для відвернення дорожньо-транспортної пригоди; 4) часткове порушення правил дорожнього руху, які могли сприяти потраплянню у пригоду. Зокрема, це може бути перевищення швидкості, що, наприклад, стало додатковим фактором, який призвів до травматизації внаслідок суспільно небезпечних дій іншого водія.

## Висновки до 2 розділу

1. Станом на 2023 рік динаміка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є задовільною та характеризується зниженням: коефіцієнт зниження з 2018 по 2022 рік – 1,4 %, темп зменшення – 37 %. Відповідно до аналізу офіційних статистичних даних Національної поліції України, суттєве зниження рівня аварійності зумовлене тимчасовою окупацією та веденням постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Основними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п'ять років (з 2018 по 2022 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

2. Соціально-економічними детермінантами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є такі: 1) часткова дестабілізація нормальної роботи критичної інфраструктури ускладнила процес забезпечення своєчасного обслуговування транспортних засобів через організаційно-управлінські та економічні причини; 2) вимушене внутрішнє переміщення осіб призвело до часткового економічного занепаду, що змістило пріоритети держави із забезпечення нормального та безпечного дорожнього руху на відновлення економічної спроможності держави; 3) порушення дорожнього покриття, мостів та інших дорожніх споруджень призвели до ускладнення пересування, що через збільшення потоку громадян, які регулярно переміщуються по країні через

бойові дії стає одним із основних каталізаторів дорожньо-транспортних пригод; 4) втрата робочих місць, стресові стани частіше стали призводити до алкологізації населення, що стає причиною зростання кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння; 5) часткова міграція осіб за кордон призвела до зменшення кількісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, при цьому негативно вплинула на якісний; 6) погіршення матеріального стану громадян часто стає причиною нехтування незначних технічних проблем транспортних засобів, які стають причиною втрати контролю над ситуацією на дорозі; 7) значні корупційні ризики; 8) недовіра норм національного кримінального законодавства.

Основними організаційно-управлінськими детермінантами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є: 1) гальмування розвитку сучасних проєктів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, що зумовлено воєнним станом; 2) перерозподіл співробітників правоохоронних органів та зміна їх пріоритетів із здійснення стандартних функцій на забезпечення громадської безпеки та порядку в умовах воєнного стану в зонах активних бойових дій, що має наслідком незначну кадрову нестачу; 3) проблеми у відновленні пошкодженої інфраструктури та дорожнього покриття; 4) часткове порушення логістики; 5) неможливість повноцінного забезпечення безпечного руху через ведення бойових дій; 6) часткова втрата актуальності сучасних правил безпеки дорожнього руху.

До культурно-виховних та освітніх детермінантів необхідно віднести: 1) відсутність сформованого морально-етичного комплексу, необхідного та достатнього для розуміння людського життя як найвищої цінності; 2) неналежний рівень громадської правосвідомості, невироблена групова правова свідомість; 3) недостатній рівень теоретичної та практичної підготовки водіїв у автошколах; 4) відсутність сучасних програм для підвищення рівня знань щодо

безпеки дорожнього руху у закладах загальної освіти; 5) поступова зміна менталітету громадян через низький рівень освіти в країні.

Віктимологічні детермінанти в контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є такими: 1) неефективність освітніх заходів щодо особливостей безпеки дорожнього руху призводять до нехтування правилами, а також свідомого допущення таких дій від водіїв транспортних засобів; 2) низький рівень відповідальності громадян за власне життя та здоров'я, відсутність елементарних навичок безпечної поведінки на дорозі; 3) відсутність знань та вмінь щодо надання первинної та екстреної медичної допомоги; 4) нехтування рекомендаціями щодо доцільності користування світловідбивними стрічками під час переміщення вулицею в умовах відсутнього освітлення; 5) стан алкогольного або наркотичного сп'яніння.

3. Типовим портретом особи, яка вчинила кримінальне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху є такий: чоловік 29–39 років (29,7 %), громадянин України (99,6 %), із повною загальною та базовою загальною середньою освітою (34,8 %) або повною вищою та базовою вищою освітою (31,1 %), працездатний, але такий, що ніде не працює та не навчається (39,4 %). Характеризується низьким рівнем відповідальності та правосвідомості. Вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (відсоток осіб, які на момент вчинення суспільно небезпечного діяння знаходились у стані алкогольного сп'яніння – 9,3 %), вчиняє кримінальне правопорушення вперше (відсоток осіб, які вчинили повторно – 2,5 %), незнятої/непогашеної судимості не має (0,8 % мали на момент вчинення діяння таку кримінально-правову ознаку).

Виокремлено такі категорії потерпілих осіб: 1) провокативні жертви – особи, які свідомо порушують правила дорожнього руху, усвідомлюючи небезпечний характер своїх дій та потенційні наслідки; 2) зухвалі жертви – особи, які усвідомлюють, що водій порушує правила дорожнього руху та/або має нехарактерний та неадекватний стиль керування транспортним засобом, що може

свідчити про його специфічний стан, але свідомо нехтують правилами особистої безпеки; 3) пасивні жертви – особи, які стали жертвою кримінального правопорушення через психологічні особливості (не зумовлені медичними проблемами), які не дозволили своєчасно зреагувати на потенційну небезпеку (наприклад, низька увага, лабільність тощо); 4) умовні жертви – жертви, які випадково потрапили у ситуацію з високим індексом віктимності, не порушуючи правил дорожнього руху та не усвідомлюючи потенційну небезпеку/дорожньо-транспортну пригоду (прикладом може бути ситуація, коли жертвами стають особи, які знаходяться на зупинках транспортних засобів, на які «вилітає» транспорт, водій якого не справився з керуванням); 5) жертви-водії – специфічна категорія потерпілих осіб, які характеризуються підвищеним ступенем відповідальності у зв'язку із їх частковою можливістю уникнути потрапляння у дорожньо-транспортну пригоду за умови наявності навичок керування достатніх для здійснення маневрування для уникнення протиправного впливу з боку водія-кримінального правопорушника.

*Водіїв як жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху також можуть виділяти такі характеристики як:* 1) незначний водійський досвід, який не дозволяє уникати неконтрольованих (таких, що не залежать від даного водія) ситуацій під час дорожнього руху; 2) відсутність достатніх навичок керування, які не залежать від досвіду; 3) незадовільний стан транспортного засобу, який унеможлиблює маневрування у небезпечних для дорожнього руху ситуаціях. Це також є важливою характеристикою, оскільки свідоме допущення до участі у дорожньому русі несправного транспортного засобу з одного боку є небезпечним з точки зору потенційної суспільної небезпеки через кримінально правову самовпевненість або недбалість власника, з іншого боку – це приклад віктимної поведінки, оскільки у такому випадку несправність може стати перешкодою для відвернення дорожньо-транспортної пригоди; 4) часткове порушення правил дорожнього руху, які могли сприяти потраплянню у пригоду.

Зокрема, це може бути перевищення швидкості, що, наприклад, стало додатковим фактором, який призвів до травматизації внаслідок суспільно небезпечних дій іншого водія.

## **РОЗДІЛ 3. ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

### **3.1. Зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху**

Протягом тривалого часу наша країна прагне зайняти гідне місце на міжнародній арені та стати членом Європейського Союзу. Все це потребує певних зусиль, результатом яких має стати вдосконалення всіх сфер людського буття. Не є виключенням і юридична. Варто відмітити, що на сьогоднішній день кримінологічна ситуація в країні складається не в повній мірі задовільним чином. Такий стан справ може бути пояснений низкою факторів – від неефективних норм чинного кримінального законодавства 2001 року до неналагодженої роботи правоохоронних органів. Втім, це, звичайно, також має негативний вплив. Однак, є низка видів кримінальних правопорушень, існування яких зумовлені, здебільшого, політичними та економічними чинниками. Одними з таких є кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Вирішення цієї проблеми має відбуватись із урахуванням не тільки свого попереднього (здебільшого, негативного) досвіду, а і міжнародного та зарубіжного, чий законодавства можна вважати взірцевими у зв'язку з їх виваженістю. Отже, враховуючи вказане, вважаємо за доцільне зупинитись на цьому питанні більш детально.

Розглядаючи проблему нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах, М.Г. Колодяжний, диференціює нормативно-правові акти у цій галузі на два рівні: міжнародно-правовий (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 безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах. Глобальний рівень має свою специфіку, що виражається у: власній розгалуженій системі; суб'єктах розробки і прийняття; меті функціонування та ін. Хоча докладний аналіз міжнародно-правового забезпечення дорожнього руху вже проведений у циклі наукових публікацій [90], зазначимо, що наразі фундаментальним документом, який визначає засади сучасної міжнародної політики у вказаній сфері є резолюція ООН від 31.08.2020 р. №74/299 «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі». Вона не лише оголосила 2021-2030 рр. другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху, а й закріпила глобальну мету щодо скорочення до 2030 р. наполовину смертності й травматизму від ДТП [90]. Регіональний рівень нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху пов'язується передусім із законодавством ЄС. Щодо окремих документів, які за різних часів приймалися у межах СНД, то вони у цьому контексті не представляють значного інтересу. Адже Україна ніколи не була членом цієї організації, а згодом взагалі відмовилась від будь-якої діяльності у цій інституції. Тому вивчення саме регіонального європейського рівня правової регламентації сучасних стандартів безпеки дорожнього руху є пріоритетом для України у світлі її євроінтеграційних устремлінь. Структура регіонального рівня цього забезпечення представлена двома групами нормативно-правових актів. Перша з них має істотне значення й утворена різними стратегіями і програмами. Другу групу складають документи на кшталт директив і регламентів ЄС, які стосуються різних аспектів транспортної безпеки [14]. Отже, європейський підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху свідчить про визначення останньої пріоритетним напрямом удосконалення рівня захисту національної безпеки країни. На сьогоднішній день в Україні також покращуються підходи до захисту прав та свобод учасників дорожнього руху. Водночас, необхідно відмітити, що нагальною проблемою залишається

визначення механізму інтеграції позитивного досвіду зарубіжних держав у національну кримінологічну практику.

Вчений також звертає увагу на те, що у 2020 р. Єврокомісією була затверджена Стратегія сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху до майбутнього, розрахована до 2030 р. 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 р. планується: мінімум 30 млн автомобілів з нульовими викидами будуть працювати на європейських дорогах; 100 європейських міст будуть кліматично нейтральними; автоматизована мобільність буде широко розгорнута. Також поставлена мета до 2050 р.: майже всі автомобілі будуть без викидів; мультимодальна Трансевропейська транспортна мережа (TEN-T), обладнана для сталого та розумного транспорту з високошвидкісним підключенням, буде функціонувати для комплексної мережі [14]. Додатком до зазначеної Стратегії ЄС є відповідний План дій. Його заходи розраховані на 2021–2024 рр. [14]. Логічним продовженням правового регулювання сучасної європейської системи безпеки дорожнього руху є Рекомендації щодо досягнення нульової смертності на дорогах, представлені у виді Рамки політики безпеки дорожнього руху ЄС на 2021–2030 роки, 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, спираючись на указані вище Стратегію і План дій, містить ґрунтовний аналіз поточної ситуації у ЄС з безпекою дорожнього руху, а також передбачає декілька головних напрямів досягнення анонсованої мети. Серед них: створення безпечної інфраструктури; випуск на ринок безпечних транспортних засобів; створення умов для безпечного користування дорогами. Також у 2021 р. Європарламент підтримав Програму безпеки дорожнього руху ЄС до 2030 року [5]. Вона є базовим проектом у сфері європейської системи транспортної безпеки. Її мета –

визначення ключових показників безпеки дорожнього руху у країнах-членах ЄС (Key Performance Indicators – KPI) [1]. Дослідження європейської практики надає можливість підсумувати, що інтеграція стратегії нульової терпимості до порушень правил дорожнього руху є актуальним способом зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Водночас, необхідно також зауважити, що запровадження такої стратегії має відбуватись поступово, із урахуванням менталітету населення, яке має її засвоювати. Це можна пояснити з точки зору потенційної небезпеки віктимізації громадян, зокрема, наприклад, у зв'язку із демонстрацією принципової позиції, яка може виявлятися у свідомому продовженні руху, не дивлячись на порушення правил дорожнього руху водієм, збільшення кількості випадків самосуду, який, у тому числі, може проявлятися у пошкодженні транспортних засобів, нанесенні тілесних ушкоджень водієві тощо. У зв'язку із цим дієвим може стати поступовий розвиток у громадян необхідного рівня правосвідомості, наприклад, за рахунок створення цілодобових «гарячих» ліній, користуючись якими громадяни зможуть повідомляти правоохоронні органи про порушення правил дорожнього руху.

18 європейських країн (Австрія, Бельгія, Болгарія, Греція, Ірландія, Іспанія, Кіпр, Латвія, Литва, Люксембург, Мальта, Нідерланди, Польща, Португалія, Фінляндія, ФРН, Чехія, Швеція) взяли на себе відповідальність відстежувати дотримання певних вимог за такими базовими індикаторами, як: перевищення швидкості; використання ременів безпеки та дитячих автокрісел; використання захисних шоломів велосипедистами; керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння; відволікання на мобільний телефон; безпека транспортного засобу; інфраструктура; догляд після аварії [1]. 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. [114]. У більшості випадків кримінальне покарання у виді позбавлення волі за кордоном застосовується за спричинення смерті або інших тяжких наслідків унаслідок ДТП особою, яка керувала транспортним засобом. Фактично подібні норми є аналогом статей 286 і 286-1 КК України [88]. Варто зауважити, що з точки зору законотворчості, а також специфіки кримінального законодавства окремих європейських країн, віднесення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху до діянь проти громадської безпеки може мати сенс, якщо основними цінностями, на які посягає водій є елементи, які закладаються у поняття громадської безпеки. Стан захищеності суспільства – дефініція, яка придатна для створення різних підходів до її тлумачення. Якщо безпека руху розуміється законодавцем як система правил, якими забезпечуються захист його учасників, а також навколишнього середовища (у т.ч. – інфраструктури, природного середовища тощо), то безпечний рух може вважатись складником громадської безпеки. Що стосується національного законодавства, необхідно також відмітити, що відокремлюючи такі кримінальні правопорушення у самостійний розділ, законодавець акцентував увагу на їх підвищеній суспільній небезпечності, яка зумовлена протиправним посяганням саме на безпеку дорожнього руху.

Слід зазначити, що серед відповідних незаконних діянь у сфері безпеки дорожнього руху, 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 [191, с. 303]. Встановлення кримінальної відповідальності за передачу керування чи допуск до керування транспортним засобом осіб, які перебувають у стані сп'яніння може мати специфічний віктимологічний вплив. Зокрема, утримання особи від керування транспортним засобом у стані сп'яніння може захистити також і того, хто передав таке керування, потенційно ставши пасажиром такого водія.

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 напрямку руху; не позначенням на певній відстані й певним чином транспортних засобів, які зупиняються чи стоять [191, с. 303]. 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 [191, с. 304]. Як вже було вище зазначено, для України такі випадки також є розповсюдженими, водночас аналіз статистичної звітності не дає підстав для ствердження, що керування у стані сп'яніння перевищує відсоток дорожньо-транспортних пригод, які відбулись через порушення правил дорожнього руху та необачності водія, не зумовленими специфічними медичними станами.

Відтак, в Європі існує безліч програм, спрямованих на регулювання безпеки дорожнього руху, скорочення аварійності на дорогах, удосконалення інформаційного забезпечення, упровадження новітніх комп'ютерних технологій

у діяльність органів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху, в основі яких лежать Конвенція ООН «Конвенція про дорожній рух» від 08.11.1968 р. [93] та Європейська угода. В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше, ніж в ЄС і США, та в 10 разів більше, ніж в Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобілекілометрів в Україні – 97, у Німеччині – 14 (у 7 разів менша), у Швеції – 8 (у 12 разів менша) [165, с. 142]. Досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробленні та застосуванні ефективних стратегій із скорочення дорожньо-транспортного травматизму зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження і бюджет для планування та здійснення своїх програм та координації діяльності усіх зацікавлених сторін [66, с. 20]. Звичайно, перелік вказаних країн доводить, що проблема удосконалення дорожнього руху на пряму залежить від бюджету країни, що обумовлено необхідністю вкласти достатню суму коштів для забезпечення доріг технічним обладнанням. При цьому не можна не звернути увагу на те, що значення також має і інформаційне забезпечення безпеки дорожнього руху.

У зв'язку із цим в окремих країнах національні програми щодо інформаційного забезпечення безпеки дорожнього руху розробляються спеціально створеними національно-технічними й науковими організаціями. Так, у Великобританії існує Науково-дослідна дорожня лабораторія Великобританії, в Австралії – Австралійська рада із дослідження у сфері доріг, у США – Національне управління безпеки дорожнього руху, Рада із дослідження у сфері транспорту. Використання наукових досліджень цих установ зумовило важливі зміни та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху загалом [66]. Особливістю системи державного управління безпекою дорожнього руху в Німеччині є чітке розділення функцій в області державного управління забезпеченням безпеки дорожнього руху, глибока взаємодія органів виконавчої влади, відповідальних за забезпечення безпеки

дорожнього руху, і громадськості в особі суспільних об'єднань, союзів підприємців, страховиків, виробників транспортних засобів і ін. Розробка програм по підвищенню безпеки дорожнього руху ведеться на федеральному рівні, при цьому в реалізації програм беруть участь як федеральні органи, так і відповідні органи земель і структури на місцях, що сприяє підвищенню їх ефективності. Головними органами виконавчої влади Німеччини, відповідальними за забезпечення безпеки дорожнього руху, є: Федеральне міністерство транспорту, будівництва і житлового господарства, Федеральне автотранспортне відомство, Федеральне дорожнє відомство, Дорожня поліція (Verkehrspolizei). Окрім органів виконавчої влади, в Німеччині діє велика кількість громадських організацій, що ставлять за мету підвищення безпеки дорожнього руху, такі як Рада з безпеки дорожнього руху, Служба безпеки дорожнього руху, загальний німецький автомобільний клуб «ADAC». Клуб є старим об'єднанням в Німеччині, що займається й проблемою безпеки дорожнього руху. Фахівці вищезазначеного клубу з метою підвищення безпеки дорожнього руху пропонують три основні напрямки вирішення проблеми дорожньо-транспортних пригод, а саме: – загальне покращення стану доріг; – підвищення кваліфікації водіїв (тренування водіїв) на спеціальних курсах; – будівництво нових автомобільних доріг з урахуванням збільшення кількості транспорту та інтенсивності руху [187, с. 139]. На нашу думку, з кожним роком стає все більш зрозумілою необхідність удосконалити процес підготовки водіїв, а також контроль за якісним складанням ними іспитів. Сучасні технології дозволяють майбутньому водієві відчувати себе у різноманітних стресових ситуаціях, котрі можуть призвести до втрати ними контролю за дорогою (у тому числі, водій може штучно відчувати себе у стані сп'яніння). Однак, в нашій країні ці можливості нівелюються через великі корупційні ризики. Такий стан справ підтверджує необхідність створення спеціальних служб, діяльність яких була б безпосередньо спрямована на проведення відповідних досліджень та

створення програм удосконалення безпеки дорожнього руху та дотримання правил безпеки як водіями, так і пішоходами.

Шість років тому Європейський Союз висунув умову, відповідно до якої було зменшення кількості постраждалих від ДТП у 2 рази. Враховуючи, що Німеччина є транзитною державою, багато винних у аваріях водіїв є громадяни інших країн, а тому вони можуть уникнути відповідальності за скоєні порушення. Німці цю проблему намагаються вирішити такими заходами: – дані на порушників заносяться до національної електронної бази даних і надалі при спробі порушника – іноземця в'їхати на територію Німеччини, не сплативши раніше накладений штраф, йому цей в'їзд забороняється; – укладаються відповідні угоди з поліцією або уповноваженими органами інших країн, які направляють відповідну інформацію про накладення штрафу за місцем постійного проживання порушника з попередженням про те, що, якщо він не сплатить відповідний штраф, його справа буде передана до суду; – у рамках міжнародного співробітництва з правоохоронними органами інших держав до порушників вживаються заходи реагування з урахуванням місцевих правових систем. Виходячи з цього, однією з головних проблем об'єднаної Європи стала різниця між законодавчими та нормативними базами різних країн, що регламентують питання дорожнього руху (Правил дорожнього руху, законодавчих актів щодо покарання за порушення ПДР, порядку сплати штрафів або відбування покарання тощо). Тому, на думку фахівців Міністерства внутрішніх справ Баварії, штрафи на території Євросоюзу повинні бути єдиними. Також вважається доцільним запровадити на всій території ЄС загальні Правила дорожнього руху. Хоча це справа не найближчого часу, оскільки потребує внесення багатьох змін у національні законодавства, у тому числі і конституції деяких країн [187, с. 139]. Для нашої країни міжнародне співробітництво відіграє дуже важливу роль, особливо це стосується колосального досвіду законотворення. Міжнародна спільнота протягом тривалого часу займається

пошуком актуальних проблем та прогалин, котрі мають негативний вплив на тенденції кримінально протиправної діяльності. Потім, після ретельного вивчення, ці проблеми вдало вирішуються шляхом удосконалення нормативно-правової бази, а також створення спеціальних стратегій та програм. Це стосується і досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху. Звичайно, з-поміж європейських країн Німеччина в цьому питанні є взірцем, оскільки її підхід до дорожнього руху є максимально виваженим.

Основний акцент у зарубіжному законодавстві робиться на матеріальній відповідальності порушників, яка полягає не лише у встановленні великих розмірів штрафів, але й у конфіскації автотранспортних засобів, позбавленні водійських прав, прив'язці кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля, що, у свою чергу, пов'язано із впровадженням так званої системи штрафних балів, яка діє в Німеччині, США. Це означає, що коли водій набирає за рік штрафні бали за допущені порушення правил дорожнього руху, сума його страховки, яка становить, наприклад, до 1 000 євро, збільшується ще на 500 євро, на другий рік – на 1 000 євро, на третій – на 2 000 євро [187]. Умовою успішного забезпечення безпеки дорожнього руху є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована в таким спосіб, що особа, яка вчинила порушення, не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських, оскільки особистий контакт відсутній, оформлення процедур відбувається у письмовому вигляді чи у формі листів. Наприклад, у Великобританії, коли поліція хоче знати, хто керував автомобілем у момент фотографування, штраф за незнання чи ненадання цієї інформації перевищує той, який стягується за більшість правопорушень [168, с. 58]. Матеріальні покарання завжди були і залишаються достатньо дієвими адміністративно- та кримінально-правовими заходами. Вони не втрачають своєї актуальності ще у зв'язку із тим, що з одного боку на правопорушника здійснюється виховний кримінально-правовий вплив, а з іншого – держава на це

не витрачає гроші, а отримує, що дозволяє, у тому числі, подолати наслідки дорожньо-транспортної пригоди. Звичайно, дуже велике значення має і відшкодування шкоди водіями особам, котрі потерпіли від їх неправомірних дій або звичайної кримінально протиправної недбалості. Отже, ми повністю підтримуємо підхід вищевказаних країн.

Окремі соціологічні дослідження, проведені у Великій Британії 2017 року, показали, що 57,0 % респондентів опитування (особи віком від 16 років) вживали алкогольні напої, що дорівнює 29,2 млн населення [9]. Якщо порівнювати з Україною, то це фактично була б більша частина. Загальна кількість населення Об'єднаного Королівства значно перевищує аналогічний показник в Україні, але й для цієї європейської держави наведена цифра вказує на значне поширення такого явища, як вживання алкоголю. Звісно, мова не йде про те, що всі ці особи страждають від пияцтва і кожен з учасників соціологічного опитування, який визнав факт вживання алкоголю, мав практику керування ТЗ у такому стані. Ні, відсоток таких осіб був би на багато меншим, але слід визнати, що серед тих 57,0% респондентів напевно існує категорія таких людей, які потенційно здатні одноразово чи регулярно вчинити згадані дії. І багатьох маргіналів від подібних вчинків утримує система санкцій, що включає юридична відповідальність за цей вид правопорушень. Для водіїв існують суворі обмеження на кількість алкоголю, при цьому обмеження в Шотландії відрізняються від решти Великої Британії [50]. Судова практика свідчить про те, що більшість порушень правил дорожнього руху у стані алкогольного сп'яніння, а також пов'язані із цим дорожньо-транспортні пригоди були непрогнозовані самими водіями. Більшість кримінальних правопорушників, які вважали себе спроможними керувати транспортним засобом у стані сп'яніння були впевнені у здатності відвернути потенційну небезпеку за рахунок навичок керування. Це вказує на недоцільність урахування даних соціологічних опитувань, як таких, що можуть бути закладені

в основу стратегічного планування заходів для забезпечення безпеки дорожнього руху.

Існують суворі покарання за керування в нетверезому стані, якщо водій перевищив встановлений ліміт. Так законодавство Англії (Велика Британія) передбачає наступні санкції за такі правопорушення, як: допуск до керування ТЗ особи, з перевищенням у неї встановленого ліміту алкоголю або нездатної керувати ТЗ через алкогольне сп'яніння – відповідальна за це особа (правопорушник) може отримати до 3 місяців позбавлення волі; штраф до 2 500 фунтів стерлінгів ( $\approx 87\,542$  грн.); також можливе застосування позбавлення права керування ТЗ на термін, визначений окружним суддею; керування або спроба керувати ТЗ особою, з перевищенням у неї встановленого ліміту алкоголю або нездатної керувати ТЗ через алкогольне сп'яніння – правопорушник може отримати 6 місяців позбавлення волі; необмежений штраф; бути позбавленим права керування не менш ніж на 1 рік (або на 3 роки, якщо особа за останні 10 років двічі притягувалась за подібні правопорушення); відмова надати зразок повітря (дихання), крові або сечі для аналізу – особа може отримати: 6 місяців позбавлення волі, необмежений штраф, позбавлення права керувати ТЗ не менше 1 року; покарання за керування ТЗ у стані наркотичного сп'яніння – заборона керування до 1 року; необмежений штраф; до 6 місяців позбавлення волі. Ще однією особливістю англійського законодавства є, так би мовити, аналог стану «судимості» за дану категорію правопорушень, а саме – у разі притягнення особи за керування ТЗ у стані наркотичного сп'яніння у її посвідченні проставляється позначка про такий факт, яка залишатиметься там протягом 11 років [7]. Національне кримінальне законодавства шляхом заборони пом'якшення меж кримінальної відповідальності та покарання за кримінальні правопорушення, вчинені у стані сп'яніння також частково наблизилось до зарубіжних та міжнародних стандартів підвищення рівня репресії за такі діяння. Водночас,

дієвість такого законодавчого рішення залишається сумнівною, що зумовлено відповідними статистичними показниками.

Чверть смертей у ДТП в Австралії пов'язані з керуванням ТЗ у нетверезому стані. У штаті Вікторія ці показники нижчі, але все ще значні: у 16 % водіїв, які загинули у ДТП, діагностували наявність алкоголю у крові. Керування автомобілем під впливом наркотиків також є не меншою проблемою, оскільки у 28 %–39 % водіїв, загиблих у ДТП (за даними 2011 року), було виявлено присутність різних наркотичних речовин в організмі [11]. Вимоги законодавства щодо протидії керуванню ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння в штаті Вікторія (Австралія) регулюються розділом 49 Закону про безпеку дорожнього руху 1986 року (Vic) [12]. Штрафні санкції за порушення, передбачені в розділі 49, класифікуються з урахуванням: категорії права на керування водія; рівня алкоголю чи наркотичних речовин в організмі водія; вчинення порушення вперше чи повторно – посилення тяжкості санкцій за друге та наступні правопорушення. Ті водії, які керували ТЗ із вмістом алкоголю в крові понад 0,15‰ (проміле) отримують значні штрафи та будуть позбавлені права керування ТЗ на термін від 15 до 48 місяців. Ті з них, хто продовжуватиме керувати автомобілем та вчиняти подібні правопорушення в подальшому, будуть позбавлені права керування ТЗ («дискваліфікація ліцензії на керування») без спроби відновити ліцензію після першого правопорушення [50]. Отже, кримінальне законодавство розглядуваного штату може бути позитивно оцінене з точки зору вираженої диференціації меж кримінальної відповідальності та покарання в залежності від особливостей кримінально протиправної поведінки.

У разі повторних правопорушень правопорушникам також загрожує покарання у вигляді позбавлення волі до 18 місяців. Положення про позбавлення права керування чи дискваліфікацію водія містяться в ст. 50 Закону про безпеку дорожнього руху 1986 року (Vic). Після засудження або визнання особи винною у правопорушенні, передбаченому статтею 49(1)(b), (f) або (g), суд повинен: а)

анулювати будь-які водійські права або дозвіл на навчання, які є у правопорушника; б) незалежно від того, чи має правопорушник посвідчення водія на право керування ТЗ чи дозвіл на навчання, – позбавити останнього можливості отримання такого права на такий час, який суд вважає за потрібне, але не менше мінімального періоду позбавлення прав, визначеного відповідно до підрозділу (1А). При визнанні особи винною у вчиненні правопорушення, відповідно до підпунктів (а), (с), (d) або (е) ст. 49(1) суд повинен, якщо правопорушник має водійські права або дозвіл на навчання, анулювати це посвідчення чи дозвіл і, незалежно від того, чи має правопорушник посвідчення водія чи дозвіл на навчання, позбавити правопорушника отримати його на такий час, який суд вважає за потрібне, але не менше, ніж у разі першого правопорушення – на 2 роки; у разі повторного правопорушення – на 4 роки [50]. Актуальним кроком є безстрокове позбавлення права на керування транспортними засобами, що матиме не тільки превентивний ефект, а і може розглядатись як один із способів захисту інших учасників дорожнього руху від водія, який має підвищений ступінь суспільної небезпечності.

В Австралії, США деяких інших країнах світу існують заходи, які з метою запобігання керуванню ТЗ у стані сп'яніння поєднують юрисдикційні та технічні засоби. Таким заходом є примусове зобов'язання встановлення алкогольних блокувальних пристроїв (далі – АБП) у ТЗ правопорушників. АБП («автозамки») використовуються у штаті Вікторія (Австралія) з 2002 року для правопорушників, притягнутих до юридичної відповідальності (засуджених) за керування ТЗ у стані сп'яніння зі вмістом алкоголю в крові понад 0,15 ‰. Призначення примусового обладнання ТЗ АБП у штаті Вікторія є дискреційним для тих, хто вперше порушив закон (мається на увазі керування у стані сп'яніння), й обов'язковим для повторних правопорушників [10]. Особі правопорушникові потрібно буде перебувати в режимі тимчасової програми блокування щонайменше 12 місяців. Якщо особа вирішує не брати участь у

програмі, вона не зможе (не має права) керувати автомобілем протягом 2 років з моменту закінчення терміну дискваліфікації (позбавлення права керування ТЗ) [10]. Варто звернути увагу на те, що у більшості зарубіжних країн є спільні риси, які інтегровані у кримінологічну практику запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, до яких можна віднести такі: 1) чітка диференціація кримінальних правопорушень за всіма можливими формами кримінально протиправної поведінки у сфері безпеки дорожнього руху (криміналізація діянь, не передбачених в українському кримінальному законодавстві, які є розповсюдженими); 2) застосування системи заборон, яка застосовується відносно водія протягом тривалого проміжку часу з метою утримання його від участі в дорожньому русі (як захід індивідуальної профілактики); 3) розгалуження системи суб'єктів, які забезпечують безпеку дорожнього руху; 4) детальна диференціація меж кримінальної відповідальності в залежності від виду кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 5) зниження кількості дорожньо-транспортних пригод шляхом активного сприяння громадськості.

У Болгарії введена заборона на розмови по мобільному телефону під час їзди в муніципальному транспорті не тільки водіям, але і пасажиром, оскільки під впливом радіохвиль, що йдуть з мобільних телефонів, можуть відбуватися збої в роботі електронного устаткування автобусів і трамваїв, що може призвести до аварії. А у Франції з липня 2012 р. кожний водій повинен мати алкотестер (одноразового використання), за його відсутність стягується штраф у розмірі 11 євро [168, с. 56]. В країнах ЄС, Австрії і Швейцарії існує визначений ступінь децентралізації діяльності по забезпеченню безпеки дорожнього руху і відповідної політики. Однак у різних країнах ситуація далеко не однакова. Так, у Федеративній Республіці Німеччини і Швейцарії цим займаються федеральні влади, а в таких державах, як Ірландія, ця діяльність носить високоцентралізований характер. У роботі з забезпечення безпеки дорожнього

руху на місцях завжди беруть участь місцеві органи управління, часто виборні представники, а іноді асоціації рядових громадян учасників дорожнього руху, як у Бельгії, Франції і Нідерландах. У ряді країн безпека дорожнього руху на місцях забезпечують у рамках національної політики, а в інших державах першочергову роль у прийнятті рішень грають місцеві влади [187, с. 140]. На нашу думку, більш правильним є підхід, при якому безпека дорожнього руху на місцях забезпечується у рамках національної політики. Насправді, саме держава повинна бути ініціатором та виконавцем процедури удосконалення всіх об'єктивних та суб'єктивних умов, в яких здійснюється дорожній рух. Що стосується вимоги мати при собі алкотестер та заборони спілкування по мобільному телефону і пасажиром, маємо відмітити, що це також має достатньо позитивний ефект, особливо це стосується останнього. Ми можемо, навіть сказати, що тут основна проблема не у радіохвилях, а у тому, що сторонній шум відволікає водія від дороги, що може спровокувати дорожньо-транспортну пригоду.

У Сполучених Штатах Америки дорожня поліція поєднує та виконує всі завдання звичайних поліцейських інших країн, адже вони здійснюють: переслідування злочинців, накладення арештів, надання допомоги в розслідуванні кримінальних злочинів, забезпечення громадської безпеки на вулицях. Дорожні поліцейські майже завжди повинні попереджати злочинну діяльність самостійно. Таке явище склалося ще з тих часів, коли звичайна поліція підпорядковувалась мерам міст чи округів і була єдиною службою поліції, що підпорядковувалась лише владі штатів. Прикладом є те, що поліція штату Каліфорнія до сих пір називається «Дорожньою поліцією», хоч виконує всі поліцейські функції. Досвід Сполучених Штатів Америки щодо обладнання патрульних автомобілів службовими базами потрібно визнати позитивними та використовувати в Україні. Але з іншого боку, найкращий патрульний автомобіль має служба дорожньої поліції Італії – єдина у світі, в автомобільному

парку якої значиться автомобіль класу «люкс» – Lamborghini Gallardo. Цей автомобіль є подарком компанії Lamborghini з нагоди святкування 152 річниці з дня створення Національної поліції Італії. Автомобіль обладнаний інноваційною технікою і повністю відповідає вимогам поліції не тільки в тому, що стосується забезпечення виконання правил дорожнього руху, але і врятування життя. Наприклад, до базової комплектації поліцейського автомобіля входить обладнання для зняття електрокардіограми, артеріального тиску і аналізу складу крові, дефібрилятор для реанімації, а також необхідне обладнання для перевезення донорської крові та органів [187, с. 140]. На відміну від дорожньої поліції США, в обов'язки італійських дорожніх поліцейських входить лише те, що стосується дорожнього руху. Італійські дорожні поліцейські не здійснюють арештів та розшуку злочинців – це завдання інших підрозділів поліції [187, с. 140]. Умовно кажучи, більшість з вищезгаданих зарубіжних та міжнародних підходів до забезпечення безпеки дорожнього руху є за своєю сутністю заходами та засобами загальносоціального, спеціального та індивідуального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Особливе місце тут також займає і віктимологічне запобігання. Як і у випадку всіх інших суспільно небезпечних діянь, так і в контексті досліджуваного нами, актуальною залишається думка про те, що роль жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки завжди була і залишається майже такою самою як і самого кримінального правопорушника. У зв'язку із цим забезпечення безпеки дорожнього руху має розпочинатись ще з дитинства, при цьому як з точки зору пасажирів, так і з точки зору водія. Це правило вдало реалізовано у зарубіжних країнах.

Так, у роботі з пропаганди безпеки дорожнього руху важливим напрямом діяльності є сімейне виховання. Робота з сім'єю розпочинається з дитячої і материнської консультації, де розміщують наочну агітацію з питань безпеки дорожнього руху, батькам показують відеофільми і роздають брошури про

безпечне перевезення дитини в автомобілі. Навчання дітей дошкільного віку безпеці дорожнього руху відбувається в дитячих садах і у муніципальних нянь, де для цього є спеціальний методичний матеріал. До виховання культури дорожнього руху у дітей шкільного віку також активно залучаються батьки, їм роздається спеціальна література, разом з дитиною вони розробляють маршрут безпечного руху в школу. Особливий напрям пропаганди безпеки дорожнього руху складає робота з літніми учасниками дорожнього руху. Є спеціальні програми додаткового навчання літніх автомобілістів із залученням до цієї роботи соціальних і медичних працівників, розроблені інформаційні матеріали для різних організацій пенсіонерів, реабілітаційних центрів та інших. Акцентуємо, що наразі у Фінляндії досить популярними є алкозамки, які здійснюють блокування заведення автомобіля, якщо рівень алкоголю у крові водія складає 0,2 проміле і вище. Чисельні підприємства, які займаються перевезеннями, також встановлюють алкозамки. Такі профілактичні заходи істотно впливають на підвищення рівня безпеки на автошляхах. Слід зазначити, що проїзд авто- та мото транспорту без технічного огляду в Фінляндії заборонено. Для підвищення безпеки дорожнього руху в Фінляндії використовується як зарубіжний, так і міжнародний досвід. Так, у Скандинавських країнах створена єдина система автомобільного зв'язку, що охоплює всю Данію, більшу частину Швеції, південні райони Норвегії та Фінляндії. Розроблено спільну програму підвищення безпеки дітей на дорогах, здійснюються ідентичні комплекси заходів щодо поліпшення організації дорожнього руху та скорочення кількості ДТП в містах. На основі розробок шведських фахівців в Скандинавських країнах введена єдина методика і система аналізу причин аварійності [79, с. 70]. В нашій країні також реалізовані окремі позитивні програми та заходи, присвячені вихованню у дітей та молоді свідомого ставлення до дорожнього руху. Наразі ми ведемо мову про спеціальні тижні, які проводяться у закладах загальної середньої освіти, вуличні плакати та постери,

які закликають водіїв дотримуватись правил дорожнього руху, рекламу у засобах масової інформації тощо.

У Франції, як і в інших країнах, до роботи з пропаганди безпеки дорожнього руху широко залучається громадськість. Наприклад, у цій країні щорічно 1 листопада оголошується Національним днем ввічливості за кермом. Водіям на дорозі вручають «Хартію ввічливої поведінки» з рекомендаціями під загальною назвою «Посміхайтесь: ви за кермом». Враховуючи викладене, ми дійшли висновку, що у законодавстві більшості країн основний акцент у частині, що стосується забезпечення безпеки дорожнього руху, робиться на матеріальній відповідальності порушників, а це не тільки великі штрафи, але й конфіскація автотранспортних засобів, позбавлення водійських прав, прив'язка кількості і серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля і так далі [60, с. 132]. Залучення громадськості є одним із дієвих кримінологічних заходів та засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Громадськість у цьому випадку може сприйматися як у широкому сенсі (як спеціальні скупчення людей, у завдання яких входить взаємодія з правоохоронними органами у завдання яких входить забезпечення безпеки дорожнього руху), так і у вузькому (це можуть бути окремі громадяни, котрі прагнуть допомогти державі). Отже, із урахуванням міжнародного та зарубіжного досвіду можна сказати, що для удосконалення кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху, наша країна може здійснити низку заходів: 1) удосконалити нормативно-правову базу у сфері дорожнього руху; 2) удосконалити конструкцію пішохідних переходів та освітлення, а також стан доріг; 3) заборонити користування електронними засобами (у т.ч. мобільними телефонами, аудіо та відеоплеєрами тощо) водіям та пасажиром під час руху на транспорті; 4) забезпечити регулярну пропаганду здорового способу життя та безпечного руху із демонстрацією результатів його порушення.

Таким чином, проведені дослідження, дозволило викоремити змістовні складові міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, які інтегровані у більшість зарубіжних кримінальних законодавств та є цінними для запозичення у національну кримінологічну практику із запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: 1) превалювання технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху; 2) цифровізація баз даних водіїв, а також їх адміністративно-правової та кримінально-правової ретроспективи; 3) активний розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення та розгалуження системи сплатних автошляхів; 4) закріплення та популяризація принципу «нульової» толерантності громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху, зокрема – концепції «Vision Zero»; 5) актуалізація та нормативно-правове закріплення аварійних коридорів. Зарубіжні країни з питань забезпечення безпеки дорожнього руху знаходяться на крок попереду. Це, звичайно, можна пояснити економічною та політичною розвиненістю держав, рівнем освіти та свідомості їх громадян. Однак, наразі Україна стабільно розвивається у цьому напрямку, розпочавши свою діяльність з ремонтування доріг, а також удосконалення роботи правоохоронних органів. Таким чином, наша держава знаходиться на правильному шляху.

### **3.2. Загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху**

Сучасним кримінальним законодавством передбачено кримінальну відповідальність за всі сучасні форми кримінально протиправної діяльності. При цьому до сьогодні залишаються суспільно небезпечні діяння, котрі можна назвати найбільш розповсюдженими, а тому і такими, що складно піддаються заходам та засобам запобігання. Прикладом останньої тези є кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, котрі відповідно до

статистичних даних, останнім часом мають тенденцію до зростання. У зв'язку із цим, логічною є термінова необхідність в розробці сучасних запобіжних кримінологічних стратегій. Такі стратегії мають враховувати основні детермінанти такого роду протиправних діянь, особу кримінального правопорушника, а також особливості складу кримінального правопорушення (найбільше значення мають факультативні ознаки об'єктивної сторони та суб'єктивна сторона). Окремо необхідно зауважити, що запобігання має проводитись на всіх рівнях, головними з яких є загальносоціальне та спеціально-кримінологічне. Отже, враховуючи вказане, вважаємо за доцільне зупинитись на цьому питанні більш детально. Особливу увагу, на наш погляд, необхідно приділити випадкам порушення правил безпеки дорожнього руху.

Загально-соціальне запобігання автотранспортної злочинності спрямоване на здійснення заходів, здатних глобально впливати на явища і процеси, які детермінують прояви і цієї злочинності. Слід підтримати думку вчених, які стверджують, що загально-соціальне запобігання злочинності є і буде залишатися найважливішим аспектом соціальної політики держави [57, с. 19]. Загально-соціальному запобіганню автотранспортної злочинності притаманна та особливість, що їх здійснення провадиться не заради протидії даної злочинності, а для суттєвого і поступового зменшення «поля» криміногенних впливів на прояви автотранспортної злочинності. Мова йде саме про зниження рівня автотранспортної злочинності, але аж ніяк не про її викорінення: це просто неможливо зробити і, звичайно, даний вид злочинності (як і вся злочинність), причому як раз у сфері використання техніки, існує в усіх багатих і процвітаючих країнах. Постійне технічне відставання і його подолання – це не кримінологічні, а загально-соціальні, історичні проблеми [129]. Ця думка повністю підтверджує об'єктивність нашого підходу. На загальносоціальному рівні необхідно ретельно дослідити та усунути ті фактори, котрі сприяють збільшенню кількості випадків

порушення безпеки дорожнього руху. При цьому це має відбуватись як на законодавчому, так і на загальнодержавному рівні.

*Соціально-економічні та правові заходи запобігання.* Такі заходи спрямовані на задоволення потреб населення: підвищення прожиткового мінімуму, пенсій, соціальних виплат; гарантування надання безкоштовної медичної допомоги; вирішення питання зайнятості молоді; забезпечення гідного фінансування державних медичних та освітніх закладів тощо.

На сьогоднішній день однією з найбільш комплексних документів є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. В Стратегії вказано, що однією із основних причин зростання кількості дорожньо-транспортних пригод є відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод; сучасної системи збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди за всіма необхідними ключовими показниками; ефективної системи сповіщення про дорожньо-транспортні пригоди та екстреної допомоги постраждалим внаслідок дорожньо-транспортних пригод; належної інформаційної взаємодії та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийнятих системних рішень щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зокрема під час розроблення та внесення змін до містобудівної документації місцевого рівня; бачення пріоритетів інтересів видів транспорту під час прийняття рішень у сфері організації та безпеки дорожнього руху в частині забезпечення принципів сталого розвитку населених пунктів, зокрема сталої міської мобільності; загальна застарілість парку автотранспорту, що не дає змоги повністю використовувати переваги від систем активної та пасивної безпеки, які пропонуються в останніх моделях транспортних засобів; інтенсивність транспортного та пішохідного руху, що значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі; невідповідність стандартів безпеки дорожнього руху

сучасним вимогам; недоступність транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення [176]. Основною метою соціально-економічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху має стати розбудова транспортної інфраструктури, оскільки саме від неї залежить забезпечення митного режиму та циклу товарно-грошового обігу в цілому.

М.Г. Колодяжний вказує, що фінансові перспективні заходи забезпечення в Україні безпеки дорожнього руху зводяться до збільшення інвестицій із Державного бюджету, залучення у передбачений законом спосіб додаткових приватних та інших грошових надходжень на різні напрями діяльності у вказаній сфері. Зрозуміло, що говорити про це можна буде лише після остаточної відсічі зовнішньої збройної військової агресії й звільнення окупованої території України від збройних сил інших держав. Досягнення Україною перемоги у війні має ознаменуватися необхідністю відбудови держави, її інфраструктури, включаючи дорожню й транспортну складові останньої, використання грантових міжнародних фінансових ресурсів на запровадження у нашій державі якісно нових стандартів безпеки дорожнього руху за зразком розвинених західних країн. Фінансування має бути, окрім іншого, спрямоване на реалізацію таких проєктів й напрямів діяльності, а саме: а) ремонт тисяч кілометрів пошкодженого дорожнього покриття від розриву снарядів різного типу; б) відбудова знищених та пошкоджених автомобільних, залізничних, пішохідних мостів; в) будівництво нових доріг згідно із затвердженими у довоєнний період планами згідно із Програмою Президента України «Велике будівництво»; г) відновлення дорожньої інфраструктури (світлофорів, покажчиків, дорожніх знаків, дорожньої розмітки, зупинок громадського транспорту та ін.); д) замість знищеного ворогом рухомого складу громадського транспорту закупівля нових зразків електричних автобусів, трамваїв, тролейбусів, вагонів метро з наданням, за можливості, пріоритету такого транспорту, що виготовляється на потужностях українських

підприємств (у разі його відповідності сучасним європейським стандартам) тощо. Це щодо дорожньої й транспортної інфраструктури. Зрозуміло, що в Україні після війни треба буде забезпечити новим житлом кілька мільйонів українців, які його втратили, відбудувати школи, університети, лікарні, музеї, стадіони, будівлі органів державної влади й місцевого самоврядування [88, с. 115]. Варто звернути увагу на те, що підвищення рівня фінансового забезпечення та загального економічного рівня держави має визначальний вплив на розбудову безпекового середовища на дорозі. Водночас, матеріальне забезпечення правоохоронних органів, зокрема, технічним обладнанням сприятиме удосконаленню здійснення контролю за безпекою дорожнього руху та своєчасній фіксації порушень правил дорожнього руху та встановлення потенційних кримінальних правопорушників.

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 здійснюватись 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; 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. [88, с. 115]. Орієнтація на європейський та міжнародний досвід у сфері безпеки дорожнього руху є важливим для будувannya сучасних національних стратегій запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Водночас, необхідно також звернути увагу на цінність актуалізації загальнодержавного планування заходів сприяння розвитку транспортної галузі.

В Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схвалена розпорядженням Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов. Водночас, основними напрямками реалізації цієї Стратегії було передбачено проведення аналізу та вдосконалення законодавства з питань безпеки дорожнього руху з метою забезпечення його відповідності найкращим законодавчим стандартам, що діють у країнах Європи з найбезпечнішими дорожньо-транспортними системами, у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, правового врегулювання використання персонального легкого електротранспорту (сігвеї, моноколеса, електросамокати тощо) на вулично-дорожній мережі, попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму [176]. Отже, до соціально-економічних та правових заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно

*віднести:* 1) удосконалення національного нормативно-правового забезпечення співпраці України та Європейського Союзу у транспортній галузі; 2) посилення транзитного потенціалу країни; 3) створення механізму поступової інтеграції України до транс'європейських транспортних мереж, посилення ролі співробітництва держави у Спільній транспортній політиці Європейського Союзу; 4) розширення діапазону прибуткових інвестицій за рахунок збільшення транспортного інфраструктурного капіталу; 5) сприяння розвитку стратегії нульової толерантності громадян до порушень правил дорожнього руху; 6) відновлення дорожньої інфраструктури, яка постраждала внаслідок активних бойових дій; 7) підвищення рівня інвестиційної привабливості країни в умовах воєнного стану з метою отримання коштів для розвитку транспортної галузі; 8) сприяння остаточній інтеграції стратегії Vision Zero в українську практику запобігання дорожньо-транспортним пригодам; 9) закріплення у правилах дорожнього руху поняття аварійного коридору та вимог щодо його формування.

*Організаційно-технічні заходи.* Це, передусім, поліпшення доріг: будівництво нових та якісний ремонт вже існуючих доріг загального користування державного та місцевого рівнів; поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження; нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків, огорож у місцях з великою інтенсивністю руху; організація постійного контролю за станом доріг і т.д. Крім того, до цієї групи заходів може бути віднесено поліпшення технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху [129]. Наприклад, в західноєвропейських країнах найбільш великі магістралі оснащені прихованими телекамерами, які автоматично фіксують транспортні засоби, що перевищують встановлену швидкість (записують на плівку швидкість, час і номерний знак автомобіля) [70]. Вказані заходи є доречними, однак ми дещо б змінили підхід та поділили заходи на соціально-політичні та на економіко-правові. До соціально-політичних можна

віднести вирішення питання зайнятості молоді; удосконалення процесу взаємодії керівництва областей та міст із громадянами (у тому числі, це стосується своєчасного реагування на скарги населення); подолання безробіття; створення закладів з підтримки та реабілітації осіб, котрі мають певні залежності тощо. Економіко-правові мають бути спрямовані на створення державних програм та стратегій з покращення економічної ситуації; задоволення потреб населення: підвищення прожиткового мінімуму, пенсій, соціальних виплат; гарантування надання безкоштовної медичної допомоги; забезпечення гідного фінансування державних медичних та освітніх закладів тощо.

*До організаційно-технічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно віднести:* 1) стимулювання населення до переходу на користування альтернативними автомобільному транспорту засобами пересування, зокрема – велосипедами. Одним із способів забезпечення реалізації цього заходу може стати розвиток дорожньої інфраструктури – створення велосипедних доріжок, удосконалення процедури безконтактної, самостійної оренди велосипедів (на прикладі Нідерландів) тощо; 2) посилення контролю за діяльністю підрозділів патрульної поліції та регіональних сервісних центрів ГСЦ МВС антикорупційними органами (СБУ, НАБУ тощо); 3) запровадження програм залучення громадськості до створення механізму забезпечення безпеки дорожнього руху та особливостей взаємодії із правоохоронними органами; 4) унормування особливостей інтеграції та реалізації політики державно-приватного партнерства; 5) удосконалення мережі технічного контролю за безпекою дорожнього руху; 6) вирішення кадрових проблем правоохоронних органів та регіональних сервісних центрів ГСЦ МВС.

*Інформаційно-виховні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.* М.Г. Колодяжний вказує, що указаний напрям запобігання автотранспортним правопорушенням включає два самостійні блоки

діяльності: 1) покращення кримінологічної поінформованості учасників дорожнього руху про соціальну проблему смертності й дорожньо-транспортного травматизму на дорогах України; 2) удосконалення правової пропаганди щодо дотримання правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. Перший напрям роботи охоплює заходи, спрямовані на поглиблення обізнаності українців про: рівень цього виду злочинності; його негативну динаміку; основні показники його структури; територіальну поширеність правопорушень цього виду; соціальні наслідки для держави, суспільства і кожної родини; кількість загиблих осіб під час ДТП, включаючи дітей; кількість травмованих громадян у перебігу дорожніх аварій тощо. Поінформованість громадян України, які одночасно є так чи інакше учасниками дорожнього руху (як мінімум, пішоходами і, як максимум, автолюбителями), важлива з огляду на розуміння ними масштабності й суспільної небезпечності цієї соціальної проблеми. Українці мають бути свідомими того факту, що дорога, образно кажучи, не прощає помилок з боку учасників дорожнього руху й нехтування ними елементарними правилами дорожньо-транспортної безпеки. І є надія й тверезий науковий розрахунок на те, що обізнаність українців про перелічені вище відомості перетворить правопорушувальність у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту з абстрактної для багатьох із них кримінологічну інформацію на конкретно існуючу серйозну соціальну проблему. Вона може за відомих умов перетворитись на реальність й принести у кожну сім'ю смерть і каліцтва близьких осіб. Другий блок інформаційної діяльності пов'язаний із пропагуванням в українському суспільстві ідеї дотримання правил дорожнього руху. Остання має стати сучасним своєрідним інформаційним *must know*, тобто знанням, обов'язковим до ознайомлення і вивчення усіма громадянами незалежно від наявності чи відсутності у них транспортного засобу, активності користування громадським транспортом та ін. Паралельно соціальна проблема

смертності й дорожньо-транспортного травматизму повинна значно актуалізуватись в Україні [88, с. 116].

Відповідно до проведених вченими досліджень 12,5 % водіїв та 33,5 % пішоходів знаходились від впливом алкоголю під час автопригоди. Характер порушень правил руху, допущених водіями, які вживають спиртне, наркотики та інші одурманюючі засоби помітно відрізняється від тих же порушень, вчинених тверезими людьми. Вони більш злісні, а в кінцевому рахунку і найбільш суспільно небезпечні [129]. Це пояснюється тим, що вживання спиртного та інших одурманюючих засобів стимулює такі стани при порушенні правил безпеки руху, як загальна психічна дезорієнтованість, різного роду рухові розлади, це і призводить до подій з важкими наслідками [129]. Тому результати боротьби з алкоголізмом і наркоманією прямо пропорційно впливатимуть на рівень автотранспортних злочинів. Виходячи з вище викладеного, можливо зробити висновок, що ситуація яка склалася у державі по стану та динаміці дорожньо-транспортних пригод та наслідків, знаходиться на критичному рівні, тому необхідно приділяти даній проблемі необхідну увагу. Сучасна критична ситуація безпеки дорожнього руху обумовлюють високі вимоги до попередження дорожньо-транспортних пригод, а особливо до заходів загально соціального запобігання. Превенція дорожньо-транспортних злочинів та правопорушень у цілому не тільки повністю повинна включати заходи, форми і методи запобігання дорожньо-транспортним пригодам, але й діяти на упередження [129]. Виховання молоді має відбуватись ще у закладах загальної середньої освіти, особливо це стосується розгляду правил дорожнього руху як з точки зору майбутніх водіїв, так і як пішоходів. Саме тому доцільним є проведення тижнів, присвячених безпеці дорожнього руху, популяризації здорового способу життя, а також лекцій про шкоду вживання наркотичних речовин, алкоголю, тютюнопаління. Доведення до свідомості підлітків потребують також ціннісні орієнтири, котрі пояснюють важливість людського життя.

Для цього за активної участі центральних органів виконавчої влади (МВС України, Міністерства культури та інформаційної політики України, Міністерства цифрової трансформації України, Міністерства інфраструктури України, Міністерства освіти і науки України), органів місцевого самоврядування, профільних громадських організацій, у тому числі з міжнародним статусом, та інших зацікавлених суб'єктів мають на постійній основі здійснюватись різноманітні заходи щодо: – навчання громадян заходам обережності на дорозі; – нагадування водіям про необхідність користування пасками безпеки; – поширення соціальної реклами про наслідки перевищення швидкісного режиму руху на автомобілі; – звернення уваги автолюбителів на необхідність сезонної заміни шин; – попередження про необхідність увімкнення з 1 жовтня по 1 травня на автомобілях денних ходових вогнів або ближнього світла фар при їзді поза містом; – інформування батьків про обов'язкове супроводження своїх дітей, які користуються велосипедами, самокатами, легким персональним електричним транспортом і навіть які гуляють пішки, особливо якщо це відбувається неподалік вулиць і проспектів з інтенсивним дорожнім рухом; – залучення працівників патрульної та ювенальної поліції до інформаційно-роз'яснювальної роботи у навчальних закладах, яка стосується правил поведінки неповнолітніх на дорозі; – запровадження в Україні апробованої за кордоном практики оголошення кожного року вирішенню якогось нагального питання у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту (наприклад, рік боротьби із перевищенням швидкісного режиму руху або рік без дитячої смертності на дорозі). Це сприятиме зверненню уваги усього суспільства на вказану соціальну проблему загалом та ін. [50, с. 99]. *До інформаційно-виховних заходів в контексті розглядуваних суспільно небезпечних діянь можна віднести:* 1) залучення представників правоохоронної діяльності для проведення занять із неповнолітніми особами, спрямованими на підвищення рівня правової культури та обізнаності; 2) запровадження у засобах масової інформації

спеціальних рубрик/передач/підкастів, присвячених проблемі порушення правил безпеки дорожнього руху, залучення до таких заходів суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, потерпілих від дорожньо-транспортних пригод; 3) запровадження антивіктимних програм, метою яких має бути запобігання вторинній віктимізації жертв кримінальних правопорушень; 4) підвищення рівня інформування населення про стан кримінальних правопорушень в країні, а також результати діяльності правоохоронних органів.

Запобіжні заходи повинні включати загально-соціальну профілактику, а також розповсюджуватися на умови та фактори, що сприяють настанню тяжких наслідків, тобто включати спеціальні превентивні заходи. У визначенні таких умов і факторів, у встановленні найбільш ефективних форм і методів впливу на них, в організації та здійсненні відповідних попереджуючих заходів і реалізується у найбільшій мірі специфіка профілактики дорожньо-транспортних злочинів. Об'єктами профілактичного впливу повинні бути усі компоненти дорожнього руху: людина – автомобіль – дорога. Розглядаючи заходи по запобіганню дорожньо-транспортних злочинів, за масштабами можливо виділити загальні та локальні. При цьому локальний характер може визначатися особливістю регіонів або окремих категорій транспортних засобів або специфікою експлуатації транспорту у системі певного міністерства(відомства). За змістом профілактичні заходи можуть бути спрямовані на вирішення економічних, технічних, правових, організаційних, медичних, психологічних та інших проблем [53, с. 52]. Серед заходів загального попередження дорожньо-транспортних злочинів необхідно підкреслити значення правового регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Необхідна поведінка, а вона стосується не тільки дій учасників дорожнього руху, але і змісту транспортних засобів, доріг та інших аспектів системи «людина – автомобіль – дорога», потребує чіткої правової регламентації. Необхідно прийняти такий

закон про дорожній рух, який визначав конкретні міністерства, відомства, організації, що відповідають за порядок на дорогах. Крім цього, проблема підвищення профілактичної роді заходів кримінального впливу, а саме санкцій, що застосовуються за управління транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, що заслуговує на особливу увагу [129].

У юридичній літературі висловлювалися різноманітні судження відносно цілей загального та спеціального попередження дорожньо-транспортних злочинів. Окрема група авторів вважають, що покарання за даний вид злочинів повинно бути спрямовано на ефективне запобігання повторних випадків, віддаючи тим самим пріоритет індивідуальні профілактиці. Інші, навпаки, вважають, що по відношенню до дорожньо-транспортних злочинів завдання покарання визначаються насамперед цілями загального попередження. Висловлюється думка, що для заходів загальної профілактики характерно принцип залякування: чим суворіше покарання, що передбачене законом, тим вище його попереджувальна роль, і що перегляд санкцій у сторону пом'якшення покарання означає зниження ролі загальної та зростання ролі індивідуальної профілактики цієї норми [129]. У свою чергу, спеціальне запобігання вже дозволяє комплексно підійти до безпосередньої проблеми, котра сприяє або обумовлює порушення безпеки дорожнього руху.

Значний внесок у попередження дорожньо-транспортних злочинів має своєчасне та кваліфіковане розслідування злочинів та пригод. Необхідно посилити контроль за законністю адміністративного провадження та дізнання у справах про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Разом з заходами загальної профілактики діяльність слідчих має конкретну спрямованість, що пов'язані з процесуальними обов'язками виявляти причини та умови, що сприяють дорожньо-транспортним злочинам і виносити постанову по конкретними кримінальними справами. У зв'язку з цим необхідно підвищити рівень професійної підготовки транспортних слідчих, прокурорів, а

також постійно удосконалювати практику розслідування та судового розгляду кримінальних справ про автотранспортні злочини. Одним з найважливіших напрямків по запобіганню дорожньо-транспортних злочинів є проведення виховної роботи на державному рівні. Від рівня правосвідомості та дисциплінованості водіїв у першу чергу і залежить ефективність всього комплексу заходів по попередженню дорожньо-транспортних злочинів. Для безаварійної роботи професіоналізму та швидкості реакції недостатньо. Потрібно використовувати морально-психологічні якості, тому вирішальна роль у попередженні дорожньо-транспортних злочинів з вини водіїв, належить вихованню останніх у дусі поваги до закону. Про це свідчить той факт, що при проведенні кримінологічного дослідження [195] на питання, що утримує водіїв від порушень Правил дорожнього руху, близько 51% водіїв відповіли «Впевненість у необхідності дотримання встановлених правил» [195]. Спеціальне попередження та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху має особливе, можна сказати, – провідне значення, оскільки воно спрямоване безпосередньо на детермінанти та фонові явища, котрі провокують такого роду протиправні діяння.

Вчені вказують, що спеціально-кримінологічні заходи запобігання автотранспортної злочинності можна класифікувати таким чином: контроль за додержанням безпеки дорожнього руху та дотриманням Правил дорожнього руху водіями автотранспорту. Він здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, Міністерством внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль). Такий напрямок є пріоритетним, адже здійснення даного контролю, як показує практика, значно впливає на зниження рівня автотранспортних злочинів; – покращення стану доріг, дорожніх знаків, освітлення; своєчасний та якісний

ремонт шляхів. Зменшення кількості криміногенних ситуацій, пов'язаних з рухом автотранспорту, багато в чому залежить від розвитку дорожньої мережі, яка має задовольняти потреби і перспективи автомобілізації і від належного оснащення доріг та їх обслуговування. Більше коштів має виділятися на фіксацію та автоматизацію регулювання руху, будівництво нових розв'язок, тунелів, підземних та надземних переходів, стоянок для транспортних засобів; – забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатації. Проведення періодичних технічних оглядів, контроль над здійсненням автотранспортними підприємствами заходів з утримання транспорту в справному стані, перевірка його справності у вибіркового порядку і т.д. – неодмінні умови запобігання автотранспортних злочинів. Служби, що контролюють безпеку дорожнього руху повинні вести облік таких злочинів і подій, виявляти їх причини; – підвищення рівня «пасивної безпеки» (захист життя і здоров'я людей, що потрапили в автодорожню пригоду). При конструюванні нових моделей транспортних засобів особлива увага має приділятися забезпеченню належних умов роботи водіїв, поліпшенню обзору, усунення факторів, що підсилюють стомлюваність (шуму, вібрації, загазованості і т. ін.), посилення енергопоглинаючих властивостей кузова, протиударна конструкція керма, комплектування транспортних засобів якомога більшою кількістю повітряних подушок та ін. [195]. Особливою проблемою, на нашу думку, стало зниження якості контролю поліцією за безпекою дорожнього руху. Така ситуація стала наслідком низки реформ МВС України, в ході яких було частково скорочено окремі служби, а їх обов'язки було розподілено між іншими підрозділами Національної поліції України. В таких умовах більш логічним було б переглянути функціональні обов'язки працівників патрульної служби з метою удосконалення процесу виконання ними своїх повноважень. Особлива увага має бути приділена вдосконаленню взаємодії поліції з судовими експертами, котрі проводять автотехнічні експертизи, а також кваліфікаційній підготовці самих

експертів-автотехніків. Встановлення об'єктивних причин дорожньо-транспортної пригоди, ретельних огляд автомобіля під час реєстрації/перереєстрації надає можливість своєчасно попередити аварії, пов'язані з несправністю самого транспортного засобу.

Поряд з системою технічних заходів багато уваги має приділятися підбору, підготовці, вихованню водіїв автотранспорту. Особливий акцент потрібно зробити на водіїв пасажирського транспорту. Дієвим кроком буде вдосконалення системи професійного відбору водіїв пасажирського автотранспорту і створення тренувальних центрів для водіїв пасажирського автотранспорту, які працюватимуть при Національній поліції (виправлено нами – авт.) на місцях у вигляді учбових класів, кабінету психологічної підготовки та тренувального майданчику. Крім цього, на базі створених тренувальних центрів можливим буде запровадження курсів та семінарів підвищення кваліфікації з тематики безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту [126, с. 134-135]. Наразі в Україні ведеться активна робота над подоланням корупції, що також стосується і випадків неправомірних взаємозв'язків осіб, котрі прагнуть отримати посвідчення водія без складання іспиту або із фіктивним результатом останнього. Значний відсоток порушень правил дорожнього руху пов'язаний з відсутністю у водія знань та вмінь, достатніх для орієнтуванні на дорозі та можливості відвернення протиправних діянь. Таким чином, боротьба з корупцією у системі МВС – один із шляхів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

На особливу увагу заслуговує безпека дітей, інвалідів, людей похилого віку та велосипедистів. У той же час має бути змінено відношення до пішоходів-порушників. Положення, коли за протиправну поведінку пішохода до відповідальності притягують водія тільки на тій підставі, що він управляє джерелом підвищеної небезпеки, є неправильним. Потрібно терпляче і всебічне навчання пішоходів, здійснюване шляхом комплексу заходів, спрямованих на

підвищення загального рівня їх організованості і свідомості [129]. Виховання пішоходів, підвищення рівня їх свідомості та взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху є дуже важливим заходом в межах спеціального запобігання, оскільки їх віктимна поведінка часто стає однією з основних причин порушення водіями правил дорожнього руху.

Великий внесок у запобігання ДТП робить кваліфіковане розслідування злочинів та пригод, здійснюване органами досудового розслідування. Заходи запобігання автотранспортним злочинам повинні вживатися слідчим в одних випадках для впливу на конкретних осіб, в інших – ці заходи повинні бути спрямовані на усунення недоліків (у діяльності підприємств, установ і організацій), які сприяють вчиненню даного виду злочинів. Запобіжні заходи здійснюються слідчим як за матеріалами кримінальних справ (у рамках цієї справи), що проводяться ним відповідно до вимог кримінально-процесуального закону, так і поза рамками розслідування конкретної кримінальної справи; – кримінально-виправні установи. Основою діяльності таких установ є виправлення засуджених за допомогою застосування до них покарання, визначеного судом. Основним критерієм виправлення і перевиховання осіб, які вчинили автотранспортні злочини, є їх зразкова поведінка і чесне ставлення до праці під час відбування покарання у вигляді позбавлення волі [129]. Поліція завжди була та залишається одним із основних суб'єктів запобігання кримінально протиправній діяльності. Від якісної роботи слідчого залежать межі кримінальної відповідальності особи, котра порушила кримінальне законодавство. Реалізація кримінальної відповідальності – превентивний захід, котрий в майбутньому має утримати учасників дорожнього руху від порушення правил безпеки останнього.

Одним із важливих заходів запобігання автотранспортних злочинів є постанови судів, в яких вони звертають увагу посадових осіб державних органів, керівників організацій, установ, підприємств на виявлені у конкретній

кримінальній справі факти порушення закону, причини й умови, що сприяли такому порушенню, для вжиття заходів щодо їх усунення. Важливим напрямком спеціально-кримінологічного запобігання автотранспортних злочинів є розробка обласними радами комплексних програм підвищення безпеки дорожнього руху на визначений термін. Метою таких програми є покращення забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів у таких напрямках: а) удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху; б) посилення контролю за станом транспортної дисципліни серед учасників дорожнього руху; в) удосконалення організації дорожнього руху і поліпшення стану автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів; г) медичне забезпечення безпеки дорожнього руху та вдосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП; д) забезпечення проведення науково-дослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля; е) інформаційне та технічне забезпечення безпеки дорожнього руху тощо [129]. Отже, до заходів спеціального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести: 1) удосконалення меж кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху шляхом встановлення детальної диференціації видів покарань в залежності від причини дорожньо-транспортної пригоди; 2) удосконалення роботи патрульної поліції України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) удосконалення тактики та методики досудового розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 4) удосконалення інформаційного забезпечення досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема в частині застосування спеціальних знань та проведення автотехнічних експертиз; 5) підвищення рівня

технічного обслуговування транспортних засобів та перевірки їх технічної справності.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що наразі в нашій державі вдало запроваджені окремі стратегії запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Однак, більшість таких стратегій не відповідає вимогам та реаліям сьогодення, у зв'язку із чим кримінологічна картина в частині дорожньо-транспортних пригод залишається стабільно негативною. Вказане свідчить про необхідність перегляду загальносоціальних та спеціально-кримінологічних заходів та засобів запобігання, котрі дозволять не тільки зменшити кількість такого роду суспільно небезпечних діянь, а й покращити загальну кримінально-правову та кримінологічну статистику.

До загальносоціальних засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно віднести:

*До соціально-економічних та правових заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно віднести:* 1) удосконалення національного нормативно-правового забезпечення співпраці України та Європейського Союзу у транспортній галузі; 2) посилення транзитного потенціалу країни; 3) створення механізму поступової інтеграції України до транс'європейських транспортних мереж, посилення ролі співробітництва держави у Спільній транспортній політиці Європейського Союзу; 4) розширення діапазону прибуткових інвестицій за рахунок збільшення транспортного інфраструктурного капіталу; 5) сприяння розвитку стратегії нульової толерантності громадян до порушень правил дорожнього руху; 6) відновлення дорожньої інфраструктури, яка постраждала внаслідок активних бойових дій; 7) підвищення рівня інвестиційної привабливості країни в умовах воєнного стану з метою отримання коштів для розвитку транспортної галузі; 8) сприяння остаточній інтеграції стратегії Vision Zero в українську практику

запобігання дорожньо-транспортним пригодам; 9) закріплення у правилах дорожнього руху поняття аварійного коридору та вимог щодо його формування.

*До організаційно-технічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно віднести:* 1) стимулювання населення до переходу на користування альтернативними автомобільному транспорту засобами пересування, зокрема – велосипедами. Одним із способів забезпечення реалізації цього заходу може стати розвиток дорожньої інфраструктури – створення велосипедних доріжок, удосконалення процедури безконтактної, самостійної оренди велосипедів (на прикладі Нідерландів) тощо; 2) посилення контролю за діяльністю підрозділів патрульної поліції та регіональних сервісних центрів ГСЦ МВС антикорупційними органами (СБУ, НАБУ тощо); 3) запровадження програм залучення громадськості до створення механізму забезпечення безпеки дорожнього руху та особливостей взаємодії із правоохоронними органами; 4) унормування особливостей інтеграції та реалізації політики державно-приватного партнерства; 5) удосконалення мережі технічного контролю за безпекою дорожнього руху; 6) вирішення кадрових проблем правоохоронних органів та регіональних сервісних центрів ГСЦ МВС.

*До інформаційно-виховних заходів в контексті розглянутих суспільно небезпечних діянь можна віднести:* 1) залучення представників правоохоронної діяльності для проведення занять із неповнолітніми особами, спрямованими на підвищення рівня правової культури та обізнаності; 2) запровадження у засобах масової інформації спеціальних рубрик/передач/підкастів, присвячених проблемі порушення правил безпеки дорожнього руху, залучення до таких заходів суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, потерпілих від дорожньо-транспортних пригод; 3) запровадження антивіктимних програм, метою яких має бути запобігання вторинній віктимізації жертв кримінальних правопорушень; 4) підвищення рівня

інформування населення про стан кримінальних правопорушень в країні, а також результати діяльності правоохоронних органів.

*До заходів спеціального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести:* 1) удосконалення меж кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху шляхом встановлення детальної диференціації видів покарань в залежності від причини дорожньо-транспортної пригоди; 2) удосконалення роботи патрульної поліції України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) удосконалення тактики та методики досудового розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 4) удосконалення інформаційного забезпечення досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема в частині застосування спеціальних знань та проведення автотехнічних експертиз; 5) підвищення рівня технічного обслуговування транспортних засобів та перевірки їх технічної справності.

### **3.3. Індивідуально-профілактичні та віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху**

У контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху індивідуально-профілактичні та віктимологічні заходи запобігання набувають особливої актуальності, яка зумовлена необережною формою вини таких суспільно небезпечних діянь, що свідчить про те, що їх більшість вчиняється через особливості особистості кримінальних правопорушників, потерпілих, а також через особливий взаємозв'язок правопорушника та потерпілого. Вказане також підтверджується специфікою та взаємозв'язком між індивідуально-профілактичними та віктимологічними заходами запобігання кримінальним правопорушенням взагалі та у сфері безпеки дорожнього руху

зокрема. Вище вже було зазначено про те, що віктимологічна профілактика та запобігання таким суспільно небезпечним діянням здатна майже в чотири рази скоротити кількість дорожньо-транспортних пригод, особливо тих, що мають тяжкі наслідки у виді травмування або смерті потерпілих. Отже, вказане свідчить про цінність більш детального дослідження індивідуально-профілактичних та віктимологічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

Відтак, на думку Т.А. Денисової, індивідуальне запобігання має розглядатись як вплив на криміногенні фактори та умови, які сприяють вчиненню злочинів окремою особою [89]. Водночас, низка вчених також вважає, що індивідуальні заходи запобігання злочинності являють собою один із різновидів запобіжної діяльності за рівнем їх реалізації, забезпечуються засобами спеціально-кримінологічного впливу, за формою зовнішнього вираження є системою спеціальних заходів публічних (державних) та громадських (неурядових) інституцій щодо виявлення осіб, які потенційно можуть та спроможні вчинити кримінальне правопорушення, здійснення цілеспрямованого, коригувального позитивного впливу на таких осіб і їхнє середовище, з метою зменшення дії криміногенних чинників [89]. Заходи індивідуально-профілактичного запобігання у низці праць із кримінології розглядаються в контексті спеціально-кримінологічного запобігання, як специфічний вид впливу на кримінально протиправну діяльність. При цьому низка вчених наполягають на тому, що такі заходи знаходяться виключно у компетенції правоохоронних органів, чим значно зменшують їх цінність та значення для кримінологічної політики. Вивчення останніх державних стратегій, як серед іншого спрямовані на вирішення проблеми зростання кількісно-якісних показників суспільно небезпечної діяльності свідчать про те, що в сучасних умовах відбувається трансформація як сутності та змісту рівнів запобігання, так і тих заходів, які були в залежності від них диференційовані.

Індивідуальне запобігання посідає особливе місце в системі заходів запобігання злочинності, оскільки є засобом досягнення кінцевої мети запобіжно-профілактичної діяльності – перевиховання, зміни ціннісних установок потенційного злочинця, як результат – відвернення кримінально-протиправного діяння. На думку В.В. Голіни, індивідуальне запобігання злочинам є різновидом запобіжної діяльності щодо конкретної особи, здійснюється на стадії, що передує виникненню злочинного наміру, має головним завданням усунення потенційної небезпеки злочину [27, с. 293]. До об'єктів індивідуального запобігання злочинам В.В. Голіна відніс такі: поведінка та спосіб життя осіб, із високою ймовірністю схильних до вчинення злочину; соціальні елементи їхньої особистості, які відображають антигромадську спрямованість; соціально значущі під час формування і реалізації особистості деякі психофізичні особливості індивідів; несприятливі, криміногенні умови оточуючого особу середовища та життєвого укладу; інші довготривалі обставини, які сприяють створенню криміногенної ситуації і полегшують вчинення злочину [53, с. 39]. Кримінально протиправна самовпевненість та недбалість передбачають специфічне відношення водія до процесу керування транспортним засобом та до інших учасників дорожнього руху. Неадекватна оцінка власних навичок та вмінь, яка провокує особу на нівелювання правилами безпеки дорожнього руху, що свідчить про потенційну можливість запобігати таким суспільно небезпечним діянням за рахунок виховного впливу на особу.

На думку Н.Г. Маслової, визначальною особливістю, яка відрізняє заходи індивідуального запобігання злочинності від загальносоціальних та спеціально-кримінологічних, є персоніфікований характер кримінологічного запобігання на індивідуальному рівні, тобто їх спрямованість на конкретну особу [110, с. 112]. О. М. Джужа визначає індивідуальну профілактику злочинності як своєчасний вплив на осіб, від яких першочергово надходить загроза ймовірності вчинення злочину [156, с. 822]. І.Г. Богатирьов вважає, що діяльність з індивідуального

запобігання злочинності являє собою систему заходів, що спрямовані на конкретну особу, реалізуються як на ранній, так і на безпосередній стадіях виникнення злочинного наміру, передбачає вивчення особливостей поведінки, способу життя осіб з високим ризиком вчинення кримінального правопорушення, вивчення криміногенної ситуації та несприятливих умов мікросередовища, в якому перебуває така особа [156, с. 115]. Обидва наведені підходи відображають сталу позицію про особливості взаємодії із потенційними кримінальними правопорушниками, які полягають у перевихованні до моменту вчинення суспільно небезпечного діяння шляхом зміни моральних та етичних цінностей, підвищення рівня правосвідомості тощо.

Водночас, В.С. Батиргарєєва ставить логічне питання, щодо того чому покращення дорожньої інфраструктури (як-от: будування нових швидкісних автобанів, міських автошляхів відмінної якості та ін.) без забезпечення процесу дорожнього руху надійним зовнішнім контролем призводить до ще більшого травматизму, особливо в державах із середнім та низьким достатком? На наш погляд, «ера сподівань та апелювань» до людського «культурологічного» фактору в умовах сучасного дорожнього руху закінчилася, до речі, так і не розпочавшись. Навіть у високорозвинених на теперішній час країнах Заходу і Сходу автору приходилося бачити на власні очі нехтування елементарними правилами пересторога як з боку водіїв, так і з боку інших учасників дорожнього руху, що викликало не лише подив, а й підвело до розуміння провалу концепції нульової толерантності до порушників відповідних правил у різних частинах земної кулі. Що стосується національного простору, то у поведінці на автошляхах несприятливі процеси посилення кризи морально-психологічного клімату українського суспільства, що є показовою ознакою соціальної аномії цього соціуму, стають особливо помітними. І це при тому, що, за даними Головного сервісного центру МВС України, кількість зареєстрованих транспортних засобів в Україні сягає відмітки 14 600 160 (!) одиниць [106]. У подібній ситуації

уявляється, що давно вже треба поставити жирний хрест на ідеї про виправлення людської природи і виховання в особи дбайливого ставлення до життя та здоров'я інших учасників дорожнього руху. Тому уявляється, що лише а) суворий зовнішній контроль за поведінкою учасників дорожнього руху із застосуванням новітніх технологій відеоспостереження, достатньої кількості правоохоронців на вулицях нашого міста, активної співпраці громадян із високим рівнем правосвідомості тощо та б) невідворотність покарання є тими важелями, на яких треба будувати сучасну систему запобігання правопорушенням на автошляхах. Вчена справедливо вважає, що жоден штраф, жодне попередження не зрівняється сьогодні за силою свого впливу на водія із фактом позбавлення його водійських прав на тривалий строк або назавжди. У цьому разі таке позбавлення означає для людини вихід із зони свого комфорту, на що людина, як показує практика, реагує дуже болісно. Разом із тим суворій реакції мають піддаватися всі правопорушники-учасники дорожнього руху – не лише водії, а й пішоходи, велосипедисти, володільці електросамокатів, гироскутерів тощо [20].

Отже, вчена наполягає на недоцільності та несучасності індивідуального запобігання. При цьому, з такою позицією варто погодитись, як у контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, так і у загальному розумінні сучасної запобіжної кримінологічної політики. *На користь такої думки можна навести такі аргументи як:* 1) прагнення до переорієнтації особистості водія може мати короткостроковий ефект, який під дією окремих дестабілізуючих чинників не утримує його від вчинення кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 2) нехтування правилами дорожнього руху не завжди має безпосередній взаємозв'язок із рівнем правосвідомості, а бути наслідком переоцінених водієм навичок керування транспортним засобом; 3) кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху також можуть бути зумовлені/спровоковані жертвою; 4) кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, зумовленим

несправністю транспортного засобу, важко запобігати шляхом реалізації виховних заходів.

Отже, недоцільність індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху зумовлена його низькою ефективністю, яка 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 із цим, запобігати таким суспільно небезпечним діям доцільно за рахунок удосконалення транспортної та дорожньої інфраструктури та впливу на інших учасників дорожнього руху, зокрема – потерпілих в частині профілактики віктимної поведінки.

Так, об'єктом впливу віктимологічного запобігання є віктимна поведінка особи [49; 99; 100; 156]. Однак, на сучасному етапі розвитку науки не викликає сумніву висновок про те, що заходи, спрямовані на детермінанти, які сприяють віктимізації потенційних потерпілих у середовищі іноземних громадян, мають значний ефект. Ефективне виконання завдань, що стоять перед віктимологічним запобіганням, тісно пов'язане з глибоким й всебічним вивченням осіб, які постраждали від кримінальних правопорушень, їх біофізичних, психологічних, кримінально-правових та соціально-рольових характеристик. Вивчення зазначених аспектів дозволяє виявляти закономірності їх віктимної поведінки, кореляції між поведінкою злочинця та жертви, що визначають механізм вчинення кримінального правопорушення, встановлювати групи ризику й розроблювати комплекс заходів щодо їх захисту [63, с. 277–281]. Оцінюючи рівень ризику особи стати жертвою кримінального правопорушення, слід позначити таку категорію сучасної віктимології, як віктимність. Основу цього поняття заклав Б. Мендельсон, який запровадив поняття «жертва», виділяючи «потенціал жертвності», як ступінь схильності жертви до правопорушення з психологічної, фізичної чи соціальної точок зору на момент вчинення кримінально-

протиправних дій [8, с. 17–18]. Як вже було вище зазначено, значна частина кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, спровокована або зумовлена потерпілими особами, у тому числі у випадках, коли жертва не встигає своєчасно зреагувати на потенційну суспільну небезпеку, яка виникла під час участі у дорожньому русі. У цьому контексті варто зауважити, що феномен віктимності не завжди передбачає активну поведінку жертв або демонстрацію якостей, які провокують кримінального правопорушника. Часто віктимність є наслідком лабільності та пасивності особистості.

Тому, як вірно вказують вчені, під віктимністю слід розуміти сукупність особистісних, психофізичних якостей особи, її поведінкових характеристик, а також соціально-рольових й морально-психологічних функцій, що зумовлюють схильність стати жертвою злочинного діяння – кримінального правопорушення. Безумовно, багато що залежить від об'єктивних чинників або від випадковості. Водночас, якщо говорити про віктимність як про основну категорію віктимологічної профілактики, слід зробити акцент на суб'єктивних ознаках потенційної жертви. Безпосередньо віктимологічна профілактика характеризується тим, що вплив, який застосовує спеціальний суб'єкт, спрямовано на корекцію поведінки жертви, нейтралізацію негативних елементів способу її життя в поєднанні з зусиллями щодо всієї соціальної групи, до якої належить дана особа [157, с. 234–235]. Віктимологічна профілактика має свої особливості, що й дає можливість розглядати її як самостійний напрям кримінологічної профілактики злочинів. Зокрема, вона має складну структуру, її здійснюють різноманітні суб'єкти, на різних рівнях, у найрізноманітніших видах та формах, щодо різних суб'єктів. Під віктимологічною профілактикою необхідно розуміти систему взаємопов'язаних, організаційно забезпечених державних, громадських й індивідуальних заходів, спрямованих на зниження індивідуальної, групової і масової віктимності шляхом усунення негативних віктимних якостей, активізації захисних можливостей потенційних жертв

злочинів і забезпечення їх безпеки. Віктимологічна профілактика – це специфічна діяльність соціальних інститутів, спрямована на виявлення, усунення або нейтралізацію факторів, обставин, ситуацій, що формують віктимну поведінку та зумовлюють вчинення злочинів, виявлення груп ризику та конкретних осіб з підвищеним ступенем віктимності та вплив на них з метою відновлення або активізації їх захисних можливостей, а також розроблення або вдосконалення уже наявних засобів захисту громадян від злочинів та подальшої віктимізації [49, с. 27]. Водночас, необхідно також зауважити, що віктимологічна профілактика має проводитись не тільки шляхом безпосереднього впливу на жертву суспільно небезпечного діяння, а і за рахунок алгоритму, який має бути використаний працівниками правоохоронних органів, необхідного та достатнього для упередження потрапляння громадян у ситуацію з високим індексом віктимності.

Іншими словами, віктимологічна профілактика являє собою цілеспрямований спеціалізований вплив на осіб з неправомірною чи аморальною поведінкою та фактори, що зумовлюють віктимність, пов'язану з такою поведінкою, а також на фактори й осіб, позитивна поведінка яких тією чи іншою мірою є віктимно небезпечною для них. Об'єктом впливу віктимологічної профілактики, на відміну від кримінологічного запобігання, є не злочинна, а передусім, віктимна поведінка особи [98, с. 5]. З огляду на це, до об'єктів віктимологічної профілактики належать: реальні та потенційні потерпілі від злочинів; фактори, що формують індивідуальну, групову чи масову віктимність; обставини віктимної ситуації; процес віктимізації. Методи віктимологічної профілактики та форми, у яких вона здійснюється, засновані, головним чином, на переконанні. Примус у цьому разі використовується рідко. Заходи віктимологічного характеру спрямовано передусім на усунення та нейтралізацію факторів, що зумовлюють віктимність або сприяють їй. Вони включають у себе вплив як на фактори, що детермінують неправомірну чи аморальну поведінку жертв злочинів, так і фактори, що підвищують ризик стати жертвою злочину під

час правомірної поведінки [51]. Для визначення особливостей віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху необхідно використовувати таку послідовність: 1) визначення особливостей особи кримінального правопорушника, зокрема його медичний стан, а також навички керування транспортним засобом та водійський стаж на момент вчинення суспільно небезпечного діяння. Це необхідно для визначення наявності у водія реальної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді; 2) визначення особливостей жертви, її медичний стан, знання правил дорожнього руху, визначення типу (активна/пасивна жертва, жертва-провокація, рецидивна жертва тощо), встановлення особливостей її передвіктимної та поствіктимної поведінки; 3) визначення моменту піку віктимності (незадовільний рівень реагування в момент безпосередньої участі у дорожньому русі, негативна реакція на порушення правил дорожнього руху водієм та принципове продовження участі у дорожньому русі тощо); 4) встановлення особливостей взаємодії між правопорушником та жертвою після дорожньо-транспортної пригоді; 5) встановлення фактів вторинної віктимізації.

Індивідуальна віктимологічна профілактика полягає у виявленні осіб з підвищеною віктимністю і проведенні з ними захисних і виховних заходів, спрямованих на зниження ризику стати жертвою злочинних посягань. Індивідуальна віктимність виявляється в різноманітних формах. Наприклад, у потерпілих від шахрайства, зґвалтувань – у більшості випадків, а в потерпілих від тілесних ушкоджень, убивств – у меншому ступені вона виражається в некритичному, аморальному, що провокує поведінку; у потерпілих від кишенькових крадіжок – у неуважному, пасивному ставленні та ін. Система заходів індивідуальної віктимологічної профілактики характеризується тим, що у процесі її здійснення реалізується не лише вплив активного суб'єкта на пасивний об'єкт, а й специфічна форма міжособистісного зв'язку, у якому одна сторона прагне трансформувати, перетворити поведінку іншої. Заходи

індивідуального впливу можливо поділити на два види: заходи переконання і заходи допомоги [65, с. 26]. Заходи переконання мають як захисний, так і виховний характер. Зокрема, це бесіда, роз'яснення про те, як не стати жертвою злочину, яким способом забезпечити захист свого здоров'я та цілість майна. Умовою, що сприяє вчиненню деякої частини злочинів, є алкогольне або наркотичне сп'яніння жертви, тому віктимологічна профілактика значною мірою полягає у профілактиці пияцтва та наркоманії. Крім того, необхідно пропагувати встановлення охоронної сигналізації квартир, використання технічних й інших засобів особистої безпеки [51].

*Віктимологічна профілактика віктимної поведінки водіїв.* На сьогоднішній день водії є однією із найбільших категорій жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Водночас, не дивлячись на достатньо ґрунтовну судову практику та державну статистику важко виокремити основні детермінанти, які зумовлюють такі суспільно небезпечні діяння відносно водіїв інших транспортних засобів, а також визначити роль таких жертв в механізмі кримінально протиправної поведінки.

Так, наприклад, відповідно до вироку Вознесенського міськрайонного суду Миколаївської області (справа № 473/3772/18, номер провадження 1-кп/473/13/2022) *особа обвинувачується в тому, що 14 липня 2018 року приблизно о 08.00 год, водій, керуючи технічно несправним автомобілем «ЗАЗ 1102», технічна несправність якого полягала у технічній несправності ходової частини, а саме: у встановленні шин різних моделей з різними малюнками протектора, яка виникла до настання дорожньо-транспортної пригоди, рухався по сухій асфальтованій проїжджій частині автодороги Р-55 «Одесса-Вознесенськ-Новий Буг», із двостороннім рухом, яка має по одній смузї руху у кожному напрямку в Вознесенському районі Миколаївської області з боку смт Єланець у напрямку м. Вознесенська, з допустимою швидкістю 70 км/год, в салоні у якого знаходились пасажери. Під час руху у вищезазначеному напрямку, водій грубо*

порушив вимоги п.п.2.3 «Б», 10.1 та 12.3 ПДР України, а саме: проявив неувважність до дорожньої обстановки, що склалася та її змін, перед зміною напрямку свого руху не переконався, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, виїхав на зустрічну смугу руху для свого руху, по якій з боку м. Вознесенська у напрямку смт Єланець рухався автомобіль ВАЗ 21083, під керуванням водія, не надав останньому перевагу в русі та допустив зіткнення з вказаним автомобілем в межах смуги руху, як рухатись з боку м. Вознесенська у напрямку смт Єланець, зустрічної смуги для свого руху. В результаті дорожньо-транспортної пригоди вищевказані транспортні засоби зазнали механічних пошкоджень. Пасажир автомобіля «ЗАЗ 1102» від отриманих тілесних ушкоджень помер. Водій автомобіля «ВАЗ 21083» отримав тілесні ушкодження середнього ступеню тяжкості [37]. Виходячи із наведеного прикладу, можна підсумувати, що у цьому випадку не можна говорити про віктимність потерпілого водія в її первинному вигляді. Здебільшого вказане стало наслідком несправності транспортного засобу кримінального правопорушника, самовпевненості та недбалості останнього. Стосовно жертви для визначення її ролі в механізмі кримінального правопорушення необхідно мати також знання щодо додаткових факторів, зокрема, наприклад, чи була можливість у потерпілого для маневрування та відвернення дорожньо-транспортної пригоди, а також чи мав водій достатні навички та досвід для уникнення суспільно небезпечної події.

Отже, на нашу думку, до заходів віктимологічної профілактики віктимної поведінки жертв-водіїв необхідно віднести: 1) періодичне проведення курсів підвищення кваліфікації для водіїв транспортних засобів. Це надасть можливість оновлювати та своєчасно перевіряти теоретичні знання та практичні вміння водіїв; 2) передбачення у програмах навчання водіїв курсу екстремального водіння, як обов'язкового складника, зокрема під час таких занять особи повинні мати можливість ознайомлюватись зі способами реагування на нестандартні та

потенційно аварійні ситуації на дорозі; 3) ознайомлення під час проходження курсів водіння потенційних водіїв із особливостями порушень правил дорожнього руху іншими його учасниками, які призвели до дорожньо-транспортних пригод, розбір причин аварії та потенційно можливих способів їх відвернення; 4) підвищення рівня правосвідомості; 5) інтеграція у процес навчання водіїв інноваційних технологій, зокрема – інтерактивних кімнат із симуляторами транспортних засобів, під час керування якими водії матимуть змогу вирішувати практичні завдання, у тому числі – вчитись реагувати на імітовані аварійні ситуації.

Окремої уваги заслуговують випадки вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху, в яких жертвами стають інші учасники дорожнього руху, зокрема – велосипедисти. Так, наприклад, відповідно до вироку Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області (справа № 308/7336/18), 01.07.2015 року близько 19 год. 00 хв. особа керуючи транспортним засобом марки «ВАЗ-21101» та рухаючись на вказаному автомобілі на відрізку автодороги «Київ-Чоп» неподалік повороту на с. Нижнє Солотвино Ужгородського району по крайній правій смузі руху у напрямку з м. Мукачево до м. Ужгород, не врахував дорожню обстановку та порушив вимоги п. 12.3 ПДР України, яким передбачено, що у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди, в результаті чого не впорався з керуванням та здійснив наїзд на велосипедиста, який проїжджав проїзну частину зліва направо по ходу руху автомобіля марки «ВАЗ-21101». Внаслідок наїзду потерпілий згідно висновку судово-медичної експертизи № 860 від 13.10.2015 року, отримав тілесні ушкодження у вигляді поєднаної краніо-скелетної травми, ВЧМТ, забою головного мозку, двобічного перелому склепіння та основи черепа, двобічної субдуральної гідроми у лобних ділянках

голови, ЗТГК, перелом 4 ребра справа, розриву ключично-акроміального з'єднання справа, перелому лобкової та сідничної кісток справа, множинні забійно-рвані рани правого плеча та правого передпліччя [47]. Варто зауважити, що, виходячи із прикладу, велосипедист рухався, відповідно до правил дорожнього руху, а причиною дорожньо-транспортної пригоди стали невмілі рухи водія транспортного засобу. Водночас, вторинним фактором потрапляння у таку ситуацію велосипедиста варто вважати недостатньо повноцінну оснащеність вулиць країни велосипедними доріжками, що додатково сприяє віктимізації таких учасників дорожнього руху.

Відповідно до ще одного прикладу – вироку Саксаганського районного суду м. Кривого Рогу Дніпропетровської області, *приблизно о 13.30 годин, перебуваючи під впливом наркотичних речовин, чим заздалегідь позбавив себе можливості об'єктивно оцінювати дорожню обстановку і координувати свої дії, керуючи технічно справним автомобілем «Mercedes-Benz 200D», який відповідно до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, рухався по вул. Світлогірській з боку вул. Гафури у напрямку вул. Марійської в Саксаганському районі м. Кривого Рогу Дніпропетровської області, зі швидкістю не менше 92,9 км/год. Під час руху водій не діяв таким чином, щоб не наражати на небезпеку життя і здоров'я громадян, будучи неуважним до дорожньої обстановки та її змінам, проявляючи злочинну самовпевненість, але легковажно розраховуючи на відвернення наслідків при виникненні небезпеки для руху у вигляді пішохода, який перетинав проїзну частину з права наліво відносно його руху і якого він об'єктивно спроможний був виявити, не вжив заходів до своєчасного зменшення швидкості руху, аж до зупинки транспортного засобу, змінив напрямок руху свого автомобілю ліворуч, що було небезпечно, в результаті чого в 13.30 годин цього ж дня, поблизу перехрестя вул. Світлогірської і вул. Юнацької, в районі опори електропередач №156 на проїзній частині дороги вул. Світлогірській у м. Кривому Розі здійснив на нього наїзд [46].* Виходячи із наведеного прикладу, роль

потерпілого у механізмі кримінально протиправної поведінки водія можна виключити майже у повному обсязі, що зумовлено його станом наркотичного сп'яніння.

*Заходи віктимологічного запобігання віктимній поведінці жертв-пішоходів та інших учасників дорожнього руху:* 1) удосконалення системи захисту пішоходів та інших учасників дорожнього руху шляхом збільшення кількості зон для їх руху; 2) збільшення кількості засобів регулювання дорожнього руху, оснащення вулиць велосипедними доріжками; 3) розміщення соціальної реклами, зокрема тієї, що акцентує увагу на необхідності дотримання правил дорожнього руху для пішоходів; 4) проведення роботи із жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, спрямованої на утримання від вторинної віктимізації; 5) під час тижнів безпеки дорожнього руху навчання учнів способам уникнення потенційних дорожньо-транспортних пригод.

Перед багатьма суб'єктами, включаючи науковців, поставлено доволі амбітне й водночас «утопічне» завдання, розв'язання якого в короткі терміни видається малоімовірним, принаймні у строк до 2024 р. Виходить, що тисячі правоохоронців, державних службовців, наукова громада стали заручниками в цілому малообґрунтованої мети зазначеної Стратегії. Якщо розвинені західні країни світу можуть собі дозволити визначати подібні цілі, виходячи з рівня правосвідомості їх громадян, соціально-економічного забезпечення населення, технічних можливостей, ступеня розвитку міської й дорожньої інфраструктури, то в Україні це майже неможливо. Тому для відповідальних виконавців цієї Стратегії залишатиметься один перевірений на практиці вихід із доволі складної ситуації: фальсифікація офіційної статистичної інформації про чисельність жертв ДТП, кількість ДТП із травмованими з тим, щоб отримані відомості наближались до відповідного закладеного 30%-го показника скорочення смертей від ДТП. 201 Це, з одного боку. З другого – набуває актуальності питання щодо місця

покарання та ступеня його суворості в системі запобігання автотранспортній злочинності в Україні. Є думка, що ключовим елементом заходів запобігання цьому виду злочинності є забезпечення передусім невідворотності покарання, у тому числі згідно з уявленнями про це Т. А. Денисової. Обізнаність водіїв, пішоходів про неможливість або крайню складність уникнення юридичної відповідальності за вчинення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту буде для них завчасною пересторогою перед реалізацією їх потенційної антисоціальної спрямованості щодо ігнорування правил дорожнього руху. Також є упевненість, сформована внаслідок вивчення сучасної зарубіжної практики реагування на автотранспортні правопорушення, що система запобігання останнім не має в основному зводитись до підходу «закручування гайок». Він полягає в істотному посиленні адміністративної та кримінальної відповідальності за такі дії. Така політика радше свідчить про безсилість держави у вирішенні соціально значущої проблеми. Її багатоаспектний характер передбачає, крім невідворотності кримінальної відповідальності й покарання, ще й застосування інших напрямів діяльності у межах стратегії «Vision Zero» (нульова терпимість до смертності на дорогах). Подібна надмета поставлена в деяких західних країнах, зокрема Швеції, Великій Британії, США, Нідерландах, Канаді тощо. Цей підхід передбачає не лише високі штрафи за порушення правил дорожнього руху, а передусім реалізацію низки профілактичних заходів у межах так званої нерепресивної (гуманістичної) запобіжної парадигми. Вона включає застосування, окрім правових, ще й організаційно-управлінських, технічних, інформаційних, культурно-виховних та інших напрямів діяльності, які в сукупності здатні забезпечити із часом бажаний результат [83]. Отже, заходи віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху мають бути диференційовані таким чином: 1) запобігання віктимній поведінці жертв-пасажирів кримінального правопорушника; 2) запобігання віктимній поведінці жертв-водіїв інших

транспортних засобів; 3) запобігання віктимній поведінці інших учасників дорожнього руху (пішоходів тощо).

*Заходи профілактики віктимної поведінки жертв-пасажирів водія транспортного засобу, який вчинив кримінальне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху:* 1) популяризація у засобах масової інформації даних щодо кримінальних правопорушень в яких жертвами дорожньо-транспортних пригод стали пасажирів водія-правопорушника; 2) посилення меж адміністративної відповідальності за перевезення дітей із порушенням правил (зокрема, без дитячого автокрісла або якщо воно неправильно встановлене, не відповідає віку дитини тощо); 3) підвищення рівня відповідальності громадян за власне життя, у тому числі розпочинаючи з проведення профілактичних бесід у школі та доведення правоохоронними органами інформації про недопущення до керування транспортним засобом водіїв у стані різного ступеню алкогольного сп'яніння, осіб, які не мають водійського посвідчення тощо; 4) навчання осіб основам елементарного самозахисту під час пересування у якості пасажирів на транспортному засобі, якій потрапив у дорожньо-транспортну пригоду; 5) із урахуванням позитивної динаміки, репрезентованої Національною поліцією України у 2021 році (при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилася на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях) актуальним є збільшення кількості спеціалізованих автомобілів на базі SKODA KODIAQ (спецавтомобілі «Фантом»), призначених для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі. Зокрема, такий підхід надасть можливість диференціювати заходи взаємодії із жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які спровокували дорожньо-транспортну пригоду; 6) створення лінії довіри для громадян, які встановили факти порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, які обслуговуватимуться патрульною поліцією України.

Таким чином, проведені дослідження дозволили підсумувати, що на сьогоднішній день необхідно визнати недоцільність та несучасність індивідуального запобігання як у контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, так і у загальному розумінні сучасної запобіжної кримінологічної політики. *На користь такої думки можна навести такі аргументи як:* 1) прагнення до переорієнтації особистості водія може мати короткостроковий ефект, який під дією окремих дестабілізуючих чинників не утримує його від вчинення кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 2) нехтування правилами дорожнього руху не завжди має безпосередній взаємозв'язок із рівнем правосвідомості, а бути наслідком переоцінених водієм навичок керування транспортним засобом; 3) кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху також можуть бути зумовлені/спровоковані жертвою; 4) кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху зумовленим несправністю транспортного засобу важко запобігати шляхом реалізації виховних заходів.

Отже, недоцільність індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху зумовлена його низькою ефективністю, яка 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 із цим, 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.

*Для визначення особливостей віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху необхідно використовувати таку послідовність:* 1) визначення особливостей особи кримінального правопорушника, зокрема його медичний стан, а також навички керування

транспортним засобом та водійський стаж на момент вчинення суспільно небезпечного діяння. Це необхідно для визначення наявності у водія реальної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді; 2) визначення особливостей жертви, її медичний стан, знання правил дорожнього руху, визначення типу (активна/пасивна жертва, жертва-провокація, рецидивна жертва тощо), встановлення особливостей її передвіктимної та поствіктимної поведінки; 3) визначення моменту піку віктимності (незадовільний рівень реагування в момент безпосередньої участі у дорожньому русі, негативна реакція на порушення правил дорожнього руху водієм та принципове продовження участі у дорожньому русі тощо); 4) встановлення особливостей взаємодії між правопорушником та жертвою після дорожньо-транспортної пригоди; 5) встановлення фактів вторинної віктимізації. На сьогоднішній день водії є однією із найбільших категорій жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Водночас, не дивлячись на достатньо ґрунтовну судову практику та державну статистику важко виокремити основні детермінанти, які зумовлюють такі суспільно небезпечні діяння відносно водіїв інших транспортних засобів, а також визначити роль таких жертв в механізмі кримінально протиправної поведінки.

*До заходів віктимологічної профілактики віктимної поведінки жертв-водіїв необхідно віднести:* 1) періодичне проведення курсів підвищення кваліфікації для водіїв транспортних засобів. Це надасть можливість оновлювати та своєчасно перевіряти теоретичні знання та практичні вміння водіїв; 2) передбачення у програмах навчання водіїв курсу екстремального водіння, як обов'язкового складника, зокрема під час таких занять особи повинні мати можливість ознайомлюватись зі способами реагування на нестандартні та потенційно аварійні ситуації на дорозі; 3) ознайомлення під час проходження курсів водіння потенційних водіїв із особливостями порушень правил дорожнього руху іншими його учасниками, які призвели до дорожньо-

транспортних пригод, розбір причин аварії та потенційно можливих способів їх відвернення; 4) підвищення рівня правосвідомості; 5) інтеграція у процес навчання водіїв інноваційних технологій, зокрема – інтерактивних кімнат із симуляторами транспортних засобів, під час керування якими водії матимуть змогу вирішувати практичні завдання, у тому числі – вчитись реагувати на імітовані аварійні ситуації.

*Заходи профілактики віктимної поведінки жертв-пасажирів водія транспортного засобу, який вчинив кримінальне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху:* 1) популяризація у засобах масової інформації даних щодо кримінальних правопорушень в яких жертвами дорожньо-транспортних пригод стали пасажирів водія-правопорушника; 2) посилення меж адміністративної відповідальності за перевезення дітей із порушенням правил (зокрема, без дитячого автокрісла або якщо воно неправильно встановлене, не відповідає віку дитини тощо); 3) підвищення рівня відповідальності громадян за власне життя, у тому числі розпочинаючи з проведення профілактичних бесід у школі та доведення правоохоронними органами інформації про недопущення до керування транспортним засобом водіїв у стані різного ступеню алкогольного сп'яніння, осіб, які не мають водійського посвідчення тощо; 4) навчання осіб основам елементарного самозахисту під час пересування у якості пасажирів на транспортному засобі, якій потрапив у дорожньо-транспортну пригоду; 5) із урахуванням позитивної динаміки, репрезентованої Національною поліцією України у 2021 році (при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилася на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях) актуальним є збільшення кількості спеціалізованих автомобілів на базі SKODA KODIAQ (спецавтомобілі «Фантом»), призначених для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі. Зокрема, такий підхід надасть можливість диференціювати заходи взаємодії із жертвами кримінальних

правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які спровокували дорожньо-транспортну пригоду; б) створення лінії довіри для громадян, які встановили факти порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, які обслуговуватимуться Патрульною поліцією України.

*Заходи віктимологічного запобігання віктимній поведінці жертв-пішоходів та інших учасників дорожнього руху:* 1) удосконалення системи захисту пішоходів та інших учасників дорожнього руху шляхом збільшення кількості зон для їх руху; 2) збільшення кількості засобів регулювання дорожнього руху, оснащення вулиць велосипедними доріжками; 3) розміщення соціальної реклами, зокрема тієї, що акцентує увагу на необхідності дотримання правил дорожнього руху для пішоходів; 4) проведення роботи із жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, спрямованої на утримання від вторинної віктимізації; 5) під час тижнів безпеки дорожнього руху навчання учнів способам уникнення потенційних дорожньо-транспортних пригод.

### **Висновки до 3 розділу**

1. Змістовними складовими міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, які інтегровані у більшість зарубіжних кримінальних законодавств та є цінними для запозичення у національну кримінологічну практику із запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху є: 1) превалювання технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху; 2) цифровізація баз даних водіїв, а також їх адміністративно-правової та кримінально-правової ретроспективи; 3) активний розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення та розгалуження системи сплатних автошляхів; 4) закріплення та популяризація принципу «нульової» толерантності громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху, зокрема – концепції

«Vision Zero»; 5) актуалізація та нормативно-правове закріплення аварійних коридорів.

2. До загальносоціальних засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху необхідно віднести:

Соціально-економічні та правові заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: 1) удосконалення національного нормативно-правового забезпечення співпраці України та Європейського Союзу у транспортній галузі; 2) посилення транзитного потенціалу країни; 3) створення механізму поступової інтеграції України до транс'європейських транспортних мереж, посилення ролі співробітництва держави у Спільній транспортній політиці Європейського Союзу; 4) розширення діапазону прибуткових інвестицій за рахунок збільшення транспортного інфраструктурного капіталу; 5) сприяння розвитку стратегії нульової толерантності громадян до порушень правил дорожнього руху; 6) відновлення дорожньої інфраструктури, яка постраждала внаслідок активних бойових дій; 7) підвищення рівня інвестиційної привабливості країни в умовах воєнного стану з метою отримання коштів для розвитку транспортної галузі; 8) сприяння остаточній інтеграції стратегії Vision Zero в українську практику запобігання дорожньо-транспортним пригодам; 9) закріплення у правилах дорожнього руху поняття аварійного коридору та вимог щодо його формування.

Організаційно-технічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: 1) стимулювання населення до переходу на користування альтернативними автомобільному транспорту засобами пересування, зокрема – велосипедами. Одним із способів забезпечення реалізації цього заходу може стати розвиток дорожньої інфраструктури – створення велосипедних доріжок, удосконалення процедури безконтактної, самостійної оренди велосипедів (на прикладі Нідерландів) тощо; 2) посилення контролю за діяльністю підрозділів патрульної поліції та регіональних сервісних

центрів ГСЦ МВС антикорупційними органами (СБУ, НАБУ тощо); 3) запровадження програм залучення громадськості до створення механізму забезпечення безпеки дорожнього руху та особливостей взаємодії із правоохоронними органами; 4) унормування особливостей інтеграції та реалізації політики державно-приватного партнерства; 5) удосконалення мережі технічного контролю за безпекою дорожнього руху; 6) вирішення кадрових проблем правоохоронних органів та регіональних сервісних центрів ГСЦ МВС.

Інформаційно-виховні заходи в контексті розглянутих суспільно небезпечних діянь: 1) залучення представників правоохоронної діяльності для проведення занять із неповнолітніми особами, спрямованими на підвищення рівня правової культури та обізнаності; 2) запровадження у засобах масової інформації спеціальних рубрик/передач/підкастів, присвячених проблемі порушення правил безпеки дорожнього руху, залучення до таких заходів суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, потерпілих від дорожньо-транспортних пригод; 3) запровадження антивіктимних програм, метою яких має бути запобігання вторинній віктимізації жертв кримінальних правопорушень; 4) підвищення рівня інформування населення про стан кримінальних правопорушень в країні, а також результати діяльності правоохоронних органів.

До заходів спеціального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести: 1) удосконалення меж кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху шляхом встановлення детальної диференціації видів покарань в залежності від причини дорожньо-транспортної пригоди; 2) удосконалення роботи патрульної поліції України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) удосконалення тактики та методики досудового розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 4) удосконалення інформаційного забезпечення

досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема в частині застосування спеціальних знань та проведення автотехнічних експертиз; 5) підвищення рівня технічного обслуговування транспортних засобів та перевірки їх технічної справності.

3. Недоцільність індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху зумовлена його низькою ефективністю, яка 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 із цим, запобігати таким суспільно небезпечним діям доцільно за рахунок удосконалення транспортної та дорожньої інфраструктури та впливу на інших учасників дорожнього руху, зокрема – потерпілих в частині профілактики віктимної поведінки.

Для визначення особливостей віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху необхідно використовувати таку послідовність: 1) визначення особливостей особи кримінального правопорушника, зокрема його медичний стан, а також навички керування транспортним засобом та водійський стаж на момент вчинення суспільно небезпечного діяння. Це необхідно для визначення наявності у водія реальної можливості запобігти дорожньо-транспортній пригоді; 2) визначення особливостей жертви, її медичний стан, знання правил дорожнього руху, визначення типу (активна/пасивна жертва, жертва-провокація, рецидивна жертва тощо), встановлення особливостей її передвіктимної та поствіктимної поведінки; 3) визначення моменту піку віктимності (незадовільний рівень реагування в момент безпосередньої участі у дорожньому русі, негативна реакція на порушення правил дорожнього руху водієм та принципове продовження участі у дорожньому русі тощо); 4) встановлення особливостей взаємодії між правопорушником та жертвою після дорожньо-транспортної пригоди; 5)

встановлення фактів вторинної віктимізації. На сьогоднішній день водії є однією із найбільших категорій жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Водночас, не дивлячись на достатньо ґрунтовну судову практику та державну статистику важко виокремити основні детермінанти, які зумовлюють такі суспільно небезпечні діяння відносно водіїв інших транспортних засобів, а також визначити роль таких жертв в механізмі кримінально протиправної поведінки.

До заходів віктимологічної профілактики віктимної поведінки жертв-водіїв необхідно віднести: 1) періодичне проведення курсів підвищення кваліфікації для водіїв транспортних засобів. Це надасть можливість оновлювати та своєчасно перевіряти теоретичні знання та практичні вміння водіїв; 2) передбачення у програмах навчання водіїв курсу екстремального водіння, як обов'язкового складника, зокрема під час таких занять особи повинні мати можливість ознайомлюватись зі способами реагування на нестандартні та потенційно аварійні ситуації на дорозі; 3) ознайомлення під час проходження курсів водіння потенційних водіїв із особливостями порушень правил дорожнього руху іншими його учасниками, які призвели до дорожньо-транспортних пригод, розбір причин аварії та потенційно можливих способів їх відвернення; 4) підвищення рівня правосвідомості; 5) інтеграція у процес навчання водіїв інноваційних технологій, зокрема – інтерактивних кімнат із симуляторами транспортних засобів, під час керування якими водії матимуть змогу вирішувати практичні завдання, у тому числі – вчитись реагувати на імітовані аварійні ситуації.

Заходи профілактики віктимної поведінки жертв-пасажирів водія транспортного засобу, який вчинив кримінальне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: 1) популяризація у засобах масової інформації даних щодо кримінальних правопорушень в яких жертвами дорожньо-транспортних пригод стали пасажирів водія-правопорушника; 2) посилення меж адміністративної відповідальності за перевезення дітей із порушенням правил

(зокрема, без дитячого автокрісла або якщо воно неправильно встановлене, не відповідає віку дитини тощо); 3) підвищення рівня відповідальності громадян за власне життя, у тому числі розпочинаючи з проведення профілактичних бесід у школі та доведення правоохоронними органами інформації про недопущення до керування транспортним засобом водіїв у стані різного ступеню алкогольного сп'яніння, осіб, які не мають водійського посвідчення тощо; 4) навчання осіб основам елементарного самозахисту під час пересування у якості пасажира на транспортному засобі, якій потрапив у дорожньо-транспортну пригоду; 5) із урахуванням позитивної динаміки, репрезентованої Національною поліцією України у 2021 році (при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилося на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях) актуальним є збільшення кількості спеціалізованих автомобілів на базі SKODA KODIAQ (спецавтомобілі «Фантом»), призначених для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі. Зокрема, такий підхід надасть можливість диференціювати заходи взаємодії із жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які спровокували дорожньо-транспортну пригоду; 6) створення лінії довіри для громадян, які встановили факти порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, які обслуговуватимуться Патрульною поліцією України.

Заходи віктимологічного запобігання віктимній поведінці жертв-пішоходів та інших учасників дорожнього руху: 1) удосконалення системи захисту пішоходів та інших учасників дорожнього руху шляхом збільшення кількості зон для їх руху; 2) збільшення кількості засобів регулювання дорожнього руху, оснащення вулиць велосипедними доріжками; 3) розміщення соціальної реклами, зокрема тієї, що акцентує увагу на необхідності дотримання правил дорожнього руху для пішоходів; 4) проведення роботи із жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, спрямованої на утримання від

вторинної віктимізації; 5) під час тижнів безпеки дорожнього руху навчання учнів способам уникнення потенційних дорожньо-транспортних пригод.

## ВИСНОВКИ

У дисертації вирішено наукове завдання, яке полягало у комплексному кримінологічному дослідженні кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, наданні детальної кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та розробленні заходів та засобів запобігання таким суспільно небезпечним діянням в Україні. Найбільш вагомими є такі результати:

1. З'ясовано, що наукова розробка проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху на сьогоднішній день знаходиться у стані активного розвитку. Водночас, правовий режим воєнного стану зумовив внесення змін та доповнень до низки нормативно-правових актів, у зв'язку із чим було актуалізовано і питання, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху в особливих умовах. Із урахуванням цього, на сьогоднішній день недослідженими, або не в повній мірі дослідженими залишаються такі проблеми: 1) встановлення кореляції між адміністративно-правовими та кримінально-правовими межами відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху; 2) особливості механізму кримінально протиправної поведінки суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 3) віктимологічна характеристика та роль потерпілої особи в механізмі кримінального правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху; 4) визначення сучасного детермінаційного комплексу (зокрема, із урахуванням особливого правового режиму воєнного стану), який впливає на кількісний та негативну зміну якісного показника кримінально протиправної активності у сфері безпеки дорожнього руху; 5) встановлення ознак особи кримінального правопорушника, який вчиняє суспільно небезпечне діяння у сфері безпеки дорожнього руху в залежності від механізму його кримінально протиправної поведінки; 6) актуалізація стратегічних документів, спрямованих на вирішення проблеми

трирівневого запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; 7) особливості інтеграції у національну практику позитивного міжнародного та зарубіжного досвіду регулювання відносин у сфері безпеки дорожнього руху.

2. Охарактеризовано кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Крізь призму основних напрямів забезпечення національної безпеки України визначено родовий та безпосередній об'єкт кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Актуалізовано, що родовим об'єктом цих суспільно небезпечних діянь є безпека дорожнього руху, під якою необхідно розуміти сукупність правил, визнаних державою достатніми для створення безпечних та комфортних умов для учасників руху. Додатковим безпосереднім об'єктом є життя та здоров'я людини.

Об'єктивна сторона кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху передбачає наявність діяння, наслідків і причинного зв'язку між ними. Суб'єктивна сторона складу кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху передбачає необережну форму вини, яка відтворюється через специфічне ставлення кримінального правопорушника до потенційно небезпечних наслідків (кримінально протиправна самовпевненість та/або недбалість).

Доведено необхідність внесення змін та доповнень до КК України, спрямованих на удосконалення кримінально-правового забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: посилення кримінальної відповідальності за такі діяння шляхом вилучення із низки норм кримінального законодавства, в які було внесено зміни відповідно до Закону України від 16.02.2021 № 1231-ІХ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» вказівки на таку специфічну ознаку як стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування

під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що зумовлено проведеним аналізом емпіричних даних, які свідчать, що кількість таких кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху не перевищує аналогічні діяння, вчинені особами без наведених специфічних ознак.

3. Розглянуто соціальну обумовленість криміналізації порушення безпеки дорожнього руху. Зазначено, що соціально обумовленими підставами криміналізації порушення правил безпеки дорожнього руху є: 1) активний розвиток транспортної інфраструктури, який призвів до розгалуження транспортної системи, що за відсутності адекватного нормативно-правового забезпечення та незадовільного здійснення уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських функцій стало причиною виникнення низки зловживань (у тому числі – корупційного характеру); 2) низька ефективність альтернативних кримінальній репресії заходів та засобів для забезпечення безпеки дорожнього руху; 3) відсутність нормативно-правових підстав для здійснення посиленого контролю за дорожнім рухом; 4) відсутність необхідних кримінальних процесуальних гарантій забезпечення безпеки дорожнього руху; 5) незадовільне безпекове середовище, яке свідчить про недостатній кримінально-правовий захист суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху; 6) тенденції до трансформації протиправного впливу, який необхідно попередити шляхом його заборони нормами кримінального законодавства; 7) прагнення законодавця до кримінально-правової мобільності; 8) осучаснення норм кримінального законодавства у світлі євроінтеграційних перспектив; 9) необхідність інтеграції у національну кримінально-правову політику міжнародних та європейських стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху.

4. Охарактеризовано стан і тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні. Встановлено, що станом на 2023 рік динаміка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є задовільною та характеризується зниженням: коефіцієнт зниження з 2018 по 2022 рік – 1,4 %.

Відповідно до аналізу офіційної статистичної звітності Національної поліції України, суттєве зниження рівня аварійності зумовлене тимчасовою окупацією та веденням постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Основними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Водночас, в статистиці також є примітка щодо суттєвого зниження рівня аварійності через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п'ять років (з 2018 по 2022 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

5. Проаналізовано детермінанти, які впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. На підставі аналізу даних офіційної статистичної звітності та судової практики, диференційовано детермінанти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху на чотири групи:

соціально-економічні детермінанти: 1) часткова дестабілізація нормальної роботи критичної інфраструктури, яка ускладнила процес забезпечення своєчасного обслуговування транспортних засобів через організаційно-управлінські та економічні причини; 2) вимушене внутрішнє переміщення осіб, яке призвело до часткового економічного занепаду, що змістило пріоритети держави із забезпечення нормального та безпечного дорожнього руху на відновлення економічної спроможності; 3) порушення дорожнього покриття,

мостів та інших дорожніх споруджень, які призвели до ускладнення пересування, що через збільшення потоку громадян, котрі регулярно переміщуються по країні через бойові дії стає одним із основних каталізаторів дорожньо-транспортних пригод; 4) втрата робочих місць, стресові стани, котрі частіше стали призводити до алкологізації населення, що стає причиною зростання кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння; 5) часткова міграція осіб за кордон, яка призвела до зменшення кількісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та при цьому негативно вплинула на якісний; 6) погіршення матеріального стану громадян як причина ігнорування незначних технічних проблем транспортних засобів, які призводять до втрати контролю над ситуацією на дорозі; 7) значні корупційні ризики; 8) недовірність норм національного кримінального законодавства;

організаційно-управлінські детермінанти: 1) гальмування розвитку сучасних проєктів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, що зумовлено воєнним станом; 2) перерозподіл співробітників правоохоронних органів та зміна їх пріоритетів із здійснення стандартних функцій на забезпечення громадської безпеки та порядку в умовах воєнного стану в зонах активних бойових дій, що має наслідком незначну кадрову нестачу; 3) проблеми у відновленні пошкодженої інфраструктури та дорожнього покриття; 4) часткове порушення логістики; 5) неможливість повноцінного забезпечення безпечного руху через ведення бойових дій; 6) часткова втрата актуальності сучасних правил безпеки дорожнього руху;

культурно-виховні та освітні детермінанти: 1) відсутність сформованого морально-етичного комплексу, необхідного та достатнього для розуміння людського життя як найвищої цінності; 2) неналежний рівень громадської правосвідомості, невироблена групова правова свідомість; 3) недостатній рівень теоретичної та практичної підготовки водіїв у автошколах; 4) відсутність

сучасних програм для підвищення рівня знань щодо безпеки дорожнього руху у закладах загальної освіти; 5) поступова зміна менталітету громадян через низький рівень освіти в країні;

віктимологічні детермінанти: 1) неефективність освітніх заходів; 2) низький рівень відповідальності громадян за власне життя та здоров'я, відсутність елементарних навичок безпечної поведінки на дорозі; 3) відсутність знань та вмінь щодо надання первинної та екстреної медичної допомоги; 4) нехтування рекомендаціями щодо доцільності користування світловідбивними стрічками під час переміщення вулицею в умовах відсутнього освітлення; 5) стан алкогольного або наркотичного сп'яніння.

6. Визначено кримінологічно значущі ознаки осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: чоловік 29–39 років (29,7 %), громадянин України (99,6 %), із повною загальною та базовою загальною середньою освітою (34,8 %) або повною вищою та базовою вищою освітою (31,1 %), працездатний, але такий, що ніде не працює та не навчається (39,4 %). Характеризується низьким рівнем відповідальності та правосвідомості. Вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (відсоток осіб, які на момент вчинення суспільно небезпечного діяння знаходились у стані алкогольного сп'яніння – 9,3 %), вчиняє кримінальне правопорушення вперше (відсоток осіб, які вчинили повторно – 2,5 %), незнятої/непогашеної судимості не має (0,8 % мали на момент вчинення діяння таку кримінально-правову ознаку).

7. Надано віктимологічну характеристику жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Зазначено, що відповідно до державної статистичної звітності, від кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху частіше за все страждають чоловіки (63,2 %), на другому місці – жінки (27,2 %), на третьому – діти (9,5 %); рівень кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху зі смертельними для потерпілих осіб наслідками складає 20,8 %.

Із урахуванням специфіки кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, виокремлено такі категорії потерпілих осіб: 1) провокативні жертви – особи, які свідомо порушують правила дорожнього руху, усвідомлюючи небезпечний характер своїх дій та потенційні наслідки; 2) зухвалі жертви – особи, які усвідомлюють, що водій порушує правила дорожнього руху та/або має нехарактерний та неадекватний стиль керування транспортним засобом, що може свідчити про його специфічний стан, але свідомо нехтують правилами особистої безпеки; 3) пасивні жертви – особи, які стали жертвою кримінального правопорушення через психологічні особливості (не зумовлені медичними проблемами), котрі не дозволили своєчасно зреагувати на потенційну небезпеку (наприклад, низька увага, лабільність тощо); 4) умовні жертви – жертви, які випадково потрапили у ситуацію з високим індексом віктимності, не порушуючи правил дорожнього руху та не усвідомлюючи потенційну небезпеку; 5) жертви-водії – специфічна категорія потерпілих осіб, які характеризуються підвищеним ступенем відповідальності у зв'язку з їх частковою можливістю уникнути потрапляння у дорожньо-транспортну пригоду за умови наявності навичок керування, достатніх для здійснення маневрування та уникнення протиправного впливу з боку водія-кримінального правопорушника.

Водіїв як жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху виділяють такі характеристики як: 1) незначний водійський досвід, який не дозволяє уникати неконтрольованих (таких, що не залежать від даного водія) ситуацій під час дорожнього руху; 2) відсутність достатніх навичок керування, які не залежать від досвіду; 3) незадовільний стан транспортного засобу, який унеможливорює маневрування у небезпечних для дорожнього руху ситуаціях; 4) часткове порушення правил дорожнього руху, які могли сприяти потраплянню у дорожньо-транспортну пригоду.

8. Проаналізовано зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху. На підставі аналізу кримінального

законодавства зарубіжних країн (Бельгія, Болгарія, Нідерланди, Німеччина, США, Франція, Швейцарія тощо) підсумовано, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху пов'язуються такими наскрізними ознаками як кримінально протиправна самовпевненість або недбалість, стан алкогольного або наркотичного сп'яніння, порушення правил дорожнього руху. В окремих країнах посилюються ознаки кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху залежно від особливостей розвитку транспортної інфраструктури та нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. З точки зору запобіжної діяльності основним суб'єктом запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах є правоохоронні органи та громадськість. Залучення громадськості є одним із дієвих кримінологічних заходів та засобів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Громадськість у цьому випадку може сприйматися як у широкому сенсі (як спеціальні скупчення людей, у завдання яких входить взаємодія з правоохоронними органами у завдання яких входить забезпечення безпеки дорожнього руху), так і у вузькому (це можуть бути окремі громадяни, котрі прагнуть допомогти державі).

Визначено змістовні складові міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, які інтегровані у більшість зарубіжних кримінальних законодавств та є цінними для запозичення у національну кримінологічну практику із запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: 1) превалювання технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху; 2) цифровізація баз даних водіїв, а також їх адміністративно-правової та кримінально-правової ретроспективи; 3) активний розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення та розгалуження системи сплатних автошляхів; 4) закріплення та популяризація принципу «нульової» толерантності громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху, зокрема – концепції

«Vision Zero»; 5) актуалізація та нормативно-правове закріплення аварійних коридорів.

9. Сформульовано концептуальне бачення загальносоціальних та спеціально-кримінологічних напрямів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Загальносоціальними заходами запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху в Україні є: соціально-економічні та правові заходи: 1) удосконалення національного нормативно-правового забезпечення співпраці України та Європейського Союзу у транспортній галузі; 2) посилення транзитного потенціалу країни; 3) створення механізму поступової інтеграції України до транс'європейських транспортних мереж, посилення ролі співробітництва держави у Спільній транспортній політиці Європейського Союзу; 4) розширення діапазону прибуткових інвестицій за рахунок збільшення транспортного інфраструктурного капіталу; 5) сприяння розвитку стратегії нульової толерантності громадян до порушень правил дорожнього руху; 6) відновлення дорожньої інфраструктури, яка постраждала внаслідок активних бойових дій; 7) підвищення рівня інвестиційної привабливості країни в умовах воєнного стану з метою отримання коштів для розвитку транспортної галузі; 8) сприяння остаточній інтеграції стратегії Vision Zero в українську практику запобігання дорожньо-транспортним пригодам; 9) закріплення у правилах дорожнього руху поняття аварійного коридору та вимог щодо його формування; організаційно-технічні заходи: 1) стимулювання населення до переходу на користування альтернативними автомобільному транспорту засобами пересування, зокрема – велосипедами. Одним із способів забезпечення реалізації цього заходу може стати розвиток дорожньої інфраструктури – створення велосипедних доріжок, удосконалення процедури безконтактної, самостійної оренди велосипедів (на прикладі Нідерландів) тощо; 2) посилення контролю за діяльністю підрозділів патрульної поліції та регіональних сервісних центрів ГСЦ

МВС антикорупційними органами (СБУ, НАБУ тощо); 3) запровадження програм залучення громадськості до створення механізму забезпечення безпеки дорожнього руху та особливостей взаємодії із правоохоронними органами; 4) унормування особливостей інтеграції та реалізації політики державно-приватного партнерства; 5) удосконалення мережі технічного контролю за безпекою дорожнього руху; 6) вирішення кадрових проблем правоохоронних органів та регіональних сервісних центрів ГСЦ МВС; інформаційно-виховні заходи: 1) залучення представників правоохоронної діяльності для проведення занять із неповнолітніми особами, спрямованих на підвищення рівня правової культури та обізнаності; 2) запровадження у засобах масової інформації спеціальних рубрик/передач/підкастів, присвячених проблемі порушення правил безпеки дорожнього руху, залучення до таких заходів суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, потерпілих від дорожньо-транспортних пригод; 3) запровадження антивіктимних програм, метою яких має бути запобігання вторинній віктимізації жертв кримінальних правопорушень; 4) підвищення рівня інформування населення про стан кримінальних правопорушень в країні, а також результати діяльності правоохоронних органів.

Спеціально-кримінологічними заходами запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху є: 1) удосконалення меж кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху шляхом встановлення детальної диференціації видів покарань в залежності від причини дорожньо-транспортної пригоди; 2) удосконалення роботи патрульної поліції України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) удосконалення тактики та методики досудового розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 4) удосконалення інформаційного забезпечення досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема в частині застосування

спеціальних знань та проведення автотехнічних експертиз; 5) підвищення рівня технічного обслуговування транспортних засобів та перевірки їх технічної справності.

10. Доведено недоцільність індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, що зумовлено його низькою ефективністю, яка 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 із цим, 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.

Розроблено віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. До заходів віктимологічного запобігання віктимній поведінці жертв-водіїв необхідно віднести: 1) періодичне проведення курсів підвищення кваліфікації для водіїв транспортних засобів. Це надасть можливість оновлювати та своєчасно перевіряти теоретичні знання та практичні вміння водіїв; 2) передбачення у програмах навчання водіїв курсу екстремального водіння, як обов'язкового складника, зокрема під час таких занять особи повинні мати можливість ознайомлюватись зі способами реагування на нестандартні та потенційно аварійні ситуації на дорозі; 3) ознайомлення під час проходження курсів водіння потенційних водіїв із особливостями порушень правил дорожнього руху іншими його учасниками, які призвели до дорожньо-транспортних пригод, розбір причин аварії та потенційно можливих способів їх відвернення; 4) підвищення рівня правосвідомості; 5) інтеграція у процес навчання водіїв інноваційних технологій, зокрема – інтерактивних кімнат із симуляторами транспортних засобів, під час

керування якими водії матимуть змогу вирішувати практичні завдання, у тому числі – вчитись реагувати на імітовані аварійні ситуації.

Заходи профілактики віктимної поведінки жертв-пасажирів водія транспортного засобу, який вчинив кримінальне правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: 1) популяризація у засобах масової інформації даних щодо кримінальних правопорушень в яких жертвами дорожньо-транспортних пригод стали пасажирів водія-правопорушника; 2) посилення меж адміністративної відповідальності за перевезення дітей із порушенням правил (зокрема, без дитячого автокрісла або якщо воно неправильно встановлене, не відповідає віку дитини тощо); 3) підвищення рівня відповідальності громадян за власне життя, у тому числі розпочинаючи з проведення профілактичних бесід у школі та доведення правоохоронними органами інформації про недопущення до керування транспортним засобом водіїв у стані різного ступеню алкогольного сп'яніння, осіб, які не мають водійського посвідчення тощо; 4) навчання осіб основам елементарного самозахисту під час пересування у якості пасажирів на транспортному засобі, якій потрапив у дорожньо-транспортну пригоду; 5) із урахуванням позитивної динаміки, репрезентованої Національною поліцією України у 2021 році (при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилася на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях) актуальним є збільшення кількості спеціалізованих автомобілів на базі SKODA KODIAQ (спецавтомобілі «Фантом»), призначених для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі. Зокрема, такий підхід надасть можливість диференціювати заходи взаємодії із жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які спровокували дорожньо-транспортну пригоду; 6) створення лінії довіри для громадян, які встановили факти порушення правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, які обслуговуватимуться Патрульною поліцією України.

Заходи віктимологічного запобігання віктимній поведінці жертв-пішоходів та інших учасників дорожнього руху: 1) удосконалення системи захисту пішоходів та інших учасників дорожнього руху шляхом збільшення кількості зон для їх руху; 2) збільшення кількості засобів регулювання дорожнього руху, оснащення вулиць велосипедними доріжками; 3) розміщення соціальної реклами, зокрема тієї, що акцентує увагу на необхідності дотримання правил дорожнього руху для пішоходів; 4) проведення роботи із жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, спрямованої на утримання від вторинної віктимізації; 5) під час тижнів безпеки дорожнього руху навчання учнів способам уникнення потенційних дорожньо-транспортних пригод.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Baseline project. URL: <https://www.baseline.vias.be/en>
2. Becker G. S. Crime and Punishment: An Economic Approach. Essays in the Economics of Crime and Punishment. National Bureau of Economic Research, 1974. P. 1–54. URL: <https://www.nber.org/system/files/chapters/c3625/c3625.pdf>;
3. Criminal Code. Current to November 28, 2022. Last amended on November 17, 2022. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-46.pdf>.
4. Enhus E., Ponsaers P., Verhage A. Поліцейська діяльність, орієнтована на громаду, в Європі: концепції, теорія та практика (переклад українською мовою Сизенко С.). URL: [https://pravo.org.ua /img/.../ 14586534582015\\_community\\_oriented\\_policing\\_in\\_europe.pdf](https://pravo.org.ua/img/.../14586534582015_community_oriented_policing_in_europe.pdf)
5. 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)
6. Federal Criminal Code and Rules. URL: <https://store.legal.thomsonreuters.com/law-products/Statutes/Federal-Criminal-Code-and-Rules-2022-2-ed/p/106819857>
7. GOV.UK.URL. (n. d.). Drinkdrivingpenalties. URL: <https://www.gov.uk/drinkdrivingpenalties>; GOV.UK.URL. (n. d.). Drugsanddriving:thelaw. URL: <https://www.gov.uk/drugdrivinglaw>.
8. Mendelssohn B. (1963). The origin of the doctrine of Victimology. Victimology, № 3, 17–18. URL: <https://psycnet.apa.org/record/1978-20003-001>.
9. Office of National Statistics. (2018). Adult drinking habits in Great Britain: 2017. Statistical bulletin. URL: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/healthandsocialcare/drugusealcoholandsmoking/bulletins/opinionsandlifestylesurveyadultdrinkinghabitsingreatbritain/2017>

10. Queensland Government. (n. d.). Alcohol ignition interlocks. URL: <https://www.qld.gov.au/transport/safety/roadsafety/drinkdriving/interlocks/timebasedalcoholignitioninterlockprogram>.
11. Richardson, E. (2013). A Driving While Intoxicated/Suspended Court List for Victoria. ACJI, Monash University: Melbourne, 30 p.
12. Road Safety Act 1986 (Vic). (1986). Start date: 01/03/2022. URL: <https://jade.io/article/282544>.
13. Road traffic injuries. World Health Organization. 21 June 2021. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.
14. 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>
15. Агапова К.В. Запобігання кримінальним правопорушенням, що вчиняються молодіжними угрупованнями в Україні. URL: <http://dspace.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/3256/1/Дисертація%20Агапової%20К.В.pdf>
16. Бабенко А.М., Конопельський В.Я., Чекмарьова І.М. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинності у прикордонних регіонах Причорномор'я материкової України : монографія. Харків: Право, 2019. 264 с.
17. Балобанова Д. О. Теорія криміналізації: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Одес. нац. юрид. акад. О., 2007. 18 с.
18. Бандурка І.О. Об'єкт злочину як кримінально-правова категорія. *Право.ua*. № 2, 2015. С. 70-75
19. Бандурка О., Литвинов О. Протидія злочинності та профілактика злочинів: моногр. Х.: Вид-во ХНУВС, 2011. 308 с.
20. Батиргарєєва В.С. Контроль та застосування санкцій як основні напрями запобігання дорожньому травматизму в Україні. URL: <https://dgu.edu.ua/files/images/pages/other/mnpz/300721.pdf>

21. Безпекове середовище. Проєкти цифрової трансформації МВС. Інформаційний буклет. Міністерство внутрішніх справ України. К.: Інфоресурс, 2022. 28 с.
22. Беспаль О.Л. Соціально-демографічні ознаки осіб, які вчинили сімейне насильство щодо дітей. *Інформація і право*. 2018. № 1. С. 159-163
23. Бесчастний В. Кримінологічний аналіз стану злочинності в Україні. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/1/40.pdf>
24. Беліков К.А., Бесчастний В.М., Семенишин М.О., Вітвіцький С.С., Алфьоров С.М., Назимко Є.С. Кримінологічні засади запобігання вуличній злочинності: монографія. К.: ВД «Дакор», 2021. 218 с.
25. Блажівський Є. Моніторинг протидії злочинності в Україні: моногр. Х.: Золота миля, 2013. 372 с.
26. Богатирьов О.Г. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України. URL: <http://apnl.dnu.in.ua/2019/32.pdf>
27. Британська О.В. Поняття, напрями та заходи запобігання злочинності неповнолітніх в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 5. С. 292–294.
28. В Україні під час війни трапляються численні ДТП із загиблими: в поліції показали моторошні фото. TSN, April 4, 2022. URL: <https://tsn.ua/ato/v-ukrayini-pid-chas-viyni-traplyayutsyadtp-iz-zagiblimi-v-policyi-pokazali-motoroshni-foto-2028517.html>.
29. ВВП України у I кварталі скоротився на 19% / УкрІнформ. Мультимедійна платформа іномовлення України. URL: <https://cutt.ly/pLq8JNt>
30. ВВП цього річ може зменшитись на третину – глава Нацбанку / УкрІнформ. Мультимедійна платформа іномовлення України. URL: <https://cutt.ly/NLq4pjH>

31. Веселов М. Ю. Типологія як засіб удосконалення правового регулювання адміністративноправових режимів. *Юридичний науковий електронний журнал: електронне наукове фахове видання*. 2018. № 1. С. 62–65.

32. Веселов М. Ю., Андрух К. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: міжнародний досвід. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю: Матеріали наукової конф. Молодих вчених (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2021 р.)*. Кривий Ріг. 2021. С. 112-115.

33. Веселов М. Ю., Маслянюк С. В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 51–61.

34. Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. № 2(79). С. 48–57. [org/10.32366/2523426920227924857](https://doi.org/10.32366/2523426920227924857).

35. Веселов М. Ю., Шелудяков Р. С. Якою бути юридичній відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння? *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2020. Вип. 3 (91). С. 78–88.

36. Вирок Богодухівського районного суду Харківської області від 12 квітня 2023 року (справа №-613/899/16-к, провадження №-1-кп/613/2/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110171195>

37. Вирок Вознесенського міськрайонного суду Миколаївської області (справа № 473/3772/18, номер провадження 1-кп/473/13/2022). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108169637>

38. Вирок Галицького районного суду м. Івано-Франківська від 3 березня 2023 року (Єдиний унікальний номер 349/2056/18, номер провадження 1-кп/341/15/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109354047>
39. Вирок Житомирського районного суду Житомирської області від 20 липня 2015 року (справа № 278/1648/15-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/46995090>
40. Вирок Золотоніського міськрайонного суду Черкаської області від 22 вересня 2022 року (справа № 695/1738/18). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/106383539>
41. Вирок Києво-Святошинського районного суду Київської області від 22.06.2022 року (Справа № 369/12042/18, провадження № 1-кп/369/165/22). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/105320940>
42. Вирок Київського районного суду м. Харкова від 02.03.2016 (справа № 640/757/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/56241251>
43. Вирок Київського районного суду м. Харкова від 26.04.2016 року (справа № 640/4423/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/57480479>
44. Вирок Малиновського районного суду м. Одеси від 5 жовтня 2017 року (по справі № 1-кп/521/420/17). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/69363550>
45. Вирок Приморського районного суду міста Одеси від 18 жовтня 2022 року (справа № 522/6821/17, провадження по справі № 1-кп/522/2546/22). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107992290>
46. Вирок Саксаганського районного суду м. Кривого Рогу Дніпропетровської області від 16 лютого 2023 року (справа № 214/708/17; 1-кп/214/76/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109145121>
47. Вирок Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області (справа № 308/7336/18). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108756137>

48. Війна і смертність на дорогах: цифри. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/viyna-i-smertnist-na-dorogah/#:~:text=Незмінним%20у%20офіційній%20статистиці%20з,62%25%20смертей%20на%20українських%20дорогах.>

49. Віктимологія : навч. посіб. / В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуйська та ін. ; за ред. В. В. Голіни і Б. М. Головкіна. Харків : Право, 2017. 215 с.

50. 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.

51. Гайворонський Є.П. Особливості віктимологічної профілактики, що проводиться підрозділами Національної поліції України. URL: [http://pjuv.nuoua.od.ua/v1-3\\_2018/22.pdf](http://pjuv.nuoua.od.ua/v1-3_2018/22.pdf)

52. Гізимчук С.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.08; Університет внутрішніх справ. Х., 1999. 17 с.

53. Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика) : навч. посіб. Харків : Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с.

54. Головкін Б. Віктимність як основна категорія віктимології. *The Journal of Eastern European (Журнал східноєвропейського права)*. 2015. № 20. С. 6-13.

55. Головкін Б. Загальна характеристика детермінантів злочинності в Україні. *Форум права*. 2014. № 1. С. 106–111.

56. Головкін Б.М. Віктимізація населення в Україні: стан, детермінанти, запобігання. *Теорія і практика правознавства*. Вип. 2 (6). 2014. С. 1–11

57. Горбачова І. М. Попередження транспортних злочинів кримінально-правовими заходами безпеки. *Визначальні тенденції генезису державності і права* : зб. наук. праць міжнар. наук.-практ. конф. «Треті Прибузькі юридичні читання» / за ред. В. І. Терентьєва, О. В. Козаченка. Миколаїв : Іліон, 2007. С. 391–394.

58. Гузоватий О. І. Кримінальна відповідальність за незаконне збагачення (порівняльне дослідження): дис.. к.ю.н. ; спеціальність 12.00.08. – Дніпро: ДДУВС, 2016. 273 с.

59. Гусаров С.М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/187222595.pdf>

60. Давидова Н.В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис.кандидата юр. наук: 12.00.07. Дніпро, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2019. 216 с.

61. Данильченко Ю.Б. Особливості детермінації порушення чинних на транспорті правил в Україні. URL: [https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag\\_file/280-283\\_20.pdf](https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/280-283_20.pdf)

62. Денисов С.Ф. Особа злочинця у кримінологічній теорії України. URL:[https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/8292/Osoba%20zlochynsia%20u%20kryminolohichnii%20teorii%20Ukrainy\\_Denysov\\_2020.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/8292/Osoba%20zlochynsia%20u%20kryminolohichnii%20teorii%20Ukrainy_Denysov_2020.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

63. Джужа О. М. Запобігання злочинам: кримінологічно-віктимологічна парадигма: монографія. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2015. 331 с.

64. Джужа О. М. Курс кримінології: Загальна частина: у 2 кн. / О. М. Джужа, П. П. Михайленко, О. Г. Кулик та ін. К.: Юрінком Інтер, 2001. 352 с.

65. Джужа О. М. Щодо проблем віктимологічної безпеки в Україні. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2011. № 4. С. 24–30.

66. Дмитренко А. О. Басс В.О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року). Кривий Ріг, 2018. С. 67-70.

67. Дмитрієв І. А., Бурмака М. М Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2013. № 1. С.64–72.

68. Дремін В. Н. Преступность как социальная практика: институциональная теория криминализации общества : моногр. Одесса: Юрид. лит. 2009. 613 с.

69. Євдокімова М. О. Кримінологічна характеристика жіночої злочинності в сфері економіки: дис. канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ 2020. 240 с.

70. Єпринцев П.С., Жученко Є.Ю. Загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. URL: <https://ljd.dnuvs.in.ua/wp-content/uploads/2022/01/15.-eprinczev-zhuchenko.pdf>

71. Жученко Є.Ю. Кримінально-правова характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. №3. С. 87-96.

72. Жученко Є.Ю. Зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2021. №3. С. 108-114.

73. Жученко Є.Ю. Стан кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. 2023. № 1 (79). С. 287–293

74. Зелинский А. Ф. Криминальная психология: науч.-практ. издание. Киев: Юрінком Інтер, 1999. 240 с.

75. Йосипів А.О. Насильницька злочинність: детермінанти та протидія органами внутрішніх справ. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/bitstream/1234567890/227/1/yosupiv%20dus.pdf>
76. Калініна А.В. «Кримінологічне законодавство України у сфері забезпечення дорожнього руху». URL: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2021.16.244739>
77. Ківенко Н. В., Лановенко І. І., Мельник П. В. Девіантна поведінка: сучасна парадигма: монографія. Ірпінь: Академія державної податкової служби України, 2002. 240 с.
78. Коваленко А.В. Наукові засади здійснення кримінологічного моніторингу: сутність і значення для діяльності Національної поліції України. URL: [http://www.pjv.nuoua.od.ua/v3\\_2018/29.pdf](http://www.pjv.nuoua.od.ua/v3_2018/29.pdf)
79. Коваль К.О., Алієв Е.К., Смола Р.М. Міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека на дорозі: матеріали III Молодіжної науково-практичної конференції* (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 21 травня 2021 року). Кривий Ріг, 2021. С. 70-72
80. Колб І.О. Кримінологічна характеристика особи з числа персоналу колоній, яка вчиняє злочини, пов'язані із застосуванням сили до засуджених. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/34420/1/КРИМІНОЛОГІЧНА%20ХАРАКТЕРИСТИКА%20ОСОБИ.pdf>
81. Коллер Ю. С., Собакарь А. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: монографія. Київ: МП Леся, 2015. 204 с.
82. Колодяжний М. Г. Безпека дорожнього руху: щодо міжнародно-правового забезпечення. *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. 59–62.

83. Колодяжний М. Г. Запобігання автотранспортній злочинності в Україні крізь призму поглядів Т. А. Денисової. *Наукові читання, присвячені пам'яті професора Т. А. Денисової*: збірник матеріалів (Запоріжжя, 10 бер. 2022 р.). Запоріжжя: КПУ, 2022. С. 198–201.

84. Колодяжний М. Г. Корупція у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Актуальні проблеми запобігання та протидії корупції*: тези I Всеукр. наук.-практ. конф. (Хмельницький, 28 жовт. 2021 р.). Хмельницький: НАДПСУ, 2021. С. 150–152.

85. Колодяжний М. Г. Міжнародне правове й методичне забезпечення безпеки дорожнього руху: поняття та істотні ознаки. *Проблеми законності*. 2021. Вип. 155. С. 208–217.

86. Колодяжний М. Г. Права і свободи громадян vs розширення повноважень органів Національної поліції. *Актуальні питання теорії та практики в галузі права, освіти, соціальних та поведінкових наук – 2021*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Чернігів, 22–23 квіт. 2021 р.) / гол. ред. О. М. Тогочинський. Чернігів: Академія ДПтС, 2021. С. 147–150.

87. Колодяжний М. Г. Правопорушення у сфері дорожнього руху: карати чи профілакувати? *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 66–69.

88. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.

89. Колодяжний М. Г. Запобігання автотранспортній злочинності в Україні крізь призму поглядів Т. А. Денисової. URL: [http://virtuni.education.zp.ua/info\\_cpu/sites/default/files/%20konf%202022.pdf](http://virtuni.education.zp.ua/info_cpu/sites/default/files/%20konf%202022.pdf)

90. Колодяжний М.Г. Нормативно-правові засади безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах. *Питання боротьби зі злочинністю*. № 43. 2022. С. 102–112
91. Колодяжний М.Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2021.16.243742>
92. Комарницька М.О. Соціальна обумовленість криміналізації злочинів пов'язаних із одержанням неправомірної вигоди та кримінальної відповідальності за їх скоєння. URL: [http://www.lsej.org.ua/3\\_2020/78.pdf](http://www.lsej.org.ua/3_2020/78.pdf)
93. Конвенція про дорожній рух : Конвенція ООН від 08.11.1968 р. URL:<http://www.zakon.rada.gov.ua>
94. Коняєв В.П. Стан спяніння. Транспортні злочини. Кримінальна відповідальність: монографія. Ташкент, 1992. 120 с.
95. Короленко О.В. Кримінологічна характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: автореферат роботи на здобуття освітнього ступеня «Магістр». Чорноморський Національний Університет імені Петра Могили. Миколаїв, 2021. 20 с.
96. Короленко О.В. Кримінологічна характеристика особи, яка вчинила кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Сучасні тенденції розвитку економіки, фінансів, обліку та права: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції*. Полтава : ЦФЕНД, 2020. С. 178-180.
97. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25–26. Ст. 131 зі змінами. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>
98. Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб та ін.; за заг. ред. проф. О. М. Джужі. Київ: Атіка, 2009. 312 с.

99. Кримінологія: підручник / В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуйська та ін.; за ред. В. В. Голіни, Б. М. Головіна. Харків: Право, 2014. 440 с.
100. Кримінологія: підручник/ О. М. Джужа, Я. Ю. Кондратьєв, О. Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О.М. Джужі. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.;
101. Кулик К.Д. Віктимологічна характеристика жертв розбещення неповнолітніх в Україні. URL: [https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/17134/1/Kulyk\\_343-348.pdf](https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/17134/1/Kulyk_343-348.pdf)
102. Кулінченко О.С Розвиток транспортної інфраструктури міста з урахуванням соціального аспекту. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/472389.pdf>
103. Курс кримінології: Загальна частина: підручник: у 2 кн. / О. М. Джужа, П. П. Михайленко, О. Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 352 с.
104. Курс кримінології: Особлива частина: Підручник: У 2 кн. / М.В. Корнієнко, Б.В. Романюк, І.М. Мельник та ін.; За заг.ред. О.М.Джужі.- К.: Юрінком Інтер, 2001. 480 с.
105. Левицька Л.В. Якість кримінального закону України як показник ефективності кодифікації законодавства. URL: <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/13979/04Levitska.pdf?sequence=1>
106. Лист начальника Головного сервісного центру МВС України від 4 червня 2021 р. №31/5192.
107. Лісниченко С.В., Козлюк М.В. Соціально-економічні чинники криміногенної ситуації в Україні в умовах воєнного стану. URL: [http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/22879/Збірник\\_Вивчення%20криміногенної%20ситуації%20в%20Україні%20та%20прогнозування%20її%20подальшої%20динаміки.pdf?sequence=2&isAllowed=y](http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/22879/Збірник_Вивчення%20криміногенної%20ситуації%20в%20Україні%20та%20прогнозування%20її%20подальшої%20динаміки.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

108. Мадай К. Детермінанти корупційної злочинності та можливості протидії їй. *Новітні кримінально-правові дослідження – 2020*: Альманах наукових праць. Миколаїв: Миколаївський інститут права Національного університету «Одеська юридична академія», 2020. С.234-240.

109. Малишев К.В., Хробуст О.О. Особливості правоохоронної діяльності в зарубіжних країнах. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: Державне управління. 2020. Том 31 (70). № 5. С. 143-150.

110. Маслова Н.Г. Діяльність правоохоронних органів України у сфері запобігання кримінальному радикалізму. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2019/6\\_2019/part\\_1/12.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2019/6_2019/part_1/12.pdf) Там само

111. Мельниченко А.М. Досвід Великобританії щодо протидії організованій злочинності та можливості його використання в українських реаліях. *Актуальні проблеми правового забезпечення протидії злочинності*. Харків, 2020. С. 65-67

112. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. *Право України*. 2015. № 5. С. 81–85.

113. Микулець В.Ю. Інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: суть та значення. URL: <https://lj.oa.edu.ua/articles/2014/n2/14mvystz.pdf>

114. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія ; МВС України. Юрид. акад. Дніпро, 2004. 380 с.

115. Мисливий Володимир Андрійович. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : дис... д-ра юрид. наук: 12.00.08 / Київський національний ун-т внутрішніх справ. К., 2005. 543 с.

116. Мікіш А.С. Стан і тенденції злочинів, пов'язаних з порушенням безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів в умовах

воєнного стану, та їх розслідування. URL: [http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/22633/1/Кримінологія\\_24.11.2022\\_РЕД%201\\_ВЕРСТКА\\_p175-179.pdf](http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/22633/1/Кримінологія_24.11.2022_РЕД%201_ВЕРСТКА_p175-179.pdf)

117. Мозоль С.А., Гуцуляк М.Я. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. URL: <http://www.nvppp.in.ua/vip/2022/3/40.pdf>

118. Мойсюк О. М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху (ст. 215 КК України): автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Нац. акад. внутр. справ України. Київ, 1999. 19 с.

119. Назимко Є.С., Пилипенко Є.О., Лосич С.В., Печук І.С. Кримінальна відповідальність за злочини у сфері безпеки дорожнього руху: навчальний посібник. Донецьк: «Цифрова типографія», 2013. 178 с.

120. НБУ – про поступову активізацію економіки в тилкових та звільнених регіонах України. FINBALANCE. Фінанси та економіка. URL: <https://cutt.ly/ICkguFL>

121. Орлов Ю., Миронюк Д. Кримінологічний моніторинг ефективності правового регулювання як інструмент протидії злочинності. Вісник Кримінологічної асоціації України. 2014. № 6. URL: [http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/654/kriminologichniy\\_monitoring\\_effektivnosti\\_pravovogo\\_regulyuvannya\\_yak\\_instrument\\_protidiyi\\_zlochinnosti.pdf?sequence=2&isAllowed=y](http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/654/kriminologichniy_monitoring_effektivnosti_pravovogo_regulyuvannya_yak_instrument_protidiyi_zlochinnosti.pdf?sequence=2&isAllowed=y).

122. Орловська Н.А. Деякі питання побудови кримінально-правових санкцій у контексті процесів криміналізації та пеналізації. URL: <http://www.apdp.in.ua/v57/87.pdf>

123. Осадчий В.І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194-201

124. Пакліна Т.О. Особистісні детермінанти вчинення кримінальних правопорушень через необережність. URL: [http://jes.nuoua.od.ua/archive/3\\_2016/23.pdf](http://jes.nuoua.od.ua/archive/3_2016/23.pdf)
125. Пащенко О.О. Суспільна корисність кримінально-правових норм. *Вісник ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка*. 2017. № 1 (77). С. 71–81
126. Піддубна А. В. Деякі аспекти запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту. *Право і суспільство*. 2011. № 4. С. 132–136.
127. Плужнік О. І. Кримінальне право України. Особлива частина. (Конспект лекцій) : навч. посіб. Одеса : ОДУВС, 2013. 336 с.
128. Плутицька К.М. Сучасний стан насильницької злочинності в Україні: рівень, структура, динаміка, географія. *Право і суспільство*. 2017. №3. С. 176-181.
129. Полтава К. О. Застосування заходів загальносоціального та спеціальнокримінологічного запобігання автотранспортній злочинності. URL: <http://tlaw.nlu.edu.ua>
130. Полтава К.О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 183–187
131. Пономарьова Т. І. Теоретико-прикладні засади становлення та розвитку ювенальної віктимології в Україні : монографія / за заг. ред. Є. С. Назимка. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2022. 368 с.
132. Потерпілий від злочину (міждисциплінарне правове дослідження) / за заг. ред. Ю. В. Бауліна, В. І. Борисова. Харків: Кроссруд, 2008. 364 с.
133. Пояснювальна записка до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі порушення у сфері безпеки дорожнього руху». URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2695&skl=10](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2695&skl=10)
134. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні; за заг. ред. В. Г. Дідика. Київ, 2007. 244 с.

135. Представили електронну карту відновлення зруйнованих областей України (фото). URL: <https://focus.ua/uk/ukraine/521164-predstavilielektronnu-kartu-vidnovlennya-zruynovanih-oblastey-ukrajini-foto>

136. Преобразование нашего мира: повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 25.09.2015 г. № 70/1. URL: [https://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R)

137. Приходько В. І. Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні: дис. ... канд. юрид наук: 12.00.07. Київ, 2020. 268 с.

138. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо організації дорожнього руху для осіб, які рухаються за допомогою портативних транспортних засобів на електричній тязі: проекту Закону України від 20.02.2020 р. №3023–1. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/1288>

139. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16.02.2021 р. №1231-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231–20#n24>

140. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів): проект Закону України від 6.02.2020 р. №3023. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?id=&pf3516=3023&skl=10](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=3023&skl=10)

141. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки

дорожнього руху: проекту Закону України від 6.01.2022 р. №6502.  
URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=73561](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73561)

142. Про Державний бюджет України на 2008 рік та про внесення змін до деяких законодавчих актів України: Закон України від 28.12.2007 р. № 107 – VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/107-17#Text>

143. Про Державний бюджет України на 2019 рік: Закон України від 23.11.2018 р. № 2629 – VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2629-19#top>

144. 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)

145. 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) (дата звернення: 6.07.2022)

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

147. 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)

148. 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: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>

149. Про інноваційну діяльність: Закон України від 4.07.2002 р. №40 – IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/40-15#Text>

150. 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)

151. 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) (дата звернення: 6.07.2022)

152. 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) (дата звернення: 6.07.2022)

153. Про Національну поліцію: Закон України від 2.07.2015 р. № 580 – VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>

154. 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)

155. 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>

156. Профілактика злочинів : Підручник / О.М. Джужа, В.В. Василевич, О.Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. докт. юрид. наук, проф. О.М. Джужи. Київ : Атіка, 2011. 720 с.

157. Профілактика злочинів: підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін.; за заг. ред. проф. О. М. Джужи. Київ: Атіка, 2011. 720 с.

158. Редзюк А. М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні. *Автошляховик України*. 2006. № 2. С.5–14.

159. Риндюк І. І. Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах: дис. ... канд. юрид. наук: 081. Київ, 2021. 227 с.

160. 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.

161. Річні звіти Національної поліції України. URL: <https://www.npu.gov.ua/diyalnist/zvitnist/richni-zviti>

162. Розв'язана Росією війна завдала збитків інфраструктурі України на 110,4 млрд доларів / lb.ua. новини. URL: [https://lb.ua/economics/2022/08/11/525963\\_rozvyazana\\_osiieyu\\_viyna\\_zavdala.html](https://lb.ua/economics/2022/08/11/525963_rozvyazana_osiieyu_viyna_zavdala.html)

163. Рудик М.М. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. URL: <https://www.academy-vision.org/index.php/av/article/view/201/181>

164. Рябчин О. виправити помилку. Чи подорожчають електромобілі. URL: <https://nv.ua/ukr/opinion/rozmitnennya-avto-yak-povernuti-pilgi-dlya-elektrokariv-novini-ukrajini-50095555>.

165. Сабадаш В., Джигалюк М. Деякі проблеми сучасного стану безпеки дорожнього руху та шляхи їх вирішення. URL: <http://khg.kname.edu.ua/index.php/khg/article/viewFile/5040/4991>.

166. Саско О. Щодо поняття латентної злочинності та причин її виникнення. *Історико-правовий часопис*. 2017. № 1(9). С. 150-155.

167. Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики: аналітична доповідь Центру Разумкова. Київ: Заповіт, 2020. 99 с.

168. Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М. та ін. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. Марчіна Свенціцькі. К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. 102 с.

169. Скільки п'яних водіїв спіймали на українських дорогах під час війни. Автосвіт. 06.04.2022 р. URL: <https://www.avtomir.ua/mews/ukraine/skilky-pyanyh-vodiyiv-spijmaly-naukraynskyh-dorogah-pid-chas-vijny/>.

170. Скрипа Є. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. URL: <http://pgr-journal.kiev.ua/archive/2019/3/33.pdf>

171. Солодовнік О. О. Інституційне середовище публічно-приватного партнерства. *Ефективна економіка*. 2014. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3560>

172. Старко О.Л. Кримінологічні ознаки особи неповнолітнього злочинця. URL: [http://www.lsej.org.ua/5\\_2020/50.pdf](http://www.lsej.org.ua/5_2020/50.pdf)

173. Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

174. Статистика. Державна служба статистики. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>

175. Статистика. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/statistika>

176. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. URL: [http://kyiv-heritage.com/sites/default/files/Кабмін%20-%20Розп%20-%20Стратег%20дор%20безп%20до%202024%20-%20Текст%20\(Шмиг%202020\).pdf](http://kyiv-heritage.com/sites/default/files/Кабмін%20-%20Розп%20-%20Стратег%20дор%20безп%20до%202024%20-%20Текст%20(Шмиг%202020).pdf)

177. Стратій О.В., Пазюк М.В. Віктимологічна характеристика жертв дорожньо-транспортних пригод. URL: [https://archer.chnu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/5547/Тези%20ГГ\\_.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://archer.chnu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/5547/Тези%20ГГ_.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

178. Суботін Г. Стаття 130 КУпАП: визначення термінів для звинувачення за практикою ЄСПЛ. URL: <https://blog.liga.net/user/gsubbotin/article/34127>

179. Тимошенко В. І. Теоретичні проблеми кримінології. Збірник наукових праць. Київ : ФОП Маслаков, 2021. 300 с.

180. Транспортне право України: підручник / Шелухін М. Л., Антонюк О. І., Вишнівецька В. О. та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. Київ: Ін Юре, 2008. 896 с.

181. Третьяков Д.А. Деякі питання щодо доцільності криміналізації пропозиції неправомірної вигоди. *Форум права*. 2013. № 4. С. 419–422.

182. Управління безпеки дорожнього руху. Розділ : Статистика аварійності в Україні – Статистика аварійності в Україні за 2015 (2014) рік. URL : [www.sai.gov.ua/ua//ua/statis/21.htm](http://www.sai.gov.ua/ua//ua/statis/21.htm).

183. Ухвала Верховного Суду від 11.05.2018 р. по справі № 754/8211/17. URL: <http://iplex.com.ua/doc.php?regnum=73902794&red=1000039dc3bc9f8c7e9b120ac06a3c26975a40&d=5>

184. Федорчук І.М. Вчинення злочину особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, як обставина, що обтяжує покарання. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2009. №3. С. 1-10.

185. Федчак І. А. Основи кримінального аналізу : навчальний посібник. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. 288 с.

186. Фігель Ю. О. Обмеження прав людини в умовах воєнного стану. *Науковий вісник Львівської комерційної академії*. Серія: Юридична. 2015. Вип. 2. С. 222–230.

187. Філіпенко А.С. Міжнародний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*:

матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції). Кривий Ріг, 2012. С. 138-141.

188. Фоменко М.В. Кримінально-правове значення мотиву: аналіз наукової думки. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2021. № 1. С. 43-49.

189. Фріс П. Л. Кримінальне право України. Загальна частина: підручник для студентів вищих навчальних закладів. К.: Атіка, 2004. 488 с.

190. Фуфалько Т. М. Поняття та зміст принципу пропорційності, його прояв в основних правових формах діяльності держави. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2011. № 2. С. 63–73.

191. 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.

192. Хавронюк М.І. Довідник з Особливої частини Кримінального кодексу України. Київ: Істина, 2004. 504 с.

193. Холмянський Я.Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП. *Вісн. Донецького університету*. Серія В: Економіка і право. 2007. Вип. 1. С. 35–42.

194. Христич І.О. Основні тенденції зміни правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. URL: <http://kyivchasprava.kneu.in.ua/index.php/kyivchasprava/article/view/59/56>

195. Цибульський А. С. Запобігання злочинам, що пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua>

196. Цивільний кодекс України: Кодекс України; Закон від 16.01.2003 р. № 435IV. Дата оновлення: 22.06.2022. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/43515?find=1&text=%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D1%96%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F#w1\\_1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/43515?find=1&text=%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%84%D1%96%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F#w1_1)

197. Чміль О., Пінькас Т. На Буковині в нетверезих водіїв вилучили пів сотні авто. Що відомо про відчуження майна: новини за 15.03.2022. URL: <https://suspilne.media/217803nabukovinivnetverezihvodiiivvilucilipivsotniavtosovi-domoprovidcuzennamajna>

198. Шабельніков С. Законодавство кримінологічне (альтернативний підхід). Велика українська кримінологічна енциклопедія: у 2 т. / редкол.: В. В. Сокурєнко (голова), О. М. Бандурка (співголова), та ін.; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків: Факт, 2021. Т. 1: А-Л. С. 452–454

199. Шабельніков С. К. Властивості кримінологічного законодавства України. *Право і безпека*. 2020. № 4 (79). С. 97–103.

200. Шевченко С. М. Ви точно впевнені, що допустимий рівень алкоголю для водія 0,2 проміле? Протокол: Юридичний Інтернет ресурс. URL: [https://protocol.ua/ru/vi\\_tochno\\_vpevneni\\_shcho\\_dopustimiy\\_riven\\_alkogolyu\\_dlya\\_vodiya\\_0\\_2\\_promile/](https://protocol.ua/ru/vi_tochno_vpevneni_shcho_dopustimiy_riven_alkogolyu_dlya_vodiya_0_2_promile/)

201. Штрафні бали для "шумахерів". як приборкати незаконних гонщиків на дорогах. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/01/5/695703/>

202. Шульженко А.В. Мотив у складі кримінально-правової характеристики суб'єктивної сторони злочину. *Харківський національний університет внутрішніх справ: 25 років досвіду та погляду на майбутнє* (1994–2019pp.). Харків, 2019. С. 528-531.

203. Юнін О.С. Мотив як ознака суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Випуск 3-2. С. 214-219.

204. Юридична енциклопедія. 5 том. Київ : Видавництво «Українська енциклопедія» імені М. П. Бажана, 2003. 733 с.

205. Юрченко О. Роль віктимної поведінки потерпілих при вчиненні насильницьких злочинів проти життя та здоров'я особи в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Харків, 2004.188 с.

206. Як визначити повторне правопорушення для адмінштрафу? 12.10. 2020. URL : <https://news.dtki.ua/law/liability/65424>

## ДОДАТКИ

### Додаток А Акти впровадження

#### МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**ЗАТВЕРДЖУЮ**  
Перший проректор  
доктор юридичних наук, професор  
**Єгор НАЗИМКО**  
« 07 » *Р. 2023* р.

#### АКТ впровадження результатів дисертаційного дослідження в науково-дослідну діяльність Донецького державного університету внутрішніх справ

1. Комісія у складі:

Голова комісії:

Ганна БУГА, начальник відділу організації наукової роботи, доктор юридичних наук, доцент

Члени комісії: 1. Юлія ДАНИЛЕВСЬКА, завідувач докторантури, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

2. Андрій УДОД, завідувач кафедри кримінального права та кримінології факультету № 1, кандидат юридичних наук

3. Тетяна ПОНОМАРЬОВА, завідувач науково-дослідної лабораторії з проблем запобігання кримінальним правопорушенням, кандидат юридичних наук

2. Комісія встановила:

Результати наукового дослідження Жученка Євгенія Юрійовича на тему: «Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху» зі спеціальності 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право, використовуються в науково-дослідній діяльності Донецького державного університету внутрішніх справ під час проведення загальнотеоретичних та галузевих досліджень, спрямованих на подальший розвиток науки кримінального права та кримінології.

У науково-дослідній роботі Донецького державного університету внутрішніх справ використовуються положення щодо:

– змістовних складових міжнародних стандартів забезпечення безпеки дорожнього руху, які інтегровані у більшість зарубіжних кримінальних законодавств та є цінними для запозичення у національну

кримінологічну практику із запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: 1) превалювання технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху; 2) цифровізація баз даних водіїв, а також їх адміністративно-правової та кримінально-правової ретроспективи; 3) активний розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення та розгалуження системи сплатних автошляхів; 4) закріплення та популяризація принципу «нульової» толерантності громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху, зокрема – концепції «Vision Zero»; 5) актуалізація та нормативно-правове закріплення аварійних коридорів.

– підходів до визначення кримінологічно значущих ознак водіїв як жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, яких можуть виділяти такі характеристики як: 1) незначний водійський досвід, який не дозволяє уникати неконтрольованих (таких, що не залежать від даного водія) ситуацій під час дорожнього руху; 2) відсутність достатніх навичок керування, які не залежать від досвіду; 3) незадовільний стан транспортного засобу, який унеможливує маневрування у небезпечних для дорожнього руху ситуаціях; 4) часткове порушення правил дорожнього руху, які могли сприяти потраплянню у дорожньо-транспортну пригоду.

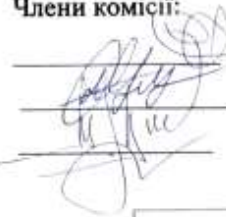
– наукових підходів до віктимологічних детермінант кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, які є такими: 1) неефективність освітніх заходів; 2) низький рівень відповідальності громадян за власне життя та здоров'я, відсутність елементарних навичок безпечної поведінки на дорозі; 3) відсутність знань та вмінь щодо надання первинної та екстреної медичної допомоги; 4) нехтування рекомендаціями щодо доцільності користування світловідбивними стрічками під час переміщення вулицею в умовах відсутнього освітлення; 5) стан алкогольного або наркотичного сп'яніння.

Голова комісії:



Ганна БУГА

Члени комісії:



Юлія ДАНИЛЕВСЬКА

Андрій УДОД

Тетяна ПОНОМАРЬОВА



**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**ЗАТВЕРДЖУЮ**  
Перший проректор  
доктор юридичних наук, професор  
**Єгор НАЗИМКО**  
2023 р.



**АКТ**

**впровадження результатів дисертаційного дослідження  
в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ**

1. Комісія у складі:

Голова комісії: Ганна БУГА, начальник відділу організації наукової роботи, доктор юридичних наук, доцент

Члени комісії: 1. Ольга ГАПОНЮК, начальник навчально-методичного відділу, кандидат економічних наук, доцент  
2. Андрій ЗАХАРЧЕНКО, завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор.  
3. Юлія ДАНИЛЕВСЬКА, завідувач докторантури, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

2. Комісія встановила:

Результати наукового дослідження Жученка Євгенія Юрійовича на тему: «Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху» зі спеціальності 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право, використовуються в освітньому процесі Донецького державного університету внутрішніх справ при викладанні навчальних дисциплін «Кримінальне право», «Кримінологія», а також при підготовці лекцій і навчальних посібників із цих дисциплін. Зокрема в частині:

– типології жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: 1) провокативні жертви – особи, які свідомо порушують правила дорожнього руху, усвідомлюючи небезпечний характер своїх дій та потенційні наслідки; 2) зухвалі жертви – особи, які усвідомлюють, що водій порушує правила дорожнього руху та/або має нехарактерний та неадекватний

стиль керування транспортним засобом, що може свідчити про його специфічний стан, але свідомо нехтують правилами особистої безпеки; 3) пасивні жертви – особи, які стали жертвою кримінального правопорушення через психологічні особливості (не зумовлені медичними проблемами), котрі не дозволили своєчасно зреагувати на потенційну небезпеку (наприклад, низька увага, лабільність тощо); 4) умовні жертви – жертви, які випадково потрапили у ситуацію з високим індексом віктимності, не порушуючи правил дорожнього руху та не усвідомлюючи потенційну небезпеку; 5) жертви-водії – специфічна категорія потерпілих осіб, які характеризуються підвищеним ступенем відповідальності у зв'язку з їх частковою можливістю уникнути потрапляння у дорожньо-транспортну пригоду за умови наявності навичок керування, достатніх для здійснення маневрування та уникнення протиправного впливу з боку водія-кримінального правопорушника.

– соціально-економічних детермінантів кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, якими є: 1) часткова дестабілізація нормальної роботи критичної інфраструктури, яка ускладнила процес забезпечення своєчасного обслуговування транспортних засобів через організаційно-управлінські та економічні причини; 2) вимушене внутрішнє переміщення осіб, яке призвело до часткового економічного занепаду, що змістило пріоритети держави із забезпечення нормального та безпечного дорожнього руху на відновлення економічної спроможності; 3) порушення дорожнього покриття, мостів та інших дорожніх споруджень, які призвели до ускладнення пересування, що через збільшення потоку громадян, котрі регулярно переміщуються по країні через бойові дії стає одним із основних каталізаторів дорожньо-транспортних пригод; 4) втрата робочих місць, стресові стани, котрі частіше стали призводити до алкоголізації населення, що стає причиною зростання кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху в стані алкогольного сп'яніння; 5) часткова міграція осіб за кордон, яка призвела до зменшення кількісного показника кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та при цьому негативно вплинула на якісний; 6) погіршення матеріального стану громадян як причина ігнорування незначних технічних проблем транспортних засобів, які призводять до втрати контролю над ситуацією на дорозі; 7) значні корупційні ризики; 8) недовіра до норм національного кримінального законодавства.

– кримінологічних ознак особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: чоловік 29–39 років (29,7 %), громадянин України (99,6 %), із повною загальною та базовою загальною середньою освітою (34,8 %) або повною вищою та базовою вищою освітою (31,1 %), працездатний, але такий, що ніде не працює та не навчається (39,4 %). Характеризується низьким рівнем відповідальності та правосвідомості. Вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (відсоток осіб, які на момент вчинення суспільно небезпечного діяння знаходились у стані алкогольного сп'яніння – 9,3 %), вчиняє кримінальне правопорушення вперше (відсоток осіб, які вчинили повторно – 2,5 %), незнятої/непогашеної судимості не має (0,8 % мали на момент вчинення діяння таку кримінально-правову ознаку).

– аргументів щодо недоцільності застосування заходів індивідуальної профілактики до осіб, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Аналіз державної статистики, офіційної звітності Національної поліції України та судової практики свідчить про низьку ефективність індивідуально-профілактичного запобігання, яка, зокрема, зумовлена необережною формою вини таких суспільно небезпечних діянь, а також відсутністю дієвих способів впливу на кримінального правопорушника.

Декан факультету

Ольга КОВАЛЬОВА

Завідувач кафедри

Андрій УДОД

Голова комісії:

Ганна БУГА

Члени комісії:

Ольга ГАПОНЮК

Андрій ЗАХАРЧЕНКО

Юлія ДАНИЛЕВСЬКА

<p><b>ЗАРЕЄСТРОВАНО</b> в журналі обліку актів впровадження результатів наукових досліджень в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ № 04 * Квітень 2023 р. Науковий співробітник ВОНФ [Ім'я, прізвище]</p>
--

**Додаток Б****СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:*

1. Єпринцев П.С., Жученко Є.Ю. Загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Правовий часопис Донбасу*. 2021. №3. С. 115-125.

2. Жученко Є.Ю. Зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2021. №3. С. 108-114.

3. Жученко Є.Ю. Кримінально-правова характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. №3. С. 87-96.

4. Жученко Є.Ю. Стан кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. 2023. № 1 (79). С. 287–293.

*які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

1. Жученко Є.Ю. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Протидія кримінальним правопорушенням на території проведення ООС: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Маріуполь, 22 жовтня 2021 року). Ред. кол.: О. Волобуєва, А. Данилевський, В. Котова. Маріуполь, 2021. С. 66-69.

2. Жученко Є.Ю. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *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. 67–69.