

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

РУДИК МИКОЛА МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 343.346

ДИСЕРТАЦІЯ

**ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ
ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА
ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право
081 Право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук (доктора наук)

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

_____ **М.М. Рудик**

Науковий консультант **Джу́жа Олександр Миколайович**,
доктор юридичних наук, професор

Київ – 2023

АНОТАЦІЯ

Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2023.

У дослідженні реалізовано доктринальний підхід до формування кримінологічних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з визначенням шляхів розв’язання низки фундаментальних і прикладних проблем.

Розроблено наукову концепцію кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, яка ґрунтується на апробованій вітчизняною і зарубіжною практикою системі скоординованих заходів кримінологічної та віктимологічної профілактики дорожньо-транспортного травматизму та настання інших тяжких наслідків, із розробленням та впровадженням в діяльність уповноважених інституцій сектору безпеки комплексу науково обґрунтованих правових, інформаційних, аналітичних і технічних інструментів (рішень, методик, рекомендацій), спрямованих на моніторинг дорожньої аварійності, виявлення та усунення (нейтралізацію, послаблення негативного впливу) криміногенних (віктимогенних) чинників, прийняття на цій основі уповноваженими суб’єктами ефективних правових і регуляторних організаційно-управлінських рішень, у тому числі відомчого (міжвідомчого) характеру.

Виокремлено основні етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: імперський (XVII ст. – поч. XX ст.); радянський (1917–

1990 р.); перехідний (1990 – 2001 р.) і сучасний (з 2001 р. з охопленням періоду воєнного стану) з визначенням на кожному етапі характеру впливу специфічних історичних, соціально-економічних, географічних, воєнно-політичних, демографічних та інших чинників на стан і динаміку кримінальних правопорушень, оцінкою доктринальних підходів до розв’язання кримінологічних проблем з огляду на стан законодавства та наявний науковий інструментарій.

Визначено можливі напрями імплементації кращих європейських моделей відомчого (міжвідомчого) регулювання та зарубіжного досвіду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, врахування яких сприятиме зниженню рівня смертності (аварійності) внаслідок дорожньо-транспортних пригод та зменшенню соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, зокрема визнано перспективним для впровадження у вітчизняне правове поле та правозастосовну практику: суворішої відповідальності службових осіб уповноважених державних органів, дорожніх організацій, комунальних служб, органів місцевого самоврядування за порушення стандартів та стану доріг, нехтування вимогами безпеки перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; бальної системи обліку порушень правил дорожнього руху; аналітичних систем контролю дотримання водіями швидкісного режиму на магістралях, у тому числі за допомогою спеціально обладнаних автомобілів; заходів реагування на дорожньо-транспортні пригоди з наданням невідкладної домедичної і правової допомоги постраждалим.

Також, окреслені наукові підходи до конкретизації повноважень державних органів (їх службових осіб) щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з визначенням на основі європейського досвіду та національної практики головного суб’єкта у системі державних інституцій сектору безпеки (в структурі Національної поліції України пропонується

створити транспортну поліцію), а також чітким законодавчим розмежуванням компетенції центральних органів виконавчої влади та неурядових організацій у реалізації організаційно-управлінських, юрисдикційних, профілактичних, інформаційно-технічних, агітаційно-роз'яснювальних, контрольних та інших заходів впливу.

На основі аналізу показників офіційної статистики (дані за 2013–2022 рр.) доведено, що в умовах глобального розширення транспортної інфраструктури та щорічного збільшення автотransпортних одиниць на автошляхах України перманентно зростає динаміка дорожньо-транспортного травматизму з тяжкими наслідками, у зв'язку з чим теоретично обґрунтовано напрями удосконалення системи організації безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на загальносоціальному, спеціально-кримінологічному, індивідуально-профілактичному та віктимологічному рівнях, у тому числі з урахуванням ситуації воєнного стану в цілому по країні та в розрізі окремих регіонів (в тому числі деокупованих).

Запропоновано засади формування та реалізації кримінологічної політики, спрямованої на запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, як комплексу правових, соціально-економічних, організаційно-управлінських та практичних заходів і рішень, які включають моніторинг кримінологічної ситуації; постановку цілей, завдань і шляхів (способів) розв'язання проблем на засадах доцільності, ефективності, результативності, реальності та інваріантності; розроблення проєкту стратегічного рішення (нормативно-правового акту, стратегії, концепції, плану, програми) з визначенням порядку його ресурсного забезпечення, обсягів і джерел фінансування; попередня апробація та впровадження прийнятого (прийнятих) рішення (рішень) в правотворчу і правозастосовну практику з моніторингом процесу реалізації; оцінка результатів досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень (за необхідності).

Здійснений кримінологічний аналіз повноважень (компетенцій) суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту за рівнями: *макростратегічному* – суб'єкти формування загальної державної безпекової політики (Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України); *стратегічному* – суб'єкти формування кримінологічної політики в окремих сферах, що визначають правила, норми та стандарти безпеки дорожнього руху та використання (експлуатації) автомобільного транспорту, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо усунення детермінантів й запобігання правопорушенням, припинення, ліквідації небезпек, загроз та їх наслідків (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України; Державна служба України з безпеки на транспорті; Державне агентство автомобільних доріг України; Національна поліція України; Головний сервісний центр МВС України); *оперативному* – суб'єкти реалізації кримінологічної політики на регіональному (місцевому) рівні (місцеві державні адміністрації; територіальні органи центральних органів виконавчої влади, інших державних органів; органи місцевого самоврядування; військово-цивільні адміністрації; суб'єкти, що залучаються до заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема громадські формування, інші інституції громадянського суспільства).

Запропоновано науковий інструментарій кримінологічного прогнозування, планування та програмування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, що включає комплексний моніторинг чинників, які впливають стан безпеки, у тому числі виявлення, аналіз та оцінку ризиків, загроз, кризових ситуацій і можливих наслідків, інформаційно-аналітичне забезпечення прийняття уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських рішень (на стратегічному, оперативному й тактичному рівнях), зокрема в особливий період, із обґрунтуванням створення в структурі МВС України ситуаційних кримінологічних

центрів, розробленням авторських редакцій відповідних порядку і методики; пропозицій стосовно підготовки щорічної національної доповіді про стан реалізації державної політики у сфері безпеки дорожнього руху та спеціальних звітів про стан транспортної безпеки в Україні, отримані результати та перспективні завдання.

Сформульовано концептуальне бачення кримінологічної моделі загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомото-транспортного транспорту на основі коригування парадигми законодавства, що включає: упорядкування системи норм щодо адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень (запропоновано пакет змін і доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення, КК України, Закону України «Про дорожній рух»); удосконалення регулятивного законодавства (проекти законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (2018); «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів» (2019); «Про внесення змін до деяких законів України щодо здійснення контролю за дотриманням перевізниками вимог законодавства та норм на автомобільному транспорті» (2021) та ін.); опрацювання національних стандартів та державних будівельних норм.

Представлено авторську редакцію проекту *Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року* на основі засад формування та реалізації відповідної кримінологічної політики, що включає комплекс заходів скоординованого впливу на криміногенні й віктимогенні чинники за блоками: концептуальні засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; правові та організаційні засади (удосконалення законодавства й системи державного

управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху); удосконалення правозастосовної практики органами сектору безпеки за наступними пріоритетами: моніторинг правопорушень (місць дорожньо-транспортних пригод, аварійно-небезпечних ділянок) з використанням сучасних аналітичних програмних інструментів; моніторинг технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення, надійності та безпечності транспортних засобів та пасажирських перевезень; забезпечення належного рівня підготовки водіїв та дорожньо-транспортної культури населення; удосконалення медичного забезпечення.

Запропонований системно-функціональний підхід до реалізації спеціально-кримінологічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, що поєднують організаційні (контроль за дотриманням Правил дорожнього руху, технічним станом транспортних засобів та їх експлуатацією, утриманням автодоріг; удосконалення засобів пасивної безпеки; належний рівень підготовки водіїв; фахове навчання кадрів, які спеціалізуються на виявленні та припиненні кримінальних правопорушень); інформаційні (оперативне надходження кримінологічної інформації, її обробка та пошук додаткових джерел); прогностично-аналітичні (побудова імітаційних моделей, криміногенних ситуацій, карт-схем) й методичні складові (облік усіх обставин, ситуацій, що виникають, модернізація апробованих і розроблених нових тактичних прийомів, методичних схем запобігання кримінальним правопорушенням).

Ключові слова: безпека дорожнього руху, автомобільний транспорт, кримінальні правопорушення, органи правопорядку, кримінологічна політика, формування, реалізація, запобігання кримінальним правопорушенням, концепція, стратегія.

ANNOTATION

Rudyk M. M. Theory and practice for criminal offenses prevention in the field of traffic safety and road transport operation in Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of manuscript.

Dissertation for obtaining the degree of Doctor of Legal Sciences, specialty 12.00.08 – criminal law and criminology; criminal executive law. – National Academy of Internal Affairs, Kyiv, 2023.

The study implemented a doctrinal approach to the formation of criminological principles for the prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety and road transport operation in Ukraine, with the determination of ways to solve a number of fundamental and applied problems.

A scientific concept for criminal offenses prevention in the field of traffic safety and road transport operation in Ukraine has been developed. This concept is based on the system of coordinated measures of criminological and victimological prevention of traffic injuries and other serious consequences, proven by domestic and foreign practice, with the development and introduction (into the activities of authorized institutions of the security sector) of a complex of scientifically based legal, informational, analytical and technical tools (solutions, methods, recommendations), aimed at monitoring road accidents, identifying and eliminating (neutralization, mitigation of negative impact) criminogenic (victimogenic) factors, adoption by authorized subjects of effective legal and regulatory organizational and management decisions, including those of a departmental (interdepartmental) nature.

The main stages for the formation and development of the criminological principles of ensuring road traffic safety and road transport operation in Ukraine are singled out: Imperial (XVII century - beginning of XX century); Soviet (1917–1990); Transitional (1990-2001) and Modern (since 2001, including the period of martial law) with the determination (at each stage) of the nature of the influence of specific historical, socio-economic, geographical, military-political, demographic and other factors on the state and dynamics of criminal offenses, assessment of doctrinal approaches to solving criminological problems in view of the state of legislation and available scientific tools.

The possible directions for implementation of the best European models of departmental (interdepartmental) regulation and foreign experience in the prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety and road transport operation have been determined. Consideration of such models will contribute to the reduction of the death rate (accident rate) due to traffic accidents and the reduction of socio-economic losses from traffic injuries, in particular, for the introduction of models into the domestic legal field and law enforcement practice of: stricter liability for officials of authorized state bodies, road organizations, communal services, local self-government bodies for violation of standards and condition of roads, neglect of safety requirements for the transportation of passengers and cargo by road transport; point system for recording violations of traffic rules; analytical systems for monitoring drivers' compliance with the speed limit on highways, including with the help of specially equipped cars; measures to respond to traffic accidents with the provision of emergency medical and legal assistance to victims.

Also, scientific approaches to specifying the powers of state bodies (officials) regarding the criminal offenses prevention in the field of road traffic safety and the automobile transport operation in Ukraine are outlined. Definition of these approaches based on European experience and national practice of the main subject in the system of state security sector institutions (it is proposed to create a transport police within the structure of the National Police of Ukraine), as well as a clear legislative demarcation for the competence of central executive bodies and non-governmental organizations in the implementation of organizational and management, jurisdictional, preventive, informational and technical, campaigning and explanatory, control and other influence measures.

Based on the analysis of official statistics indicators (data for 2013–2022), it has been proven that in the conditions of the global expansion of the transport infrastructure and the annual increase of motor vehicle units on the Ukrainian highways, the dynamics of road traffic injuries with serious consequences is permanently increasing. Because of this, directions for improving the system of road safety organization and transport operation at the general social, special-criminological, individual-prophylactic and victimological levels are theoretically

substantiated, including and taking into account the martial law situation in the country as a whole and in by individual regions (including de-occupied ones).

The principles for the formation and implementation of criminological policy aimed at preventing criminal offenses in the field of road traffic safety and road transport operation in Ukraine are proposed, as a complex of legal, socio-economic, organizational-management and practical measures and solutions, including monitoring of the criminological situation; setting goals, tasks and ways (methods) of solving problems on the basis of expediency, efficiency, effectiveness, reality and invariance; developing a project of a strategic decision (normative legal act, strategy, concept, plan, program) with determination of the order of its resource provision, volumes and sources of financing; preliminary approbating and implementing of the adopted decision(s) into law-making and law-enforcement practice with monitoring of the implementation process; evaluating of the results of the defined goals achievement and correction of the decisions made (if necessary).

A criminological analysis for the powers (competencies) of the road safety subjects and the operation of road transport was carried out at the following levels: *macro-strategic* – subjects of the formation of the general state security policy (the Verkhovna Rada of Ukraine; the President of Ukraine; the Cabinet of Ministers of Ukraine); *strategic* – the subjects of the criminological policy formation in certain areas, which determine the rules, norms and standards of road traffic safety and the motor transport operation, develop and implement the organizational and legal mechanisms, procedures necessary for their practical implementation, monitoring its implementation and taking measures to eliminate determinants and prevent offenses, stop, eliminate dangers, threats and their consequences (Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine; Ministry of Internal Affairs of Ukraine; State Transport Safety Service of Ukraine; State Highway Agency of Ukraine; National Police of Ukraine; Main Service Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine); *operational* – subjects of criminological policy implementation at the regional (local) level (local state administrations; territorial bodies of central executive bodies, other state bodies; local self-government bodies; military-civilian

administrations; subjects involved in measures to ensure road safety, in particular public formations, other institutions of civil society).

A scientific toolkit of criminological forecasting, planning and programming in the field of ensuring road traffic safety and operation of road transport is proposed. This toolkit includes comprehensive monitoring of factors that affect the state of security, including identification, analysis and assessment of risks, threats, crisis situations and possible consequences, information and analytical support for the adoption by authorized subjects of organizational and management decisions (at the strategic, operational and tactical levels), in particular in a special period, with the justification of the creation of situational criminological centers in the structure of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, the development of author's editions of the relevant procedure and methodology; proposals regarding the preparation of the annual national report on the state of implementation of state policy in the field of road safety and special reports on the state of transport safety in Ukraine, the results obtained and promising tasks.

A conceptual vision of the criminological model of general social measures to prevent criminal offenses in the field of road traffic safety and motor vehicles operation is formulated based on the adjustment of the legislative paradigm, which includes: streamlining the system of norms regarding administrative offenses and criminal offenses (a package of amendments and additions to the Code of Ukraine on Administrative Offenses, the Criminal Code of Ukraine, the Law of Ukraine "On Road Traffic" is proposed); improvement of regulatory legislation (draft laws of Ukraine "On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine in the Field of Vehicle Safety in accordance with the requirements of the Association Agreement between Ukraine, on the one hand, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their member states, on the other hand" (2018); "On amending some laws of Ukraine to bring them into line with the legislation of the European Union in the field of transportation of dangerous goods" (2019); "On Amendments to Some Laws of Ukraine Regarding the Control of Compliance by Carriers with the Requirements of Legislation and Norms in Road Transport" (2021), etc.); development of national standards and state building regulations.

The author's version for the project of the *Strategy for ensuring road traffic safety and transport operation for the period until 2030* is presented, based on the principles of the formation and implementation of the corresponding criminological policy, which includes a set of measures of coordinated influence on criminogenic and victimogenic factors by blocks: conceptual principles for prevention of criminal offenses in the field of traffic safety; legal and organizational principles (improvement of legislation and the state management system in the field of ensuring road traffic safety); improvement of law enforcement practice by security sector bodies according to the following priorities: monitoring of offenses (traffic accident sites, accident-prone areas) using modern analytical software tools; monitoring of the technical condition, operational characteristics and capacity of highways and road infrastructure; improvement, reliability and safety of transport and passenger transportation; ensuring the proper level of driver training and traffic culture of the population; improvement of medical care.

The proposed system-functional approach to the implementation of special criminological measures for the prevention of criminal offenses in the field of road traffic safety and road transport operation, which combine organizational (control over compliance with traffic rules, technical condition of vehicles and their operation, maintenance of highways; improvement of passive safety devices; proper level of training for drivers; professional training of personnel who specialize in detecting and stopping criminal offenses); informational (operational receipt of criminological information, its processing and search for additional sources); prognostic-analytical (construction of simulation models, criminogenic situations, map-schemes) and methodological components (accounting of all circumstances, situations that arise, modernization of tested and developed new tactical methods, methodological schemes for the prevention of criminal offenses).

Key words: road safety, automobile transport, criminal offenses, law enforcement agencies, criminological policy, formation, implementation, prevention of criminal offenses, concept, strategy.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Монографія

Рудик М. М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : монографія. Київ : 7БЦ, 2023. 405 с.

Рецензія: Бесчастний В. М. Актуальні проблеми запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Філософські та методологічні проблеми права*. 2023. № 1 (25). С. 187–189. URL: <https://philosophy.naiau.kiev.ua/index.php/~philosophy/article/view/1560/1552>

Публікації у виданнях, які включено до наукометричних баз

Scopus i Web of Science:

1. Rudyk M., Maslienikova K., Nosevych N., Vintsuk V., Fatkhutdinov V. The Role of the Number of Detected Criminal Offenses in the Police Performance Indicators System. *Cuestiones Políticas*. 2022. Vol. 40. № 73. P. 90–107. DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4073.04>. URL: <https://produccioncientificaluz.org/~index.php/cuestiones/article/view/38387/42561>

2. Savchenko V., Borsuk N., Hrabynskiy M., Guyvan P., Rudyk M. Factors of Volitional Attributiveness of the Legal Transaction based on International Experience. *Cuestiones Políticas*. 2022. Vol. 40. № 75. P. 498–521. DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4075.30>/ URL: <https://produccioncientificaluz.org/~index.php/cuestiones/article/view/39324/44232>

3. Mykola Rudyk (2022). Special measures for the prevention of criminal offenses in the realm of road transport sector. *Journal of the University of Zulia*. 2022. № 13(38). P. 212-234. URL: <https://doi.org/10.46925//rdluz.38.16>

Публікації у фахових періодичних виданнях України (категорія «Б»):

1. Рудик М. М. Кримінальна відповідальність за хуліганство, пов'язане з опором представнику влади або представнику громадськості, який виконує обов'язки з охорони громадського порядку: характеристика та форми реалізації. *Право та державне управління*. 2021. № 2. С. 68-74. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/2_2021/13.pdf
2. Рудик М. М. Стратегія забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: кримінологічний підхід. *Правові новели*. 2021. № 15. С. 265–273. URL: http://legalnovels.in.ua/journal/15_2021/35.pdf
3. Рудик М. М. Генезис нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 1. С. 422–425. URL: http://www.lsej.org.ua/1_2022/105.pdf
4. Рудик М. М. Кримінологічне прогнозування, планування та програмування в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Наукові праці МАУП. Юридичні науки*. 2022. № 2 (62). С. 105–110. URL: <http://journals.maup.com.ua/index.php/law/article/view/2531>
5. Рудик М. М. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатація автомобільного транспорту. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 219–224. URL: <https://legalposition.umsf.in.ua/archive/2022/4/41.pdf>
6. Рудик М. М. Причини та умови вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Вип. 5. С. 110–115. URL: <http://nvppp.in.ua/vip/2022/5/25.pdf>
7. Рудик М. М. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Юридичний вісник*. 2022. № 6. С. 95–103. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2022/12.pdf
8. Рудик М. М. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та

експлуатації автомобільного транспорту. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2022. № 6. С. 246–251. URL: http://apnl.dnu.in.ua/6_2022/38.pdf

9. Рудик М. М. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Академічні візії*. 2022. Вип. 14. URL: <https://www.academy-vision.org/index.php/av/article/view/201>

10. Рудик М. М. Міжнародно-правова практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2022. Вип. 35. С. 155–166. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/-journal/article/view/715>

11. Рудик М. М. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Київський часопис права*. 2023. № 1. С. 303–309. URL: <http://kyivchasprava.kneu.in.ua/index.php/kyivchasprava/article/view/290/277>.

12. Рудик М. М. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки. *Юридичний науковий електронний журнал Запорізького національного університету*. 2023. Вип. №2. С. 446–449. URL: http://www.lsej.org.ua/2_2023/105.pdf

13. Рудик М. М. Віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Правові новели*. 2023. № 19. С. 117–124. URL: http://legalnovels.in.ua/journal/19_2023/16.pdf

14. Рудик М. М. Сучасний стан та тенденції кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту - *Актуальні проблеми держави і права*. 2023. № 97. С. 179–188. URL: <http://apdp.in.ua/v97/22.pdf>

Публікації у періодичних виданнях іноземних держав:

1. Рудик М. М. Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Recht der Osteuropäischen Staaten (ReOS)*. 2023. № 1. С. 60–69. URL: <https://www.uni-goettingen.de/de/reos+01/2023/676035.html>
2. Rudyk, Mykola (2023). Genesis of normative and legal provision of road safety: domestic and foreign experience. *Social and Human Sciences. Polish-Ukrainian scientific journal*, 01 (37). URL: <https://nsg-2023.blogspot.com/2023/02/20230109.html> (accessed 08 February 2023).

Публікації у зарубіжних колективних монографіях іноземних держав:

1. Рудик М. М. Загальна характеристики звільнення від кримінальної відповідальності за корупційні злочини. *Деліктологія*: монографія. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 3. Розділ 10. С. 220–241 (Чеська Республіка).
2. Рудик М. М. Особливості державної політики національної безпеки України на сучасному етапі. *Деліктологія*: монографія. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 4. Розділ 10. С. 238–264 (Чеська Республіка).
3. Рудик М. М. Генеза нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Деліктологія*: монографія. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 5. Розділ 10. С. 382–406 (Чеська Республіка).
4. Рудик М. М. Основи забезпечення безпеки дорожнього руху: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Деліктологія*: монографія. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 6. Розділ 10. С. 257–281. (Чеська Республіка).
5. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Деліктологія*: монографія. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 7. С. 213–236. (Чеська Республіка).
6. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації

автомобільного транспорту. *Деліктологія: монографія*. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 8. С. 213–236. (Чеська Республіка).

Тези виступів на науково-практичних конференціях:

1. Рудик М. М. Кримінально-правова характеристика злочинів проти правосуддя. *Актуальні тенденції сучасних наукових досліджень* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Куновіце, Чеська Республіка, 30–31 лип. 2021 р.). Куновіце : Академія ГУСПОЛ, 2021. С. 25–32.

2. Рудик М. М. Генеза нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Сучасні наукові дослідження: досягнення, інновації та перспективи розвитку* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Куновіце, Чеська Республіка, 17–18 лют. 2022 р.). Куновіце : Академія ГУСПОЛ, 2022. С. 26–31.

3. Рудик М. М. Нормативно-правове забезпечення дорожнього руху: міжнародний досвід. *Актуальні проблеми права в умовах сучасних викликів* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Біла Церква, 14 квіт. 2022 р.). Біла Церква : Білоцерк. нац. аграрн. ун-т, 2022. С. 47–50.

4. Рудик М. М. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Проблеми кваліфікації та розслідування кримінальних правопорушень в умовах воєнного стану* : матеріали наук.-теорет. конф. (Київ, 26 трав. 2022 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2022. С. 476–478.

5. Рудик М. М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки та експлуатації автомобільного транспорту. *Конституціоналізм в умовах війни* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 23 верес. 2022 р.). Львів : Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2022. С. 91–93.

6. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки та експлуатації автомобільного транспорту. *Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період* : матеріали Всеукр наук.-практ. конф. (Одеса-Львів, 28 верес. 2022 р.). Одеса, 2022. С. 66–68.

7. Рудик М. М. Кримінологічне прогнозування в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвідом. наук.-практ. круглого столу (Київ, 24 листоп. 2022 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2022. С. 227–231.

8. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки та експлуатації автомобільного транспорту. *Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи попередження злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса 25 листоп. 2022 р.). Одеса : Одеськ. держ. ун-т внутр. справ, 2022. С. 76–79.

9. Рудик М. М. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Сучасні шляхи вирішення новітніх проблем науки*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Куновіце, Чеська Республіка, 27-28 листоп. 2022 р.). Куновіце : Академія ГУСПОЛ, 2022. С. 33–36.

10. Рудик М. М. Оперативні підрозділи Національної поліції України у запобіганні кримінальним правопорушенням в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Актуальні питання та перспективи використання оперативно-розшукових засобів у розкритті злочинів в умовах воєнного стану* : матеріали міжвідом. наук.-практ. конф. (Київ, 30 берез. 2023 р.) Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 295–298.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	21
ВСТУП	22
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.....	38
1.1. Стан наукової розробки проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні	38
1.2. Генезис безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні.....	62
1.3. Наукові підходи до визначення сфери безпеки дорожнього руху й експлуатації автомобільного транспорту та її ознак	81
1.4. Міжнародно-правова практика та зарубіжний досвід запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту	105
Висновки до розділу 1	138
РОЗДІЛ 2 КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ	143
2.1. Сучасний стан та тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту	143
2.2. Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту .	179
2.3. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту.....	199
Висновки до розділу 2	227

РОЗДІЛ 3 КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ КРИМІНОЛОГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ.....	231
3.1. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки	231
3.2. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту	257
3.3. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту	274
3.4. Кримінологічне прогнозування, планування та програмування в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту	305
Висновки до розділу 3	324
РОЗДІЛ 4 ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ	329
4.1. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту .	329
4.2. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту	365
4.3. Віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту .	399
Висновки до розділу 4	419
ВИСНОВКИ.....	423
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	432
ДОДАТКИ.....	486

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

БДР – безпека дорожнього руху

ДАІ – державна автомобільна інспекція

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

ЄС – Європейський Союз

ЗМІ – засоби масової інформації

КК України – Кримінальний кодекс України

КПК України – Кримінальний процесуальний кодекс України

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

МВС – Міністерство внутрішніх справ

НПУ – Національна поліція України

ПДР – правила дорожнього руху

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. В умовах глобального розширення транспортної інфраструктури із щорічним збільшенням автотранспортних одиниць (марок, моделей) об'єктивно зростає кількість водіїв та обсягів автомобільних перевезень (станом на 2021 рік в Україні обліковано понад 10 млн транспортних засобів, зокрема 7 млн легкових автомобілів), актуалізується переосмислення засад державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР). Попри постійні технічні новації, автомобіль залишається і надалі буде джерелом підвищеної небезпеки. Слід зауважити, що за міжнародною статистикою, на жаль, Україна посідає перші позиції в рейтингу європейських країн за рівнем аварійності й дорожньо-транспортних пригод (ДТП) з тяжкими наслідками: якщо 2015 року на українських дорогах сталося 134,1 тис. ДТП, унаслідок яких травмовано 31,4 тис. і загинуло 5,5 тис. осіб, не покращилася суттєво ситуація й у 2021 році – 172,4 тис. (+7,8 %), травмовано 29,7 тис., загинуло 3,5 тис. [107]. За даними Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд грн на рік (близько 2,0 % валового внутрішнього продукту), включаючи людські втрати через серйозні травми або смерть на дорогах і матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці [327]. У структурі відповідної групи показників ключове місце посідають кримінальні вияви з подвійною формою вини – порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 Кримінального кодексу (КК) України), питома вага яких становить понад 4 % від усіх облікованих в Україні кримінальних правопорушень і понад 50 % правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту [178; 350].

У прийнятих у різні періоди державних цільових програмах, концепціях і стратегіях боротьби зі злочинністю (1993–2011) недооцінюються правові важелі, заходи ж впливу на рівень БДР мали переважно безсистемний і

декларативний характер, з огляду на що здебільшого залишилися нереалізованими. Положення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (2015), Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року (2017), Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (2020) засвідчують, що саме на МВС і Національну поліцію України як найчисленніші правоохоронні інституції держави покладено комплекс завдань, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму як у масштабах країни, так і в розрізі окремих регіонів. За таких умов необхідно по новому усвідомити проблему забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту з розробкою оптимальної кримінологічної моделі, яка здатна мінімізувати негативні процеси криміналізації суспільних відносин в межах наукової доктрини – кримінологічної політики, яка визначатиме правовий, організаційний та праксеологічний інструментарій запобіжних заходів впливу на потенційних правопорушників у цій сфері.

Оригінальні ідеї в контексті розроблення системи кримінологічного впливу на злочинність та окремі її сегменти свого часу висловлювали представники провідних вітчизняних і зарубіжних наукових шкіл. Зазначену тематику висвітлено, зокрема, у працях А. М. Бабенко, О. М. Бандурки, В. С. Батиргарєєвої, В. М. Бесчастного, А. А. Бови, О. Ю. Бусол, В. В. Василевича, М. Г. Вербенського, А. А. Вознюка, В. В. Голіни, Б. М. Головкина, С. Ф. Денисова, О. М. Джужі, О. О. Дудорова, Г. П. Жаровської, А. П. Закалюка, А. Ф. Зелінського, В. П. Ємельянова, О. Г. Кальмана, О. О. Кваші, О. Г. Колба, М. Г. Колодяжного, І. М. Копотуна, Т. В. Корнякової, О. Є. Користіна, М. В. Корнієнка, О. М. Костенка, О. Г. Кулика, О. М. Литвака, О. М. Литвинова, М. І. Мельника, С. А. Мозоля, Є. С. Назимка, А. А. Небитова, Ю. В. Нікітіна, Ю. В. Орлова, М. С. Пузирьова, О. П. Рябчинської, А. В. Савченка, М. О. Семенишина, О. В. Тихонової, В. В. Чернея, В. І. Шакуна, В. М. Юрчишина, О. Н. Ярмиша та ін.

Доволі активно проблематику забезпечення БДР, зокрема за допомогою кримінологічного інструментарію та інститутів юридичної відповідальності, досліджено в роботах С. В. Бабаніна, В. В. Бесчастної, М. Ю. Веселова, Г. В. Галімшиної, С. В. Гізімчука, В. А. Головка, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, О. О. Звоненко, В. М. Лозового, Я. В. Матвійчук, О. Л. Міленіна, М. А. Микитюка, В. А. Мисливого, Р. І. Михайлова, В. Ю. Назарова, А. М. Подоляки, В. Й. Развадовського, О. Ю. Салманової, І. І. Солонецького, Є. В. Скрипи, А. О. Собакаря, Л. І. Сопільник, В. В. Хейлика, Х. П. Ярмачі та ін.

Доктринальні та прикладні напрацювання зазначених та інших учених мають важливе наукове й практичне значення. Однак в нинішніх умовах актуалізується потреба у формуванні суттєво оновленої моделі забезпечення БДР та експлуатації транспорту в контексті реалізації державної безпекової політики, що має ґрунтуватися на апробованій вітчизняною та зарубіжною практикою системі скоординованих заходів кримінологічної і віктимологічної профілактики з використанням сучасних правових, організаційних, інформаційних, аналітичних і технічних можливостей держави.

Зазначені обставини й зумовили обрання теми дисертації, визначили об'єкт та предмет дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року (Указ Президента України від 30 вересня 2019 року № 722/2019); Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020); Національної стратегії у сфері прав людини на 2021–2023 роки (Указ Президента України від 24 березня 2021 року № 119/2021); Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023 – 2027 роки (Указ Президента України від 11 травня 2023 року № 273/2023); Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 листопада 2017 року № 1023 р); Національної транспортної стратегії України на період до

2030 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року № 430-р.); Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360), а також позицій Кіотської декларації щодо розширення можливостей попередження злочинів, кримінального правосуддя та верховенства права (Чотирнадцятий Конгрес ООН із запобігання злочинності та кримінального судочинства, Кіото, Японія, 2021 р.). Робота відповідає Тематиці наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок Міністерства внутрішніх справ України на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 року № 454) і Пріоритетним напрямом наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2021–2024 роки (рішення Вченої ради від 21 грудня 2020 року, протокол № 23).

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ 25 травня 2021 року (протокол № 11), розглянуто та схвалено Координаційним бюро Національної академії правових наук України (п. 610 Переліку тем дисертаційних досліджень з юридичних наук за 2021 рік).

Мета і завдання дослідження. *Метою* роботи є теоретичне узагальнення та розв’язання комплексної наукової і прикладної проблеми формування кримінологічних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з розробленням пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення законодавства, відомчої (міжвідомчої) регламентації та відповідної правозастосовної практики.

Для досягнення зазначеної мети поставлено такі *завдання*:

- з’ясувати сучасний стан наукової розробки проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації транспорту в Україні;

- визначити етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні;

- систематизувати наукові підходи до визначення безпеки дорожнього руху й експлуатації автомобільного транспорту та її ознак;

– виокремити кращий зарубіжний досвід запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту та пропозиції щодо його впровадження в Україні;

– охарактеризувати стан, структуру та динаміку кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні;

– виокремити детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

– визначити кримінологічно значущі ознаки осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

– оцінити БДР як складову національної безпеки та об'єкт кримінологічної політики;

– розкрити механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

– надати характеристику суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

– з'ясувати можливості кримінологічного прогнозування, планування та програмування у забезпеченні БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

– сформулювати концептуальне бачення загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

– розробити спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту;

– запропонувати віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини в сфері формування та реалізації державної політики БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

Предмет дослідження – теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети та вирішення обумовлених нею задач використовувались загальнонаукові (аналіз і синтез, індукція і дедукція, абстрагування, узагальнення, моделювання, аналогія та інші) та спеціальні методи, зокрема: *діалектичний* – для дослідження БДР у її динамічному розвитку та кореляції з транспортною безпекою, в єдності змісту та юридичної форми забезпечення, розгляду проблем формування та реалізації кримінологічної політики у цій сфері (розділи 1–4); *системно-структурний* – для аналізу БДР як складової національної безпеки та запобігання кримінальним правопорушенням у цій сфері як цілісної теоретико-прикладної проблеми в межах усієї роботи (розділи 1–4); *історико-юридичний* – для розкриття генезису ключових етапів становлення та розвитку досліджуваних правових інститутів, сучасного стану наукових досліджень, законодавства й відповідної правозастосовної практики (підрозділи 1.1–1.3, 3.1); *формально-логічний* – для надання кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту (розділ 2), а на цій основі – розкриття структури й змісту формування та реалізації державної кримінологічної політики України (розділ 3) й заходів запобігання на загальносоціальному та спеціально-кримінологічному рівнях (підрозділи 4.1, 4.2); *компаративістський* – для виявлення особливостей доктринального розуміння специфіки кримінально-правової охорони суспільних відносин, що виникають унаслідок порушення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні та інших країнах, а також оцінки можливостей імплементації позитивного досвіду у вітчизняну правозастосовну практику (підрозділи 1.4, розділи 3, 4); *контент-аналізу* – під час опрацювання матеріалів органів сектору безпеки за окремими кількісними та якісними параметрами з подальшою інтерпретацією одержаних результатів у дисертаційній роботі (підрозділи 2.1–2.3, 3.2–3.4, 4.2, 4.3); *моделювання* – при

розробленні віктимологічної моделі забезпечення БДР (підрозділ 4.3), формулюванні висновків до розділів і загальних оцінок, а також пропозицій щодо удосконалення законодавства, кримінологічного запобігання та практики його застосування (розділи 1–4); *соціологічні* (анкетування, інтерв'ювання, спостереження) – з метою вивчення думок різних категорій респондентів з проблемних питань дослідження та з'ясування соціальної результативності кримінологічних заходів (розділи 3–4); *статистичні* – для аналізу зібраних емпіричних даних, а також офіційної статистичної звітності (підрозділи 2.1, 2.3, 3.3, 4.2, 4.3).

Емпіричну базу дослідження становлять зведені дані вивчення 342 кримінальних проваджень (за ст. 286–291 КК України упродовж 2015–2022 рр. з усіх регіонів країни) та 515 вироків, винесених судами України щодо кримінальних правопорушень відповідної категорії у зазначений період; узагальнені результати опитувань 170 прокурорів, 230 слідчих, 428 співробітників патрульної поліції НПУ у Дніпропетровській, Житомирській, Київській, Львівській, Одеській, Харківській областях, а також 300 водіїв автотранспортних засобів; аналітичні звіти та узагальнення МВС України, Національної поліції України, Офісу Генерального прокурора, Державної судової адміністрації України, Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державного агентства автомобільних доріг України; багаторічний досвід роботи автора на управлінських посадах в системі МВС України.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є першим в Україні комплексним монографічним дослідженням, в якому реалізовано доктринальний підхід до формування кримінологічних засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з визначенням шляхів розв'язання низки фундаментальних і прикладних проблем. Найсуттєвішими вважаються наступні положення:

вперше:

– розроблено наукову концепцію кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, яка ґрунтується на апробованій вітчизняною і зарубіжною практикою системі скоординованих заходів кримінологічної та віктимологічної профілактики дорожньо-транспортного травматизму та настання інших тяжких наслідків, із розробленням та впровадженням в діяльність уповноважених інституцій сектору безпеки комплексу науково обґрунтованих правових, інформаційних, аналітичних і технічних інструментів (рішень, методик, рекомендацій), спрямованих на моніторинг дорожньої аварійності, виявлення та усунення (нейтралізацію, послаблення негативного впливу) криміногенних (віктимогенних) чинників, прийняття на цій основі уповноваженими суб'єктами ефективних правових і регуляторних організаційно-управлінських рішень, у тому числі відомчого (міжвідомчого) характеру;

– виокремлено основні етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: імперський (XVII ст. – поч. XX ст.); радянський (1917–1990 р.); перехідний (1990 – 2001 р.) і сучасний (з 2001 р. з охопленням періоду воєнного стану) з визначенням на кожному етапі характеру впливу специфічних історичних, соціально-економічних, географічних, воєнно-політичних, демографічних та інших чинників на стан і динаміку кримінальних правопорушень, оцінкою доктринальних підходів до розв'язання кримінологічних проблем з огляду на стан законодавства та наявний науковий інструментарій;

– визначено можливі напрями імплементації кращих європейських моделей відомчого (міжвідомчого) регулювання та зарубіжного досвіду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, врахування яких сприятиме зниженню рівня аварійності (смертності) внаслідок ДТП та зменшенню соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, зокрема визнано

перспективним для впровадження у вітчизняне правове поле та правозастосовну практику: суворішої відповідальності службових осіб уповноважених державних органів, дорожніх організацій, комунальних служб, органів місцевого самоврядування за порушення стандартів та стану доріг, нехтування вимогами безпеки перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; бальної системи обліку порушень правил дорожнього руху; аналітичних систем контролю дотримання водіями швидкісного режиму на магістралях, у тому числі за допомогою відеофіксації та використання спеціально обладнаних автомобілів; заходів компетентного реагування на ДТП з наданням невідкладної домедичної і правової допомоги постраждалим;

– на основі аналізу показників офіційної статистики (дані за 2013–2022 рр.) доведено, що в умовах глобального розширення транспортної інфраструктури та тенденції щорічного збільшення автотранспортних одиниць на автошляхах України перманентно зростає динаміка дорожньо-транспортного травматизму з тяжкими наслідками, у зв'язку з чим теоретично обґрунтовано напрями удосконалення системи організації БДР та експлуатації транспорту на загальносоціальному, спеціально-кримінологічному, індивідуально-профілактичному й віктимологічному рівнях, у тому числі з урахуванням ситуації воєнного стану в цілому по країні та в розрізі окремих регіонів (зокрема деокупованих відповідно до їх специфіки);

– запропоновано засади формування та реалізації кримінологічної політики, спрямованої на запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, як комплексу правових, соціально-економічних, організаційно-управлінських та практичних заходів і рішень, які включають моніторинг кримінологічної ситуації; постановку цілей, завдань і шляхів (способів) розв'язання проблем на засадах доцільності, ефективності, результативності, реальності та інваріантності; розроблення проєкту стратегічного рішення (нормативно-правового акту, стратегії, концепції, плану, програми) з визначенням порядку його ресурсного

забезпечення, обсягів і джерел фінансування; попередня апробація та впровадження прийнятого (прийнятих) рішення (рішень) в правотворчу і правозастосовну практику з моніторингом процесу реалізації (як варіант, в рамках пілотного проєкту); оцінка результатів досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень (за необхідності);

– запропоновано в авторській редакції проєкт *Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року* на основі засад формування та реалізації відповідної кримінологічної політики, що включає комплекс заходів скоординованого впливу на криміногенні й віктимогенні чинники за блоками: концептуальні засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР; правові та організаційні засади (удосконалення законодавства й системи державного управління у сфері забезпечення БДР); удосконалення правозастосовної практики органами сектору безпеки за наступними пріоритетами: моніторинг правопорушень (місць ДТП, аварійно-небезпечних ділянок) з використанням сучасних аналітичних програмних інструментів; моніторинг технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення, надійності та безпечності транспортних засобів та пасажирських перевезень; забезпечення належного рівня підготовки водіїв та дорожньо-транспортної культури населення і підвищення рівня медичного забезпечення;

удосконалено:

– визначення «транспортні кримінальні правопорушення» як передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння (дії або бездіяльність), що полягають у невиконанні (неналежному виконанні) чинних на транспорті правил, посягають на суспільні відносини у сфері безпечного функціонування (руху й експлуатації) транспортних засобів, спричинили шкідливі наслідки або створили загрозу їх настання; «безпека на автомобільному транспорті» – такий стан, за якого не заподіюється (мінімізується) шкода життю і здоров'ю людей, власності, а також довкіллю та іншим охоронюваним законом благам

внаслідок експлуатації автомобільних транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки, а також об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури; *«запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту»* як система цільових заходів впливу з боку уповноважених органів державної влади й місцевого самоврядування (їх службових осіб), громадських організацій та громадян, спрямованих на дотримання водіями та іншими учасниками дорожнього руху правил безпечної поведінки; забезпечення безпеки дорожньої інфраструктури і транспортних засобів; збереження життя і здоров'я людей, власності та довкілля; недопущення протиправних дій та їх своєчасне припинення;

– наукові підходи до конкретизації завдань, функцій і повноважень державних органів (їх службових осіб) щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з визначенням на основі європейського досвіду та національної практики головного суб'єкта у системі державних інституцій сектору безпеки (в структурі Національної поліції України ініціюється створення транспортної поліції), а також чітким законодавчим розмежуванням компетенції центральних органів виконавчої влади та неурядових організацій у реалізації організаційно-управлінських, юрисдикційних, профілактичних, інформаційно-технічних, агітаційно-роз'яснювальних, контрольних-наглядових та інших заходів впливу;

– доктринальне бачення змісту елементів кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні з виокремленням стану і тенденції відповідних категорій протиправних діянь, їх детермінантів, кримінологічних ознак осіб (правопорушників і потерпілих), а також зв'язків таких елементів з системою управління і міжвідомчої взаємодії на місцях виникнення серії аварій та інших небезпечних подій з тяжкими наслідками, у тому числі під час дії особливих правових режимів, у тому числі воєнного стану;

– кримінологічний аналіз комплексу повноважень (компетенцій) окремих суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту за

рівнями: *макростратегічний* – суб'єкти формування загальної державної безпекової політики (Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України); *стратегічний* – суб'єкти формування кримінологічної політики в окремих сферах, що визначають правила, норми та стандарти БДР та використання (експлуатації) автомобільного транспорту, розробляють і впроваджують необхідні для практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо усунення детермінантів й запобігання правопорушенням, припинення, ліквідації небезпек, загроз та їх наслідків (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України; Державна служба України з безпеки на транспорті; Державне агентство автомобільних доріг України; Національна поліція України; Головний сервісний центр МВС України); *оперативний* – суб'єкти реалізації кримінологічної політики на регіональному (місцевому) рівні (місцеві державні адміністрації; територіальні органи центральних органів виконавчої влади, інших державних органів; органи місцевого самоврядування і територіальні громади; військові, військово-цивільні адміністрації; суб'єкти, що залучаються до заходів із забезпечення БДР, зокрема громадські формування, інші інституції громадянського суспільства);

– науковий інструментарій кримінологічного прогнозування, планування та програмування у сфері забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту, що включає комплексний моніторинг чинників, які впливають на стан безпеки, у тому числі виявлення, аналіз та оцінку ризиків, загроз, кризових ситуацій і можливих наслідків, інформаційно-аналітичне забезпечення прийняття уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських рішень (на стратегічному, оперативному й тактичному рівнях), зокрема в особливий період, із обґрунтуванням створення в структурі МВС України кримінологічних центрів; зазначений інструментарій пропонується доповнити розробленими в авторській редакції відповідними порядком і методикою; пропозиціями стосовно підготовки щорічної національної доповіді про стан реалізації

державної політики у сфері БДР та спеціальних звітів про стан транспортної безпеки в Україні;

дістало подальший розвиток:

– кримінологічна характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, з виокремленням спеціального суб'єкта – посадових осіб, на яких покладено відповідальність за технічний стан та експлуатацію автотransпортних засобів, дотримання норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху; службових осіб органів державної влади, які хоч і не є прямими суб'єктами вчинення, але визначають правила, норми та стандарти використання (експлуатації) автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми і процедури, контролюють їх виконання (дотримання) та вживають заходи щодо мінімізації відповідних загроз та їх наслідків;

– концептуалізація кримінологічної моделі загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту на основі коригування парадигми законодавства, що включає: упорядкування (у тому числі їх розмежування) системи норм щодо адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень; удосконалення регулятивного законодавства (подаються ряд проєктів законів України); опрацювання національних стандартів та державних будівельних норм;

– системно-функціональний підхід до реалізації спеціально-кримінологічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, що поєднують організаційні (контроль за дотриманням ПДР, технічним станом транспортних засобів та їх експлуатацією, утриманням автодоріг; удосконалення засобів пасивної безпеки; належний рівень підготовки водіїв; фахове навчання кадрів, які спеціалізуються на виявленні та припиненні кримінальних правопорушень); інформаційні (оперативне надходження до інформації до кримінологічних центрів, її обробка, аналіз, накопичення і зберігання); прогностично-аналітичні (побудова імітацій-

них моделей, криміногенних ситуацій, карт-схем) й методичні (облік усіх обставин, ситуацій, що виникають, модернізація апробованих і розроблених нових тактичних прийомів, методичних схем запобігання кримінальним правопорушенням) складові;

– методологія віктимологічного аналізу кримінологічної ситуації у сфері БДР як необхідної умови віктимологічної профілактики за напрямами постановки завдань, збирання та оцінки віктимологічної інформації; віктимологічного спостереження і супроводження; прийняття рішень щодо впровадження заходів віктимологічного характеру.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації положення впроваджені й можуть бути використані в:

науково-дослідній роботі – для подальших наукових досліджень проблем забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту з метою підвищення ефективності запобігання кримінальним правопорушенням, передбаченим розділом XI КК України (акт Національної академії внутрішніх справ від 18 травня 2023 р.);

законотворчій діяльності – запровадження кримінологічних стандартів у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту шляхом внесення змін та доповнень до Кримінального кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, законів України «Про державні цільові програми», «Про дорожній рух» з урахуванням проекту Стратегії забезпечення БДР та експлуатації транспорту на період до 2030 року (лист Комітету Верховної Ради України з правоохоронної діяльності від 07 червня 2023 р. № 04-27/12-2023/122703);

діяльності правоохоронних органів – для розроблення й удосконалення відомчих (міжвідомчих) нормативно-правових актів, підготовки методичних рекомендацій з питань організації запобігання кримінальним правопорушенням, захисту потерпілих та відшкодування заподіяної їм шкоди (акт Головного слідчого управління Національної поліції України від 10 червня 2023 р.);

освітньому процесі – для підготовки лекцій, навчальних і практичних посібників, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з курсів кримінології, кримінального права, при проведенні різних видів занять (тренінгів) з відповідних дисциплін у процесі підготовки бакалаврів та магістрів за спеціальністю 081 »Право» та в системі підвищення кваліфікації працівників МВС і НПУ (акт Національної академії внутрішніх справ від 18 травня 2023 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація виконана автором самостійно. Усі сформульовані положення та висновки є результатом особистих досліджень автора. Власні теоретичні розробки здобувача в опублікованих у співавторстві наукових працях становлять понад 50 %. Наукові доробки співавторів за темою дисертації не використовувались.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та висновки дослідження оприлюднені автором у виступах на всеукраїнських і міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: «Актуальні тенденції сучасних наукових досліджень» (м. Куновіце, Чеська Республіка, 30–31 липня 2021 р.); «Сучасні наукові дослідження: досягнення, інновації та перспективи розвитку» (м. Куновіце, Чеська Республіка, 17–18 лютого 2022 р.); «Актуальні проблеми права в умовах сучасних викликів» (м. Біла Церква, 14 квітня 2022 р.); «Проблеми кваліфікації та розслідування кримінальних правопорушень в умовах воєнного стану» (м. Київ, 26 травня 2022 р.); «Конституціоналізм в умовах війни» (м. Львів, 23 вересня 2022 р.); «Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період» (м. Одеса-Львів, 28 вересня 2022 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 24 листопада 2022 р.); «Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи попередження злочинності» (м. Одеса, 25 листопада 2022 р.); «Сучасні шляхи вирішення новітніх проблем науки» (м. Куновіце, Чеська Республіка, 27–28 листопада 2022 р.); «Актуальні питання та перспективи використання

оперативно-розшукових засобів у розкритті злочинів в умовах воєнного стану» (м. Київ, 30 березня 2023 р.).

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, чотирьох розділів, що містять 14 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (529 найменувань на 54 сторінках) та п'яти додатків на 23 сторінках. Повний обсяг дисертації становить 508 сторінок, з них основний текст дисертації – 410 сторінок.

РОЗДІЛ 1.
ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ЗАПОБІГАННЯ
КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТУ

1.1. Стан наукової розробки проблем запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні

Нині складно уявити життя без автомобільного транспорту, адже автомобілі перетворилися на об'єктивну необхідність, позаяк за період незалежності, кількість автомобілів на автошляхах України збільшилася майже в п'ять разів й на сьогодні автомобільна транспортна система країни налічує понад 10 млн транспортних засобів, серед яких 7 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів і понад 840 тис. одиниць мототранспорту.

В умовах сьогодення, дорожньо-транспортна аварійність в нашій країні є однією з нагальних соціально-економічних проблем і характеризується надзвичайно високим рівнем ризику виникнення ДТП та тяжкістю їх наслідків. За 2014–2021 роки в Україні зареєстровано близько 800 тис. ДТП, у яких загинуло 29,7 тис. та травмовано 240,4 тис. осіб. 2019 року зафіксовано збільшення кількості ДТП на 5,1 % та травмованих у них осіб на 6,4 % порівняно з 2018 р. Особливо тривожним є те, що понад 42,6 % загиблих у ДТП у 2021 р. – пішоходи та велосипедисти. Значне занепокоєння викликає те, що за останній період на дорогах України загинуло 1,5 тис. дітей віком до 18 років, а ДТП в Україні є першою за поширеністю причиною смерті молоді віком від 15 до 24 років та другою за поширеністю причиною смерті дітей віком від 5 до 14 років [317; 330].

Такі масштабні наслідки ДТП, а також відсутність сталого прогресу в справі їх профілактики (спорадичні успіхи на цій ниві завше є нестабільними та швидкоплинними) зумовлюють постановку питання про побудову кримінологічної (державної) стратегії БДР, котра ґрунтуватиметься на засадах науковості, обґрунтованості, послідовності, безперервності, соціальної спрямованості, економічної доцільності. Це завдання передбачає розроблення широкого спектру правових, організаційних, інформаційних та інших заходів, спрямованих на радикальне зменшення кількості ДТП й рівня дорожнього травматизму в довгостроковій перспективі. Проте найпершим кроком до окресленої мети повинно стати забезпечення плідного наукового підґрунтя. Як свідчить практика, без точних розрахунків, достовірних прогнозів, інноваційних методик і теоретичних напрацювань неможливо ні виробити ефективну систему дій, ані створити надійний механізм їхньої реалізації.

У цьому контексті роль науки тим вагоміша, що сфера БДР знаходиться на стику багатьох галузей і дисциплін. Нею охоплені економічні, правові, соціальні, управлінські, комунікативні, техніко-технологічні, фізіологічні, психологічні та інші аспекти людського існування. Вона пов'язана з розв'язанням величезного масиву наукомістких проблем, які виникають у найрізноманітніших площинах сучасного життя. Така багатоплановість проблематики вимагає застосування обширного наукового інструментарію з різних сфер знань: від класичної механіки до макросоціології, від містобудування до медицини [77].

Серед великої множини напрямів наукового забезпечення БДР особно стоїть юриспруденція. Вивчаючи право, як універсальний регулятор соціальних відносин, юридична наука відшукує оптимальні форми організації всіх царин суспільної життєдіяльності (політики, економіки, управління, техніки, освіти etc.) і, через закономірний вплив на законодавство, окреслює вектори їхнього розвитку.

Транспортна галузь не стала винятком: ключові процеси її функціонування (включно із забезпеченням безпеки) завжди тривають у канві,

торованій правом, а отже, значною мірою зумовлюються станом науково-правових досліджень. Останні сприяють вдосконаленню існуючого правового базису, визначають зміст галузевих концепцій, формують загальне уявлення про принципи, цілі, пріоритети, форми та методи втілення національної політики транспорту [379, с. 89].

На сьогодні, коли питання розроблення стратегії БДР нарешті почало переходити в практичну площину, постає нагальна необхідність узагальнення та систематизації знань, нагромаджених у цій сфері вітчизняною правовою наукою. Причому, з огляду на прискорену динаміку еволюції дорожньо-транспортного комплексу (протягом останніх десятиліть об'єктивні умови його роботи зазнали неабияких змін), найбільший інтерес становлять дослідження нової доби – доби державної незалежності.

До радянського періоду належать такі монографічні праці, як: «Боротьба з дорожньо-транспортними пригодами та правопорушеннями на транспортний засіб в СРСР» (І. Г. Маландин, 1965 р.); «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту» (Г. В. Цуцкиридзе, 1973 р.); «Правові та організаційні проблеми удосконалення загальнодержавної системи забезпечення безпеки дорожнього руху» (В. В. Лук'янов, 1973 р.); «Кримінально-правова боротьба зі злочинними порушеннями правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту або міського електротранспорту» (Р. Г. Мацюя, 1977 р.); «Причини, умови транспортний засобів злочинів та питання профілактики» (Д. С. Ковальов, 1975 р.); «Кримінальна відповідальність за порушення діючих на транспорті правил» (І. В. Скирський, 1985 р.); «Боротьба органів внутрішніх справ з дорожньо-транспортними злочинами, пов'язаними із заподіянням шкоди пішоходам» (В. А. Мисливий, 1987 р.).

Уперше найбільш ґрунтовне дослідження проблем запобігання таким кримінальним правопорушенням було проведено М. Т. Задояним «Кримінологічна характеристика й профілактика крадіжок і угонів автотранспортних засобів органами внутрішніх справ (за матеріалами

Української Радянської Соціалістичної Республіки)», підготовленого 1991 р. на базі Академії МВС СРСР, серед проблем організації діяльності ОВС щодо запобігання таким злочинам виокремлено питання взаємодії підрозділів карного розшуку, слідства та інших служб [117].

Як показує бібліографічний аналіз, з початку 90-х рр. ХХ ст. і до наших днів основна увага правничого загалу (передовсім, учених, які переймаються питаннями дорожньої безпеки) прикута до проблем застосування державного примусу. З одного боку, це пояснюється залишковим «відлунням» радянської правової доктрини, котра постулювала примус як першочергового інструмента впливу на волю та свідомість громадян. З другого, зумовлюється надзвичайною нагальністю проблематики БДР: катастрофічні масштаби дорожнього травматизму вимагають негайного поліпшення ситуації, а в умовах існуючої економічної нестабільності швидкий ефект здатні забезпечити тільки примусові заходи. Тож саме на їх розгляді акцентує більшість сучасних правників [379, с. 90].

Предметна спрямованість кореспондуючих досліджень варіюється залежно від їхньої галузевої спеціалізації та особливостей виконуваних наукових завдань.

Попри те, що вказані наукові праці були першими фундаментальними роботами й обов'язковими для вивчення під час дослідження проблем БДР, основні їхні тези були використані та вдосконалені в сучасних дослідженнях. Саме тому звертаємо більшу увагу на новітній період, який характеризується низкою монографічних праць.

Так, прийняття Кабінетом Міністрів України ще у 1998 р. Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів, метою якої було забезпечення БДР на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, дотримання екологічних вимог експлуатації транспортних засобів та поглиблення інтеграції в транспортну мережу Європейського співтовариства шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів не тільки у напрямках удосконалення конструкції транспортних засобів,

поліпшення стану доріг, вулиць і залізничних переїздів, а й інформаційного, науково-технічного і нормативно-правового забезпечення БДР, зумовило нову віху досліджень проблеми забезпечення БДР на теренах нашої держави, у тому числі наукових розробок, що певним чином стосуються саме правового статусу учасників дорожнього руху.

Серед сучасних перших робіт на досліджувану тему варто зазначити дисертаційне дослідження В. Й. Развадовського «Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»[368], в якій розглядається поняття адміністративної відповідальності, зміна її призначення в умовах побудови в Україні правової демократичної держави, дається характеристика складу проступків, що посягають на БДР; розкривається роль Державної автомобільної інспекції у забезпеченні БДР, особливості її адміністративно-юрисдикційній діяльності.

Дисертаційне дослідження С. В. Гізімчука «Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» [53] присвячено дослідженню соціально-економічних, технічних, нормативних і кримінологічних факторів, що обумовлюють встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, які стосуються забезпечення БДР. У цьому дослідженні вперше було всебічно розглянуто поняття дорожнього руху та, використовуючи це поняття, обґрунтовано необхідність уточнення змісту диспозиції ст. 215 КК України 1960 р., яка встановлювала кримінальну відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення БДР до ухвалення КК України 2001 р.

Крім того, С. В. Гізімчук охарактеризував зміст понять «дія» та «бездіяльність» як форми діяння на підставі опрацювання наукових робіт на теоретичному та прикладному рівнях; визначив етапи розвитку причинного зв'язку між порушенням відповідних нормативів безпеки та шкодою, яка була заподіяна злочином, а також охарактеризував суб'єкт злочину, формалізував

його ознаки і визначив коло осіб, здатних учинити цей злочин, та запропонував вивести з-під охорони цієї норми умови безпеки руху пішоходів.

Незважаючи на всебічність дослідження та вагомий внесок С. В. Гізімчука для протидії злочинам, низка положень його дисертаційного дослідження нині вже не актуальні, оскільки дослідження проводилось за кримінальним законодавством 1960 р., хоча деякі пропозиції були втілені у редакції вже чинного КК України 2001 р., зокрема об'єднання злочинів, що посягають на безпеку дорожнього руху та експлуатацію транспорту, в самостійний розділ закону про кримінальну відповідальність [54].

На початку ХХІ ст. наукові праці у сфері забезпечення БДР були спрямовані на контроль за цією сферою. Так, дисертаційне дослідження О. Л. Міленіна «Правосвідомість учасників дорожнього руху» (2001 р.) присвячене вивченню соціальних відносин, що виникають у сфері дорожнього руху та правового гарантування його безпеки, закономірності їх відображення у свідомості учасників дорожнього руху. Серед основних завдань роботи автор визначає комплексне дослідження чинного законодавства в галузі дорожнього руху, розробка практичних рекомендацій і пропозицій щодо його вдосконалення; висвітлення особливостей правосвідомості різних категорій учасників дорожнього руху, її відмінних рис, структури і функцій; теоретичний аналіз чинників, що впливають на правосвідомість учасників дорожнього руху; розкриття механізму формування правосвідомості учасників дорожнього руху, визначення шляхів підвищення його рівня [236].

Наукова новизна дисертаційного дослідження О. Л. Міленіна полягала в тому, що ним першим у вітчизняній юридичній науці було проведено комплексне дослідження ставлення різних груп людей до правових засобів регулювання відносин, пов'язаних із дорожнім рухом; використано методи конкретного соціологічного дослідження для вивчення правосвідомості учасників дорожнього руху, розглянуто поширеність і небезпечність деяких видів порушень ПДР; запропоновано нові, більш ефективні методи оптимізації процесу формування правослухняної поведінки учасників дорожнього руху і

подолання виявів правового нігілізму; подано авторську дефініцію правосвідомості учасників дорожнього руху; обґрунтовано вирішальне значення гарантування безпеки людини як базової та провідної ідеї, що повинна спрямовувати формування правової свідомості громадян у галузі дорожнього руху, забезпечення пріоритету загальнолюдських цінностей над суто інструментальними засобами регулювання дорожнього руху; визначено бінарність ознак учасників правовідносин на царині дорожнього руху: коло безпосередніх його учасників є значно вужчим, ніж коло суб'єктів правовідносин на цій царині в цілому – не всі власники транспортних засобів, будучи суб'єктами таких правовідносин, є безпосередніми учасниками дорожнього руху.

Також, на основі аналізу впливу нормативно-правової бази на правосвідомість учасників дорожнього руху О. Л. Міленіним обґрунтовано доцільність її кодифікації й підготовки комплексного і єдиного правового документа, що регулював би відносини в галузі дорожнього руху між водієм, пішоходом, іншими учасниками правовідносин у цій сфері [236].

У дисертаційній роботі «Адміністративно-правові засади забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху» (2002 р.) О. Ю. Салмановою була приділена увага дослідженню правовідносин, які виникають в сфері адміністративної діяльності органів внутрішніх справ щодо забезпечення БДР, сутності та видам адміністративно-правових засобів забезпечення БДР, адміністративній відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення БДР і проблеми її реалізації в діяльності органів внутрішніх справ [394].

Особливу зацікавленість під час дослідження правового статусу учасників дорожнього руху викликає запропоноване автором визначення адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху як відповідальності водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, що забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення ПДР, експлуатації транспорту і шляхів, виражену в застосуванні до винних осіб встановлених законом

адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права. Також адміністративні правопорушення у сфері БДР О. Ю. Салманова пропонує класифікувати за чотирма групами: 1) адміністративні проступки, що посягають на екологічну безпеку; 2) адміністративні проступки, що посягають на власність; 3) адміністративні проступки, що посягають на безпеку дорожнього руху; 4) адміністративні проступки, що посягають на встановлений порядок управління [394].

Також детального дослідження дістали види стягнень, які можуть застосовуватись органами влади до учасників дорожнього руху, котрі скоїли адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР.

Дисертаційне дослідження М. М. Стоцької «Провадження в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (2007 р.) присвячене дослідженню у сфері адміністративної відповідальності як складового елементу правового статусу учасників дорожнього руху [417]. Зокрема, у роботі приділена увага визначенню поняття та особливостей провадження в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення БДР; встановленню нормативних засад провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення БДР та систематизувати їх; визначенню правового статусу учасників провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення БДР; характеристиці системи та видів заходів забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення БДР; охарактеризуванню загальнообов'язкових правил забезпечення БДР; визначенню особливостей та порядку здійснення провадження в справах про адміністративні проступки, а також формулюванню основних напрямів удосконалення провадження у справах про адміністративні правопорушення в сфері забезпечення БДР [417].

Дослідження загальних засад здійснення провадження в справах про адміністративні проступки в сфері забезпечення БДР, на думку автора, засвідчив недосконалість їх закріплення в законодавстві про адміністративні

правопорушення, що виявляється у недостатньо чіткому визначенні принципів цього провадження, у зв'язку з чим запропоновано обов'язково передбачити ті принципи, що впливають на законність постанови по справі, – законності, розгляду справи про адміністративний проступок на засадах рівності громадян, презумпції невинуватості, забезпечення права на захист, встановлення об'єктивної істини, публічності (офіційності), гласності (відкритості) розгляду справи та ін. Також автор зазначає, що в системі адміністративно-правових засобів забезпечення БДР провідне місце посідають загальнообов'язкові правила, які стосуються такої сфери. Одна з особливостей загальнообов'язкових правил, які діють у сфері забезпечення БДР, полягає в тому, що більшість з них має підзаконний характер. Оскільки деякі з них містять у собі санкції за їх невиконання, це суперечить положенню Конституції про те, що виключно законами України визначаються діяння, які є адміністративними правопорушеннями, і встановлюється відповідальність за них [417].

Дисертаційне дослідження Р. І. Михайлова «Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах» (2011 р.) присвячено дослідженню історико-правового аналізу становлення законодавства про відповідальність у сфері забезпечення БДР; зарубіжного досвіду застосування адміністративної відповідальності у сфері БДР; адміністративної відповідальності та особливостям провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері БДР; визначення шляхів удосконалення та реформування законодавства у сфері забезпечення БДР, а також дослідженню профілактики проступків як складової забезпечення БДР [235].

Найбільш важливими теоретичними висновками і практичними положеннями дисертаційного дослідження Р. І. Михайлова є: 1) авторське бачення поняття дорожній рух як нормативно врегульованої діяльності, яка має соціальний характер, у результаті якої здійснюється просторове пересування людей і вантажів дорогами за допомогою транспортних засобів або без них.

Безпека дорожнього руху – це стан процесу, що відображає ступінь захищеності його учасників і держави від дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків, а також захищеність інтересів учасників дорожнього руху щодо реалізації потреби у пересуванні; 2) запропоновано враховувати положення зарубіжного законодавства в частині накладення адміністративних стягнень за проступки у сфері БДР: адміністративний арешт, перевірка знань ПДР, так званий повторний іспит, розширення переліку випадків вилучення посвідчення у водія, запровадження фіксованих та пропорційних грошових санкцій, штрафи-попередження, альтернатива значної кількості порушень БДР, у тому числі й тюремне ув'язнення; 3) наведено авторське бачення поняття складу адміністративного делікту, пов'язаного з порушенням законодавства у сфері забезпечення БДР як системи обов'язкових об'єктивних та суб'єктивних елементів діяння, ознаки яких передбачені в диспозиціях норм законодавства, що встановлюють адміністративну відповідальність за порушення ПДР; 4) визначено поняття адміністративна відповідальність у сфері забезпечення БДР як відповідальність водіїв транспортних засобів, інших учасників дорожнього руху, а також посадових осіб, які забезпечують безпечну експлуатацію транспорту, доріг і шляхових споруд, за порушення ПДР, експлуатації транспорту і шляхів, виражену в застосуванні до винних осіб установлених законом адміністративних стягнень уповноваженими на те органами (посадовими особами) на підставах і в порядку, передбачених нормами адміністративного права; 5) наведено авторське бачення поняття адміністративного проступку у сфері забезпечення БДР як протиправної, винної (умисної або необережної) дії чи бездіяльності, що посягає на здоров'я та безпеку громадян, збереження транспортних засобів, шляхів і шляхових споруд, безпеку дорожнього руху, встановлений порядок діяльності державних органів і установ у цій сфері, за яку законом передбачено адміністративну відповідальність; 6) надано авторське бачення поняття профілактика проступків у сфері забезпечення БДР як діяльності держави загалом, її правоохоронних органів, органів місцевого самоврядування у сфері державного управління з

метою проведення загальних і спеціальних заходів, які мають своїм завданням недопущення, нейтралізацію чи ліквідацію причин та умов, що породжують проступки в цій сфері або призводять до них; 7) обґрунтовано оновлений погляд на кодифікацію законодавства у сфері БДР шляхом прийняття Дорожньо-транспортного кодексу як вираження окремої складової публічного права, норми якого повинні регулювати відповідальність за проступки у досліджуваній сфері. У цьому Кодексі пропонується врегулювати такі правовідносини: правила дорожнього руху; правила допуску транспортних засобів до дорожнього руху; правила допуску громадян до участі у дорожньому русі; правила проведення державного технічного огляду транспортних засобів; правила реєстрації транспортних засобів; правила ввезення транспортних засобів на територію України; компетенції органів влади та громадян; вимоги до автомобільних доріг; вимоги до транспортних засобів; відповідальність за порушення у сфері дорожнього руху; порядок провадження у справах про порушення у сфері дорожнього руху [235].

Привертає увагу в контексті предмета дослідження робота Т. О. Гуржія «Державна політика безпеки дорожнього руху» (2011 р.), яка присвячена дослідженню теоретичних і прикладних аспектів організаційно-правового забезпечення БДР в Україні. На основі досягнень вітчизняної юриспруденції, зарубіжного досвіду, аналізу чинного законодавства, нормотворчої та правозастосовної практики вироблено концептуальний підхід до розв'язання актуальних проблем формування та реалізації державної політики БДР.

Систематизовано головні цілі та пріоритетні напрями державної політики БДР; окреслено коло джерел галузевої політики, висвітлено проблематику, пов'язану з їх формуванням, систематизацією та застосуванням; доведено необхідність визнання БДР інтегральною складовою національної безпеки, а також одним із найважливіших напрямів політики держави. Внесено комплекс пропозицій, спрямованих на підвищення ефективності вітчизняної системи забезпечення БДР [79]. Автор дійшов висновку, що українська система державного контролю на автомобільному транспорті знаходиться в стані

глибокої кризи. Недосконалість її інституціональної організації, численні недоліки правового забезпечення, брак матеріальної бази, застарілий «екзекутивний» інструментарій, інші вагомі недоліки зумовлюють низький рівень галузевого контролю, а отже, невпинне зростання показників дорожньо-транспортної аварійності й травматизму [78, с. 78].

Підтримуючи попередника, А. О. Собакарь визначив систему суб'єктів державного контролю за БДР, а також проаналізував їх роль і способи впливу на розвиток відповідної сфери суспільних відносин, а також запропонував конкретні правові та організаційні заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів контролю на автомобільному транспорті [409, с. 15].

Дисертаційне дослідження Ю. С. Коллера «Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» (2012 р.) присвячено концептуально-понятійному визначенню БДР та його складових елементів; здійсненню періодизації розвитку адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері БДР; аналізу зарубіжного досвіду застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері БДР; з'ясуванню підстав адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері БДР; здійсненню характеристики об'єктивних та суб'єктивних ознак адміністративних правопорушень у сфері БДР; проведенню комплексного аналізу порядку провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері БДР та адміністративних стягнень, що застосовуються до винної у скоєнні правопорушення особи; сформульовано пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України, яким регламентовано адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері БДР і провадження в цих справах [156].

За результатами проведеного дослідження Ю. С. Коллером було доведено, що: 1) БДР слід розуміти як систему суспільних відносин, що складається у сфері дорожнього руху для захисту інтересів його учасників у переміщенні та відображає стан їх захищеності від дорожньо-транспортних

пригод. БДР забезпечується цілісністю її соціальної, нормативно-правової, інституційної, технічної, економічної, деліктної та наукової складових; 2) адміністративна відповідальність у сфері БДР розуміється як застосування до осіб, котрі вчинили адміністративні проступки (порушення норм законодавства про дорожній рух), адміністративних стягнень, що спричиняють негативні наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і в порядку, встановлених нормами адміністративного законодавства. Доведено доцільність виокремлення в системі адміністративної відповідальності підінституту адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері БДР; 3) соціальну обумовленість встановлення адміністративної відповідальності за порушення законодавства про дорожній рух визначає низка чинників, які запропоновано поділити на підстави (соціальні, науково-технічні, економічні, профілактичні, адміністративно-правові, політичні, нормативно-правові) та умови (адміністративно-процесуальні, організаційно-правові, культурні та професійні); 4) наголошено на необхідності запозичення досвіду зарубіжних країн щодо: видів адміністративних стягнень за порушення ПДР (зокрема, систему адміністративних стягнень може бути доповнено такими заходами, як обмеження, заборона або припинення діяльності суб'єкта господарювання); розмірів адміністративних штрафів (встановлюється здебільшого в розмірі реальної шкоди, а в деяких державах до суми реальної шкоди додається ще й майновий розмір наслідків, які ця шкода завдасть у майбутньому); запровадження системи нарахування штрафних балів; застосування комбінації з різних санкцій; стягнення штрафу на місці скоєння адміністративного правопорушення; встановлення покарання за найнебезпечніші порушення ПДР у виді тюремного ув'язнення; законодавчого закріплення довічного позбавлення права на керування транспортними засобами; вдосконалення технічних засобів організації та нагляду за дорожнім рухом тощо; 5) підставою притягнення до адміністративної відповідальності у сфері БДР є вчинення

адміністративного правопорушення, що визнане як суспільно небезпечне, протиправне, винне (умисне або необережне) діяння (дія чи бездіяльність), яке порушує закріплені в адміністративному законодавстві права учасників дорожнього руху на безпечні та комфортні умови користування вулично-шляховою мережею і за яке законом передбачено адміністративну відповідальність. Серед чинників, що впливають на виникнення цих правопорушень, слід виділяти технічний, дорожній, географічний, погоднокліматичний та «людський» чинники; 6) адміністративні правопорушення у сфері БДР мають характерні об'єктивні ознаки, серед яких: а) здійснюються як у формі дії, так і бездіяльності; б) пов'язані з порушенням вимог законодавства про дорожній рух; в) є суспільно небезпечними діяннями; г) є винними діяннями і можуть бути здійснюваними як умисно, так і необережно; д) є караними діяннями; е) завжди пов'язані з дорожнім рухом. Установлено, що обов'язковою ознакою об'єктивної сторони адміністративних правопорушень у сфері БДР є місце та наслідки скоєного правопорушення; 7) запропоновано поділ суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері БДР на загальні (учасники дорожнього руху), спеціальні (посадові особи) та особливі (суб'єкти господарювання – автомобільні перевізники); 8) провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері БДР визначено як самостійне адміністративно-юрисдикційне провадження, що становить комплекс взаємопов'язаних і взаємообумовлених процесуальних дій уповноважених органів (посадових осіб), спрямованих на своєчасне, всебічне, повне та об'єктивне з'ясування обставин кожної справи про порушення правил, норм та стандартів у галузі дорожнього руху, вирішення її згідно з чинним законодавством та притягнення осіб, винних у їх скоєнні, до адміністративної відповідальності [156].

Дисертаційне дослідження Є. В. Циби «Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом України» (2011 р.) присвячено дослідженню генези інституту адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів

та вантажів автомобільним транспортом у різні історичні періоди, а також виділити його особливості в зарубіжних країнах; визначенню соціальної та економічної зумовленості інституту адміністративної відповідальності за означені порушення; розгляду перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом як об'єкта адміністративно-правового регулювання; аналізу підстав й змісту адміністративної відповідальності за такі порушення; розкриттю суб'єктивних та об'єктивних ознак адміністративних деліктів у сфері перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; проведенню комплексного аналізу адміністративно-правового статусу суб'єктів адміністративно-деліктного процесу в досліджуваній сфері шляхом характеристики окремих його елементів (прав, обов'язків та гарантій); особливостям провадження у справах про адміністративні проступки щодо порушення правил перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; сформулюванню ключових проблем та розробленні пропозицій щодо вдосконалення адміністративно-деліктного законодавства в сфері перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні [475].

Наукова новизна дисертаційного дослідження Є. В. Циби полягає в тому, що ним уперше запропоновано та обґрунтовано власний варіант періодизації інституту адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом та подано розгорнуту характеристику кожного періоду з виокремленням відповідних особливостей; дано авторське визначення адміністративного проступку у сфері перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом як суспільно небезпечного, протиправного, винного (умисного або необережного) діяння, що посягає на встановлений законом порядок, правила, норми та стандарти в галузі перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; сформульовано авторську дефініцію адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом як особливого виду юридичної відповідальності, що являє собою процесуальне застосування правомочним суб'єктом заходів примусового

впливу щодо особи, яка вчинила адміністративний проступок, що посягає на встановлений законом порядок, правила, норми та стандарти в галузі перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. Також автором дисертації удосконалено поняття «пасажирські перевезення автомобільним транспортом» у частині розширення переліку транспортних засобів, якими перевозять пасажирів, вантажними автомобілями, пристосованими для перевезення пасажирів та поняття «адміністративно-правове регулювання перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» [475].

Незважаючи на чималий внесок учених України у дослідженні проблеми забезпечення БДР загалом та правового статусу учасників дорожнього руху зокрема, здебільшого ці наукові доробки стосувались тільки адміністративної відповідальності учасників дорожнього руху як одного з елементів правового статусу, що тільки у своїй невід'ємній сукупності відображають цілісне та завершене поняття правового статусу учасників дорожнього руху. А загалом, питання контролю за БДР є досить непогано розробленим, а праці вищезазначених науковців містять важливе практичне й теоретичне значення.

Крім того, враховуючи всі зміни та доповнення в адміністративному законодавстві України, які відбулися в країні за останні роки, зокрема, зміни у правах та обов'язках учасників дорожнього руху з прийняттям Закону України «Про Національну поліцію» та ліквідацію з цього приводу міліції та ДАІ як її складового підрозділу; зміни у складах адміністративних правопорушень у сфері БДР, санкціях, що накладаються повноваженими на те органами за їх скоєння, порядку притягнення особи до адміністративної відповідальності тощо, свідчить про те, що більшість висновків та рекомендацій науковців, викладених у своїх дослідженнях, на жаль, на сьогодні вже втратили актуальність, а тому є необхідність у комплексному дослідженні правового статусу учасників дорожнього руху з урахуванням сьогодення та наданні з цього приводу пропозицій щодо його розвитку та перспектив функціонування щодо забезпечення БДР на території України в майбутньому.

Першим за новим КК України на досліджувану тематику було ґрунтовне дисертаційне дослідження В. А. Мисливого «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально правове та кримінологічне дослідження)» (2005 р.) [233], яке вперше комплексно дослідило кримінально-правові і кримінологічні проблеми злочинів проти БДР та експлуатації транспорту. З урахуванням вітчизняного і зарубіжного досвіду в ній було висунуто низку концептуальних теоретичних та прикладних положень і висновків щодо убезпечення дорожнього руху, застосування окремих інститутів кримінального права, соціальної обумовленості кримінальної відповідальності, розроблено нову конфігурацію системи БДР. А також удосконалено систему кримінально-правових норм щодо злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту. Розроблено основні засади запобігання цим злочинам на загальносоціальному, спеціально-кримінологічному та віктимологічному рівнях.

Зазначаємо й дисертаційну роботу С. В. Бабаніна «Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил» (2008 р.), в якій серед найбільш важливих теоретичних висновків і практичних положень цього дослідження є пропозиція нової класифікації транспортних засобів щодо їх поділу на моторні, маломоторні й безмоторні, яка дозволяє їхнє більш чітке визначення й універсальне застосування у нормативних актах, що використовуються під час кваліфікації злочинів, пов'язаних із порушенням чинних на транспорті правил; пропозиція диференціювати відповідальність за злочини, передбачені ст. 291 КК України, залежно від визначених суспільно небезпечних наслідків; встановлення додаткового покарання у вигляді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю у всіх без винятку санкціях норм про порушення правил безпеки на транспорті; вдосконалення критеріїв криміналізації порушення чинних на транспорті правил тощо [9, с. 42].

У монографічній праці Я. В. Матвійчук «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

(порівняльно-правове дослідження)» досліджуються порушення правил БДР або експлуатації транспорту за кримінальним законодавством України, Литви, Латвії та Естонії, особливості застосування положень кримінального законодавства кожної із зазначених країн, а також здійснюється юридичний порівняльний аналіз порушень правил БДР або експлуатації транспорту [222]. Зокрема, автором доведено, що деякі положення кримінального законодавства Литви, Латвії й Естонії стосовно відповідальності за порушення ПДР не мають аналогів у КК України, а також визначено спільні та відмінні риси системи та конкретних видів покарань, загальних положень про звільнення від кримінальної відповідальності та звільнення від покарання за порушення правил БДР або експлуатації транспорту, відображених у кримінальному законодавстві досліджуваних країн. Крім того, автор також приділяє увагу подальшому розвитку визначення критеріїв відмежування злочинних порушень ПДР від інших схожих правопорушень.

Викликає певний інтерес наукова праця Н. О. Федчун «Кримінологічна безпека мореплавства та кримінально-правові засоби її забезпечення» (2014 р.), яка є спеціальним комплексним дослідженням питань кримінологічної безпеки в морській сфері. Авторка переглянула значення впливу та ролі людського чинника в механізмі виникнення і реалізації загроз безпеки мореплавства, зокрема її кримінологічну складову. Досліджено сутність кримінологічної безпеки мореплавства у контексті загальної безпеки мореплавства, визначені загрози кримінологічній безпеці мореплавства та засоби їх нейтралізації, з'ясовані проблемні питання теорії та практики застосування кримінально-правових засобів убезпечення мореплавства [461].

У дисертації С. О. Колба на тему «Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні», захищеній у 2016 р. [155], на підставі всебічного аналізу стану досліджень в науці кримінології проблем, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні, та отриманих власних емпіричних даних і вивчення міжнародного досвіду, досліджено поняття попередження цього виду злочину, визначено проблемні питання і

розроблені науково обґрунтовані системні заходи з удосконалення механізму загальносоціальної, спеціально-, індивідуальної і віктимологічної попереджувальної діяльності в кримінології за цим напрямом.

Крім того, у вказаній роботі визначено стан (2002–2014 рр.) і тенденції розвитку цього виду злочину в Україні, зокрема встановлено два періоди його вчинення:

а) 2002 – 2010 рр., під час якого спостерігалось щорічне зменшення кількості незаконного заволодіння транспортними засобами;

б) 2011 – 2014 рр. – різке збільшення цих злочинних виявів, які в 2014 р., порівнюючи з 2002 р., збільшилися на 46,8 %, а з 2013 р. – на 86,1 %.

Цим автором встановлено три групи детермінантів, що породжують і зумовлюють вчинення цього злочину:

1) детермінанти загальної злочинності (загальне явище);

2) детермінанти організованої злочинності, у структурі якої 3 % злочинів пов'язано з незаконним заволодінням транспортними засобами (особливе явище);

3) детермінанти безпосереднього скоєння цього злочину (одиничне (конкретне) явище) та виведено кримінологічний портрет особи злочинця, основу якого складають найбільш суттєві ознаки.

Як встановлено С. О. Колбом, у механізмі злочинної поведінки особи значну роль відіграють віктимологічні аспекти, що виявляються через:

а) віктимну поведінку потерпілих від цього злочину;

б) віктимологічні ситуації та стосунки між злочинцем і жертвою злочину;

в) загальну віктимізацію населення України в сучасних умовах, зумовлену низьким життєвим рівнем, незадовільним соціально-матеріальним станом, недовірою до правоохоронних органів, а також малоефективною діяльністю усіх без винятку суб'єктів попередження злочинів.

В аналізованій дисертації вдосконалено понятійний апарат з обраної наукової проблематики, сформульовано авторські поняття «попередження незаконного заволодіння транспортними засобами»; «характеристика

«кримінологічного аспекту незаконного заволодіння транспортними засобами»; «загальносоціальне попередження незаконного заволодіння транспортними засобами»; попередження «спеціально-кримінології незаконного заволодіння транспортними засобами»; «індивідуальне попередження незаконного заволодіння транспортними засобами».

Зазначеним вище автором було розглянуто особу злочинця, досліджено запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом з точки кримінологічної характеристики, але не розглядалися питання, що можуть бути враховані під час розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом.

Дисертація Д. В. Горшкова на тему «Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання» була захищена у 2016 році. Цей автор висвітлив комплексний аналіз кримінологічної характеристики і попередженню незаконного заволодіння транспортними засобами. У межах дослідження охарактеризовано кримінально-правові ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України). Визначено кількісні і якісні показники незаконного заволодіння транспортним засобом в Україні.

До того ж зазначається, що рівень злочинів, відповідальність за які передбачена статтею 289 КК України, не демонструє сталих тенденцій; груповий характер властивий кожному п'ятому злочину; для злочинів характерний високий рівень рецидиву; відзначається рівномірність поширення по регіонах України. Представлена характеристика кримінології (включаючи соціально демографічні, морально-психологічні, кримінально-правові ознаки) особи злочинця, що здійснює незаконне заволодіння транспортним засобом.

Середньостатистична особа злочинця характеризується таким чином – це чоловік у віці від 18 до 39 років; працездатний, але не працюючий і такий, який не вчиться; що має не зняту і не погашену судимість; з середньою або середньою спеціальною освітою; з нерозвиненими правовими і моральними

переконаннями; з низьким рівнем домінуючої зацікавленості в суспільно корисних формах діяльності.

Запропонована типологія особи злочинця, який незаконно оволодів транспортним засобом. Виділено такі типи злочинців:

- випадкові злочинці, які, зазвичай, здійснюють незаконне заволодіння транспортними засобами за відсутністю навичок злочинної кваліфікації і цей одиничний епізод не відповідає в цілому позитивній спрямованості їх життєвих установок і диспозицій;

- стійкі злочинці – в основному професійні злочинці та рецидивісти, в яких установка на скоєння злочину існує як засіб подолання конфлікту і забезпечення свого існування, при цьому основний мотив їх злочинів – корисливий;

- особливо небезпечні злочинці, характеризуються як ті, що належать до визнаних у злочинному середовищі злочинців із вузькою спеціалізацією і високим рівнем професіоналізму.

Виявлений, проаналізований і пояснений комплекс чинників детермінації незаконного заволодіння транспортним засобом (з урахуванням особливості криміногенного впливу соціально-економічних, політичних, ідеологічних, організаційно-управлінських, психологічних, біологічних, екологічних чинників і т.д.). Запропонована система заходів попередження незаконного заволодіння транспортним засобом, яка охоплює відповідну практику кримінології на загальносоціальному і спеціальному рівні кримінології.

Акцентована увага на віктомологічній профілактиці незаконного заволодіння транспортним засобом. Автором цього дослідження було розглянуто незаконне заволодіння транспортним засобом з точки зору кримінологічної характеристики, не охоплюючи кримінально-процесуальний акцент розслідування такого виду кримінального правопорушення, що підтверджує актуальність обраного мною дисертаційного дослідження [75].

2019 року В. В. Бесчастна дослідила особливості кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту

особами, які керують транспортними засобами. З позиції аксіологічної концепції визначення об'єкта складу злочину встановлено, що об'єктом порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є потерпілий, його життя та здоров'я як сукупність нематеріальних благ останнього, а також інтереси потерпілого та соціальні зв'язки. На основі проведеного аналізу чинного законодавства в сфері БДР з'ясована необхідність охоплення суб'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК України, пасажиром. Для вдосконалення покарання за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, запропоновано: 1) з санкції ч. 1 ст. 286 КК України виключити арешт як вид покарання за такий злочин, позбавлення права керувати транспортними засобами як додатковий вид покарання встановити на строк до одного року; 2) санкцією ч. 2 ст. 286 КК України встановити покарання у вигляді позбавлення волі на строк від двох до п'яти років, позбавлення права керувати транспортними засобами як додатковий вид покарання встановити на строк від одного до п'яти років; 3) санкцією ч. 3 ст. 286 КК України встановити покарання у вигляді позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на той самий строк; 4) позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додатковий вид покарання, передбачений ч. 1 ст. 55 КК України, встановити на строк від одного до п'яти років або на строк позбавлення волі особи [22].

Дисертаційне дослідження О. О. Звоненко присвячено кримінальній відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху. У роботі проаналізовано теоретичні аспекти об'єкта та предмета злочинів, надано їх визначення щодо складу злочину, передбаченого ст. 288 КК України. Обґрунтовано розмежування такого злочину від суміжних складів злочинів і аналогічного адміністративного делікту. Запропоновано визначення родового об'єкта, безпосереднього об'єкта та предмета цього злочину. Визначено, що у кримінальному законі передбачено підстави та умови звільнення особи від покарання, що свідчить

про його гуманізм і справедливість. Отже, караність не означає автоматичного покарання всіх без винятку винуватих осіб, оскільки кримінальний закон надає можливість карати лише в порядку менш жорстких санкцій, не пов'язаних з ізоляцією особи від суспільства, і переходити до більш жорстких санкцій, в яких передбачаються певні строки ув'язнення [123].

На підставі висновків і результатів дослідження надано пропозиції щодо внесення змін до положень КК України, а також відносно практичного застосування правових норм КК України при кваліфікації такого злочину.

Серед інших праць, що стосуються змісту наукових проблем, визначених як завдання цієї роботи, можна назвати: 1) практичний посібник Ю. Ф. Іванова «Незаконне заволодіння транспортним засобом: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти» [131]; 2) методичні рекомендації: «Організація і тактика боротьби підрозділів Департаменту карного розшуку МВС України з легалізацією автотransпортних засобів, здобутих злочинним шляхом» (О. М. Брисковська, О. М. Корнєв, В. П. Кравченко та ін.) [270]; «Запобігання незаконному заволодінню автотransпортом, що вчиняється за участю неповнолітніх» (С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, О. А. Просолов та ін.) [121]; в) «Взаємодія підрозділів карного розшуку та служб органів внутрішніх справ у розкритті незаконного заволодіння автотransпортом» (С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, А. В. Капашук та ін.) [44]; 3) навчальний посібник «Організація розслідування окремих видів злочинів» (А. Ф. Волобуєв, О. Є. Користін, Р. Л. Степанюк та ін.) [271]; 4) інші наукові та навчально-методичні видання, а саме певні параграфи, розділи у криміналістичних виданнях, у навчально-методичних джерелах з курсу «Оперативно-розшукова діяльність», науково-практичних коментарях до ст. 289 КК України [251, с. 686–688].

Таким чином, усі праці варто поділити на дві групи: радянського (1965–1990 рр.) та сучасного періодів (1991 р. і донині). Проблеми забезпечення БДР у наукових працях досліджували за такими напрямками: а) здійснення контролю за забезпеченням безпеки на автотransпорті в Україні; б) відповідальності у

сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті; в) діяльності органів виконавчої влади у сфері забезпечення БДР; г) діяльності правоохоронних органів у сфері забезпечення безпеки на транспорті; ґ) кримінальної відповідальності; д) дослідження статистичних даних у сфері забезпечення безпеки на транспорті.

Однак дорожній рух – надзвичайно складна та високоорганізована соціально-технічна система. Її безпека пов'язана з силою силенною різноаспектних проблем (геополітичних, економічних, господарських, кадрових, виховних, інформаційних), які, апріорі, неможливо вирішити тільки засобами кримінального чи адміністративного права. Така обставина вимагає проведення спеціальних досліджень у межах інших галузей правової науки. На сучасному етапі суспільного розвитку транспортний засіб (автомобіль, мотоцикл тощо) не є предметом розкоші, а об'єктивною необхідністю. Це призвело до суттєвого збільшення кількості автотранспорту протягом останніх десятиліть, про що яскраво свідчить статистика. Порівняно з 2000-ми роками кількість автомашин на шляхах України збільшилась майже в чотири рази. Збільшення кількості автомобілів у сукупності з такими чинниками, як значне підвищення їх швидкісних характеристик, а також зростання чисельності недосвідчених водіїв призвели до значного збільшення кількості ДТП в Україні і, як наслідок, – зростання показників смертності людей (особливо серед молоді віком від 20 до 35 років). Така ситуація зумовлює необхідність пошуку шляхів підвищення безпеки на транспорті. Розроблення й запровадження заходів забезпечення безпеки на транспорті вимагає попереднього ґрунтовного науково-теоретичного опрацювання цієї проблематики.

1.2. Генезис безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні

Проблематика забезпечення БДР була, є і буде актуальною для будь-якої країни. Україна за рівнем смертності від ДТП посідає п'яте місце в Європі. Цивілізоване суспільство не може існувати без належного задоволення соціальної потреби в просторовому переміщенні засобами автомобільного транспорту. Дорожній рух як соціальна система є первісно небезпечним, заздалегідь аварійним явищем, пов'язаним із автомобілем як джерелом підвищеної небезпеки. Саме аварійність є показником ефективності державного управління у сфері організації діяльності із забезпечення БДР. В Україні таку діяльність проводять поєднані в єдину соціальну систему органи виконавчої влади всіх рівнів, правоохоронні органи та окремі галузі народного господарства (автомобілебудування, дорожнє господарство, комунальне господарство, освіта, охорона здоров'я, засоби масової інформації тощо), чільне місце серед яких відводиться НПУ, зокрема Департаменту патрульної поліції [116].

Актуальність проблеми забезпечення БДР зумовлюється інтенсивним збільшенням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, та ускладненням вимог до осіб, які управляють ними. Небачені потужності, швидкості та рушійна потенція техніки, що використовується, супроводжуються інтенсифікацією психічної діяльності людини. Усе це при обмежених психофізичних можливостях людини зумовлює зростання ймовірності вчинення автотранспортних правопорушень [425, с. 158].

З IX ст. починається значне розширення мережі не тільки внутрішніх, родових і міжродових сухопутних шляхів, а й міжродових та міжнародних торгових шляхів по території України. Складається система сухопутних шляхів сполучення, а дороги стали набувати статусу державної справи, яка повинна і регулюватися державним управлінням. Першим документом такого регулювання є одна із статей першого кодексу законів Стародавньої Русі, який

був започаткований Ярославом Мудрим у 1015 р. Стаття ця іменувалась «Урок мостникам» і мала безпосереднє відношення до дорожньої справи, тому що «мостники» – загальне визначення всіх майстрів по будівництву і ремонту мостів і мостових, тобто перших у нашій історії дорожніх будівельників. Стаття, до речі, регулювала вартість робіт по влаштуванню опор і помостів дерев'яних мостів [89]. Ця стаття дещо коригувалась, уточнювалась онуком Ярослава Володимиром Мономахом у 1113 р., а в 60-х роках XIII ст. праправнук Володимира, князь Ярослав Ярославович, що княжив у Великому Новгороді, склав Статут, присвячений замоцненню міських вулиць і під'їзних доріг. Положення цього Статуту щодо обов'язкової участі всього населення, навіть князя, в оплаті робіт та матеріалів для покриття доріг і будівництва мостів, тобто загальна дорожня повинність, були характерними для всіх земель Київської Русі. І, нарешті, до тих часів відносяться перші згадки в літописах про спеціальних посадових осіб «мостників» та «осьминників», які відали питаннями управління дорогами та мостами. Тільки за наявності цих осіб міг реалізуватися наказ князя Володимира: «теребите пути и мостите мосты», а також поява в законодавстві Київської Русі згаданих «Урока мостников» та «Устава Ярослава князя о мостах» [474].

Отже, сухопутні шляхи Київської Русі хоч і були слабо упорядкованими ґрунтовими дорогами, але їхнім станом у поселеннях та найбільш стратегічних напрямках уже почало опікуватися суспільство. Тоді, коли межі України рухалися на південь, з виявом нових міст і поселень з'являлися і нові дороги, які, поєднуючись зі старими напрямками, формували дорожню мережу країни. Багато цих доріг увійшло до сучасної мережі автомобільних доріг України. Посилювалася увага держави до доріг і місцева влада почала навіть звітувати про стан доріг і виконання наказів щодо його поліпшення [123].

З розширенням меж російської імперії та приєднанням українських земель до неї, становлення транспортної системи знаходилося у віданні великої держави. Найбільш значущим етапом розвитку дорожнього господарства був період правління Катерини II. Саме в ті часи було побудовано дороги між

багатьма містами в країні. Вона приділяла дорожньому будівництву, як важливій державній справі, достатньо великої уваги, головним вона вважала досягнення максимальної якості доріг. З цією метою було проведено «губернську реформу», згідно з якою більшість центральних відомств було ліквідовано, а їхні повноваження передано губерніям та уїздам.

Сучасна система забезпечення БДР була закладена на теренах України з виявом першого гужового транспорту (кін. XVII ст.), коли питання забезпечення БДР уперше стали об'єктом правового регулювання [484], а середина XVIII ст. знаменувалась виявом значної кількості міських кінних перевезень. На той час Україна була частиною Російської імперії, а тому період розвитку правового статусу учасників дорожнього руху в Україні у зазначений проміжок часу можна назвати етапом розвитку правового статусу учасників дорожнього руху у період входження України до складу Російської імперії (XVIII – поч. XX ст.) [204].

Так, у Зводі Законів установлені правила користування дорогою для мешканців поселень, ямщиків та перевізників; дороги поділяються на п'ять класів: 1) головного сполучення; 2) більших сполучень; 3) звичайних поштових сполучень з губернії до губернії; 4) повітових поштових та торгових сполучень; 5) сільські та польові [243, с. 158]. Усі дороги утримуються за рахунок Головного Управління Шляхів сполучення та Приватних Будинків. До доріг головного сполучення належало й Київське шосе у двох напрямках: від Києва до Бресту та від Києва до Орла, а шосе – Могильов, Чернігів, Київ називалося Київським. Необхідно зазначити, що шосейні дороги, які підпорядковувалися Міністерству шляхів сполучення, поділялися на два види: шосе державного значення та шосе місцевого значення. Загальні повітові, губернські, ґрунтові, поштові, торгові та військові дороги утримуються за рахунок земських повинностей, під керівництвом Губернських будівельних та дорожніх комісій і Повітових дорожніх комісій [243, с. 159].

Систематична діяльність уряду в галузі шляхів сполучення почалась ще за часів І. Мазепи. 1718 року була створена Комерц-Колегія, яка, поряд із

торгівлею, займалась водними шляхами та ґрунтовими дорогами, у 1802 р. Олександр I видав Указ «Про заборону швидкої їзди», який вперше на законодавчому рівні визначив відповідальність за порушення правил руху гужового транспорту не тільки візника, а й власника екіпажу, а також встановив такі заходи впливу: відсилка до гамівного будинку, конфіскація коня, штраф (тільки у разі необхідності лікування постраждалого від пригоди) [473].

Уперше відповідальність за порушення у сфері БДР установлено у 1845 р. прийнятим «Уложением о наказаниях уголовных и исправительных» й лише при вчиненні ДТП з тяжкими наслідками, а також при ушкодженні покриття вулиць чи доріг. Серед санкцій до винної у скоєнні схожих діянь особи застосовувались такі: штраф, арешт, биття різками, обов'язок відшкодувати спричинену шкоду потерпілому [460; 204, с. 185].

Централізації державного управління усіма видами транспорту, упорядкуванню будівництва та експлуатації залізничних шляхів сприяло офіційне заснування у 1865 р. Міністерства шляхів сполучення. Слід зазначити, що організаційна структура такого відомства неодноразово реформувалася, однак у основних рисах вона склалася в кінці XIX ст.

У центральному апараті Міністерства шляхів сполучення питаннями експлуатації залізничного транспорту відало Управління залізничних доріг, розпорядчі повноваження мав начальник управління, а відповідальні рішення приймала Колегія управління. Основною територіальною ланкою було місцеве управління, яке очолював начальник дороги. При начальнику дороги була створена рада правління з представників інших відомств (по одному від Державного контролю та Міністерства фінансів) та начальників служб. Рада правління розглядала найбільш важливі питання фінансового, господарського та комерційного характеру. Представники Держконтролю та Мінфіну мали права вирішального голосу [369].

Сталого зв'язку із місцевими господарськими органами дороги не мали. Згодом, після створення так званих підрайонних комітетів, такий зв'язок було встановлено, але стосувався вузької сфери розподілу вагонів для масових

вантажів. Приватні залізничні дороги, що діяли як комерційні підприємства, знаходились у віданні колегіальних органів – Правлінь, що виступали як колективні власники дороги. Управління будь-якою частиною дороги було простим виконавцем волі розпорядження свого Правління. Така система управління була побудована на зразок французької системи. Однак в умовах Росії виявились її істотні недоліки: надмірний централізм, організаційна замкнутість та уособленість деяких служб та підрозділів, множинність керівництва одним і тим же об'єктом або процесом по лінії різних служб; поєднання у одному апараті інспекторських та господарських функцій [369].

Кінець XIX – початок XX ст. на території Європи, у тому числі знаходження сучасної України, характеризується розвитком міжнародно-правових відносин у сфері БДР, появою розвиненої системи організації міських перевезень, контролю за дорожнім рухом, а також страхуванням транспортних засобів їх власниками. Також, на початку XX ст. на вулицях і дорогах великих міст з'являється ще більше видів транспортних засобів, зокрема, гужова повозка, мотоцикл, автомобіль та трамвай. Проте правовий статус нових учасників дорожнього руху не був регламентованим. Більше того, постійне збільшення транспортних засобів на дорогах Російської імперії вимагало прийняття спеціальних правових норм, що закріплювали б на законодавчому рівні права, обов'язки та відповідальність учасників дорожнього руху, а також регулювали комерційну діяльність перевізників [204, с. 186].

Початок XX ст. відзначено створенням єдиного центрального органу управління та будівництва шляхів сполучення, інституту для підготовки інженерів для цього відомства; розширюється мережа доріг, причому ґрунтові поступаються місце шосейним. 1908 року створена Державна рада до складу якої входило два Департаменти: Перший та Другий, а також управління Внутрішніх Водних Шляхів і Шосейних доріг. На Комітет Управління покладалося: розгляд проєктів фінансових кошторисів; обговорення пропозицій про будівництво нових шосейних і водяних споруд та обговорення змін щодо цих споруд; виконання робіт щодо будівництва доріг; про зміни та доповнення

щодо згоди підрядників і постачальників з поважних причин стягнення штрафів; розгляд звітів по шосейним шляхам; обговорення та узаконення запропонованих проєктів.

Комітету було надано такі права: заготовлення матеріалів та інші приналежності щодо будування водних і шосейних шляхів сполучення; укладання договорів на роботу та поставку матеріалів; здача в оренду власності, що належала водним та шосейним шляхам сполучення. Для розгляду технічних проєктів та питань щодо технічного нагляду за водними і шосейними шляхами сполучення при Комітеті створюється Технічна нарада [158, с. 216; 123].

Норми, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту, існували і в дореволюційному кримінальному законодавстві. Основна увага в «Кримінальному укладенні» 1903 р. приділялася передусім забезпеченню безпеки руху та експлуатації залізничного, річкового та морського транспорту [474]. Так, у гл. 30 «Пошкодження майна, шляхів сполучення, граничних і тому подібних знаків або інших предметів» встановлювалася відповідальність осіб, винних службовців «в пошкодженні для громадського користування водяних шляхів, шлюзів, водоспуску, греблі, мости чи іншої споруди для переправи, судноплавства, попередження повеней» (ст. 557). У ч. 2 цієї статті передбачалася відповідальність за такі ж дії, якщо вони створювали небезпеку для життя людей. У ст. 558 йшлося про відповідальність за порушення безпеки залізничного руху або плавання, що могло виражатися в пошкодженні залізничних шляхів або рухомого складу залізниць, пароплавів і морських суден, а також про відповідальність за пошкодження попереджувальних знаків, установлених для безпеки залізничного руху або судноплавства. Більш сувора відповідальність передбачалася ст. 558 Уложення у випадках краху залізничного транспорту, пароплава і морського судна. У «Кримінальному уложенні» містилися й інші норми, що забезпечують безпеку функціонування залізничного та водного (морського та річкового) транспорту. Найбільш сувора відповідальність встановлювалася для осіб, які

порушили правила безпеки з метою викликати крах будь-якого з названих видів транспорту.

Також, у 1909 р. була здійснена перша спроба уніфікації ПДР на міжнародному рівні шляхом прийняття згоди, що мала назву «Міжнародна конвенція відносно переміщення автомобілів» [309]. 1910 року вона була ратифікована Російською імперією та з 01 травня стала обов'язковою до виконання на всій території держави. Конвенція складалася з 15 статей і містила перелік обов'язкових вимог до автомобіля, водія, порядку обгону, уніфікувала чотири міжнародних попереджувальних знака («Лоток», «Перекресток», «Вираз», «Переезд рельс») і рекомендувала їх встановлення на відстані близько 250 м до перешкоди. Також була закріплена форма міжнародного водійського посвідчення (міжнародне дорожнє свідоцтво для тимчасового пересування за кордоном) [309; 204, с. 187].

1917 року Тимчасовим урядом було винесено постанову «Об учреждении Автомобильного отдела», до повноважень якого належав контроль за використанням автотранспорту і запчастин, розроблення та подання Тимчасовому уряду проєктів про необхідні заходи [410, с. 923–934], а першим нормативно-правовим актом того часу у сфері забезпечення БДР став Декрет Ради народних комісарів «Правила автодвижения по городу Москве и ее окрестностям» (1920 р.), в якому закріплювався порядок реєстрації автомобілів, що випускаються на лінію, форма шляхових листів та посвідчень водіїв, вимоги до водіїв, зокрема, наявність документів, що підтверджують законність права керування транспортними засобами [267].

Після Лютневої революції на основі єдиного управління залізничних доріг у центральному апараті Міністерства шляхів сполучення було створено чотири самостійних управління: експлуатаційне, технічне, господарське та адміністративне. Така розбудова відомства не сприяла підвищенню ефективності управління.

1917 року був заснований Народний комісаріат шляхів сполучення (НКШС), який очолював народний комісар, відповідальний перед Радою

Народних Комісарів (РНК) та ВЦВК Ради робітничих та селянських депутатів. Народний комісар шляхів сполучення мав право приймати одноосібні рішення. Апарат управління НКШС являла колегія, яку очолював народний комісар шляхів сполучення. Кожен із членів колегії очолював окремий виконавчий орган – управління Народний комісаріат шляхів сполучення і був комісаром цього управління, відповідальним за його роботу [369].

Для розгляду питань технічного характеру організовується технічна рада, а для розроблення важливих питань загального характеру та за галузями діяльності створюється Центральний комітет з перевезень, до складу якого входили не тільки представники Народного комісаріату шляхів сполучення, а й інших відомств, ВРНГ (Всеросійської ради народного господарства). На цей комітет покладалась розробка у державному масштабі планів перевезень вантажів по всій мережі, а також проведення регулюючих заходів.

Для загального керівництва транспортною політикою на залізничних дорогах та вирішення питань державного значення оперативних військових та експлуатаційних перевезень 07 жовтня 1919 року постановою РНК при Раді Народних Комісарів була утворена Вища рада із залізничних перевезень у складі п'яти осіб з представників НКШС, Реввійськради, ВРНГ, Народного комісаріату продовольства та Всеросійської евакуаційної комісії. На початку 1920 р. тарифна справа фінансового відомства щодо шляхів сполучення була скасована та передана Народному комісаріату.

Політизація процесів державотворення не змогла не відбитися на розвитку транспорту. У лютому 1920 р. при Народному комісаріаті утворюється Головне політичне управління (Головполітшлях) із відповідними органами у низових територіальних підрозділах.

1921 року було прийнято важливу урядову постанову про об'єднання усіх залізничних, внутрішніх водних та морських шляхів сполучення на території УРСР у спільну мережу шляхів сполучення та створення єдиного Народного комісаріату шляхів сполучення, до складу якого ввійшли чотири центральних управління: Центральне управління залізничного транспорту (у віданні –

експлуатація, утримання, ремонт та розвиток залізничних доріг), Центральне управління річкового транспорту (з аналогічними функціями у галузі річкових шляхів та перевезень), Центральне управління морського транспорту, Центральне управління місцевого транспорту (автомобільний, гужовий, трамвайний транспорт, завантажувально-розвантажувальні роботи та експедиційне обслуговування).

Кожне з перелічених управлінь, у свою чергу, поділялося на відповідні відділи. Крім основних чотирьох управлінь за видами транспорту, до складу ввійшли загальні функціональні управління – адміністративне, фінансово-економічне, господарсько-матеріальне тощо.

У червні 1921 р. Центральний виконавчий комітет та Рада народних комісарів СРСР ухвалили Декрет «Про порядок накладення адміністративних стягнень», яким, за порушення у сфері БДР, передбачено покарання: штраф, примусові роботи та позбавлення волі. Розмір стягнення Декретом не визначався, адже його встановлювали місцеві Ради з огляду на інтенсивність руху й особливості міської транспортної мережі [487]. У КК 1922 р. спеціальних статей про відповідальність за безпеку руху та експлуатації транспорту не було [182]. Однак вона регламентувалася нормами, які передбачали відповідальність за невиконання або порушення правил, встановлених законом або обов'язковою постановою для охорони порядку руху по залізницях і водних шляхах.

Надалі, у 1936 р. ухвалою РНК СРСР було створено ДАІ та включено її до складу Головного управління міліції НКВС СРСР. Постановою РНК СРСР від 03 липня 1936 року № 1182 було затверджено Положення про ДАІ ГУНКВС СРСР. Відповідно до цього Положення ДАІ було надано такі права: припиняти експлуатацію технічно несправних автомобілів і мотоциклів; порушувати перед кваліфікаційною комісією питання про позбавлення водіїв права керувати транспортними засобами за систематичне грубе порушення правил руху; накладати на осіб, винних у порушенні встановлених на автомобільному транспорті правил і норм, грошові штрафи [483, с. 132–133; 204, с. 187].

1960 року були введені в дію Правила руху вулицями та дорогами СРСР, які закріпили правила для пішоходів та пасажирів, для велосипедистів, загальні обов'язки водіїв, вимоги безпеки при перевезенні людей, порядок руху транспортних засобів, гужового транспорту, вимоги до технічного стану транспортних засобів, користування освітлювальними приладами, дії учасників дорожнього руху при вчиненні ДТП тощо. Усі учасники дорожнього руху повинні дотримуватись вимог дорожніх знаків, розмітки, сигналів світлофора та регулювальника, бути уважними до дорожніх умов та порядку руху [308].

Також, у 1960 р. прийнятий новий КК, який хоч і не виділив самостійну главу присвячену нормам про відповідальність за посягання на безпеку руху і експлуатації транспортних засобів, однак у ньому сформована досить чітка система транспортних злочинів: диверсія (ст. 60), шкідництво (ст. 61), порушення правил міжнародних польотів (ст. 76), порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 77), пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 78), неподання допомоги судну і особам, що зазнали лиха (ст. 203), неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 204), порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту працівником транспорту (ст. 215), порушення правил руху автотранспорту, особою, яка не є працівником транспорту (ст. 216), порушення діючих на транспорті правил (ст. 217 КК) [181].

Як зазначила Я. О. Лакійчук, Кодекс більш чітко регулює охорону функціонування транспорту і нарешті з'являються більш досконалі норми щодо відповідальності за злочини на автотранспорті (ст. 215, 216). Але й вони не вирішують усіх питань кваліфікації цих злочинів, що приводить до помилок і порушень закону [204, с. 188].

У зв'язку із господарською реформою 1965 р., якою було віддано пріоритет економічним методам управління та поставлено завдання перед кожним транспортним підприємством розвиватися на власній економічній основі (на принципі самоокупності із урахуванням необхідних відрахувань до бюджету), на початку 1970-х років на транспорті, як і в інших галузях

економіки, був початий перехід до дво- та три-ланкових схем управління. У середині 1980-х років цей процес було продовжено та поглиблено у зв'язку із переходом усіх видів транспорту на нові умови господарювання – самофінансування та самоокупність.

У керівництві транспортом на той час підвищується роль Рад. У всіх найбільш крупних транспортних вузлах країни створені координаційні ради та групи, які тією або іншою мірою взяли на себе функції керівництва взаємодією різних видів транспорту. У багатьох обласних та районних центрах створені спеціальні групи щодо контролю за виконанням планів перевезень, вивезення вантажів з портів та залізничних станцій.

Протягом 1980–1990 рр. управління транспортом загального користування здійснювали загальносоюзні (залізничний, морський та повітряний) та республіканські (річковий та автомобільний) транспортні міністерства. Важливу роль у діяльності транспорту відігравав Державний плановий комітет (Держплан) СРСР, який здійснював поточне та перспективне планування перевезень у масштабі всієї мережі і за представленням якого розглядалися та затверджувалися директивними органами проекти планів розвитку транспорту. Міністерство, керуючи складним транспортним господарством, тісно координував свою діяльність із вищестоящими органами державного управління – Державним комітетом СРСР по цінам, Державним комітетом СРСР по праці та соціальним питанням, Державним комітетом СРСР по матеріально-технічному постачанню, Міністерством фінансів, Промбудбанком та ін.

Управління залізничним транспортом здійснювало Міністерство шляхів сполучення, яке очолював міністр, якого призначала Верховна Рада СРСР. Дорадчим органом при міністерстві була колегія у складі міністра (голови), заступників міністра та інших керівних працівників міністерства. Члени колегії затверджувались Радою Міністрів СРСР. Для розгляду пропозицій з використання досвіду науки й техніки, передового виробничого досвіду у

МШС була заснована науково-технічна рада (НТР), до складу якої входили вчені, висококваліфіковані спеціалісти, новатори виробництва.

Автомобільний транспорт не знаходився у віданні єдиного союзного міністерства. В організаційній структурі управління автотранспортом загального користування вищою ланкою було Міністерство автомобільного транспорту союзної республіки, середнім – територіальне управління як державне виробниче об'єднання.

Наступним важливим кроком в історії розвитку БДР є прийняття Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення, який став єдиним кодифікованим законодавчим актом у галузі адміністративного права, норми якого встановлювали адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері БДР [152], а згодом у 1986 р. були затверджені Правила дорожнього руху, які вперше закріплювали загальні обов'язки водіїв, обов'язки водіїв в особливих умовах, обов'язки пішоходів і пасажирів, початок та зміну напрямку руху, розташування транспортних засобів на проїзній частині, швидкість руху, проїзд перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, рух через залізничні переїзди, перевезення людей та вантажів, навчання керуванню транспортними засобами, додаткові вимоги до руху велосипедів, мопедів, грузового транспорту та ведення тварин проїзною частиною [310].

Наступним періодом розвитку БДР є період незалежної України з 1991 року до теперішнього часу. Після прийняття Декларації про державний суверенітет України Рада міністрів УРСР прийняла постанову «Про створення Українського державного концерну з будівництва, ремонту та утримання автошляхів»[356], який став правонаступником Міншляхбуду, а в 1991 р. обласні виробничі об'єднання було перейменовано в управління. У подальшому в ході формування центральних органів виконавчої влади молодій державі було видано Указ Президента України «Про Міністерство транспорту України» від 26 листопада 1992 р. № 581 [345] та створено департамент автодоріг із переданням йому функцій управління від Українського державного концерну, а

також організовано Українське об'єднання державних підприємств «Укравтодор».

1993 року був прийнятий Закон України «Про дорожній рух» № 3353-ХІІ та постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил дорожнього руху» № 1094, які закріпили правовий статус учасників дорожнього руху України як самостійної та незалежної держави [342].

Головною особливістю зазначених нормативно-правових актів є те, що вперше на законодавчому рівні було визначено не тільки обов'язки, а й права водіїв, пасажирів, пішоходів та погоничів тварин. Закон України «Про дорожній рух» був нормативно-правовим актом незалежної України, що визначив правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов. Також Закон регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання [325].

Доленосним рішенням стало прийняття КК України 5 квітня 2001 року [180]. Серед багатьох новел кодексу виокремлено захист безпечного функціонування транспорту. Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту в Україні, регулюються Законом України «Про транспорт» [362], кодексами окремих видів транспорту та іншими законодавчими і нормативними актами. Єдину транспортну систему України складають: залізничний, морський, річковий, авіаційний, автомобільний, міський електричний, магістральний трубопровідний та деякі інші види транспорту. Експлуатація транспортної системи в Україні повинна убезпечити життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, що перевозяться, охорону навколишнього середовища [234].

Окремий розділ «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» обіймає 19 статей: порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276);

здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин (ст. 276-1); пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280); порушення правил повітряних польотів (ст. 281); порушення правил використання повітряного простору (ст. 282); самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283); ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284); неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 285); 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 убезпечення дорожнього руху (ст. 288); незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289); знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291); пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 292) [180].

Аналіз норм показує їх достатнє підґрунтя, оскільки значна частина складів злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту була відома закону та пройшла апробацію практикою. Водночас вітчизняне кримінальне законодавство передбачає подальше дослідження його теоретичних засад і практики застосування, поглиблений науковий аналіз та вдосконалення. Адже у цьому полягає сутність наукового дослідження, яке, передусім, залишається таким тому, що обумовлює безперервний пошук [518].

Одним із критеріїв побудови системи кримінально-правових норм є ступінь тяжкості кримінальних правопорушень, врахована при їх класифікації (ст. 12 КК України). У розділі, що містить склади кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, ці діяння розміщені переважно за вказаним критерієм, оскільки вони створюють як загрозу, так і реальні наслідки щодо заподіяння шкоди життю, здоров'ю та іншим суспільним відносинам.

Проте не можна погодитись з поєднанням в одній групі діянь проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного, повітряного та автомобільного транспорту як «кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (ст. 276, 286 КК України)», оскільки сфера дорожнього руху не може охоплювати залізничний, повітряний та водний транспорт [252, с. 732].

Дещо іншого бачення автори, які розподіляють ці кримінальні правопорушення залежно від суб'єкта: а) кримінальні правопорушення, вчинені працівниками транспорту; б) кримінальні правопорушення, вчинені особами, які керують транспортними засобами; в) кримінальні правопорушення, вчинені іншими особам [250, с. 77].

Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, на думку В.О. Навроцького, можна виділити з урахуванням видів транспорту: 1) усіх видів транспорту (ст. 277, 279–280, 291 КК України); 2) залізничного, водного, повітряного та магістрального трубопровідного транспорту (ст. 276, 278, 281–285, 292 КК України); 3) автомобільного та міського електротранспорту (ст. 286–290 КК України) [245, с. 354].

Аналіз наведених точок зору свідчить, що в їх основу покладено різні критерії, особливості суб'єктів, види транспортних засобів, середовище руху, власність, що в цілому не суперечить структурі сучасної транспортної системи. Проте погоджуємося з думкою В. А. Мисливого [234], що класифікація цих злочинів повинна, перш за все, враховувати сутність злочинних діянь, а також

конкретний вид транспорту, що дозволяє здійснити їх розподіл за такими групами:

1) кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту, вчинювані працівниками транспорту та особами, які здійснюють їх ремонт (ст. 276, 276-1 КК України);

2) кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пов'язані з пошкодженням шляхів сполучення або транспортних засобів (ст. 277, 292 КК України);

3) кримінальні правопорушення, пов'язані з угоном, заволодінням та захопленням транспорту або вчиненням інших умисних дій, що дезорганізують його діяльність (ст. 278, 279, 280, 289 КК України);

4) кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил повітряних польотів або використанням повітряного простору (ст. 281, 282 КК України);

5) кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286, 286-1, 287, 288 КК України);

6) кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням чинних на транспорті правил (ст. 283, 291 КК України);

7) кримінальні правопорушення, пов'язані з ненаданням допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284, 285 КК України);

8) інші кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 290 КК України).

Таким чином, злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту – це передбачені кримінальним законом України умисні та необережні суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху, експлуатацію або нормальну роботу залізничного, повітряного, водного, магістрального трубопровідного, автомобільного, міського електричного та іншого транспорту шляхом заподіяння або загрози заподіяння шкоди здоров'ю, життю, власності або довкіллю.

Водночас протягом останніх двох десятиліть у світі намітилось суттєве переосмислення проблем БДР та шляхів їх розв'язання, яке ґрунтується на основі численних наукових досліджень та ліпшого практичного досвіду в цій галузі. Це переосмислення знаходить своє вираження в політиці багатьох країн, які все більше враховують рекомендації таких авторитетних міжнародних організацій, як ВООЗ, Світовий Банк, Міжнародний транспортний форум, Європейська Комісія, Європейська рада з транспортної безпеки та ін. [104].

Нині в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП один із найвищих в Європі, а рівень організації БДР залишається низьким, про що у своїх звітах зазначали експерти Всесвітньої організації охорони здоров'я, Світового банку й інших міжнародних інституцій. За останні шість років в Україні зареєстровано майже 170,8 тис. ДТП із постраждалими, в яких загинуло 26,7 тис. та травмовано 210,4 тис. осіб [420].

Такі дані свідчать про необхідність негайного вирішення тих проблемних питань, які на сьогодні стоять перед системою державного управління у сфері БДР, а саме: недосконалість національного законодавства; низький рівень взаємодії суб'єктів гарантування БДР; неврегульованість державно-управлінських механізмів із питань розподілу територіальної та функціональної сфер компетенції центральних органів державної влади й органів місцевого самоврядування; несвоєчасність та повільність у розробленні стандартів і нових підходів до БДР з урахуванням ліпшого європейського досвіду; неналежне ставлення громадян України до питань БДР; низький рівень професійної кваліфікації фахівців із питань БДР [443; 18, с. 19].

Підбиваючи підсумки, зазначимо, що генезис забезпечення БДР розпочинається з моменту вияву першого гужового транспорту (кінець XVII ст.), коли питання забезпечення безпеки вперше стали об'єктом правового регулювання, а середина XVIII ст. ознаменувалася виявом значної кількості міських кінних перевезень. У свою чергу, кримінальне законодавство щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в його сучасному розумінні також почало формуватися на зламі XVII–XIX ст. у

напрямі створення окремих норм для захисту транспорту від злочинних посягань. Вітчизняне кримінальне законодавство розвивалося у напрямі поступового створення норм, що регулюють кримінально-правовий захист діяльності певних видів транспорту від злочинних посягань за наявності складних проблем кодифікації, зумовлених відмовою від кримінального права Російської імперії та переважним впливом у законотворчій роботі класово-ідеологічних догматів.

Наступним історичним етапом є революційний період 1917–1921 рр., який характеризується прийняттям перших ПДР (Декрет Ради народних комісарів УСРР від 10 червня 1920 р.), які на законодавчому рівні закріпили порядок реєстрації автомобілів, форму шляхових листів та посвідчень водіїв та встановили обмеження швидкості, за порушення якої водія притягали до відповідальності.

Подальший розвиток відбувається вже в період входження України до складу СРСР 1922–1991 рр. На початку радянської доби перевага у кримінально-правовій охороні безпеки руху та експлуатації транспорту віддавалась залізничному транспорту, який відігравав стратегічне значення в умовах громадянської війни, а також у період 1919–1927 рр. – етапом створення першого кримінального кодексу майбутньої союзної радянської держави. Норми кримінального законодавства щодо злочинів, які посягали на нормальну роботу транспорту та дезорганізували її, передбачали досить жорсткі репресивні покарання (тривалі строки позбавлення волі, конфіскація майна, розстріл). Однак із розвитком повітряного, морського та річкового транспорту поступово створюється законодавча та галузева нормативно-правова база щодо відповідальності за правопорушення та злочини проти порядку діяльності й безпеки експлуатації на цих видах транспорту. Характерною особливістю законодавства є відсутність досконалих норм щодо відповідальності за вчинення злочинів проти безпеки руху автотранспорту, що не відповідало його значенню у розвитку країни. Наявність цих прогалин компенсується інститутом аналогії кримінального закону.

З розвитком повітряного, морського та річкового транспорту поступово створюється законодавча та галузева нормативно-правова база щодо відповідальності за правопорушення та злочини проти порядку діяльності й безпеки експлуатації на цих видах транспорту. Характерною особливістю законодавства є відсутність досконалих норм стосовно відповідальності за вчинення злочинів проти безпеки руху автотранспорту, що не відповідало його значенню у розвитку країни. Наявність цих прогалин компенсується інститутом аналогії кримінального закону.

Подальший розвиток кримінального законодавства та права радянського періоду приводить до створення в 1958 р. «Основ кримінального законодавства Союзу РСР та союзних республік», а невдовзі – КК України 1960 року та кримінальних кодексів інших союзних республік, що значно вдосконалюють кримінально-правову охорону функціонування транспортної системи.

Загалом за радянський період прийнято Адміністративний кодекс УРСР (1927 р.) та КК (1922, 1927, 1936 рр.); створено ДАІ та включено її до складу Головного управління міліції НКВС СРСР (1936 р.); затверджено Правила руху й користування автогужовими шляхами УРСР (1940 р.), Положення про порядок користування автомобільними дорогами (1959 р.), Правила руху вулицями та дорогами СРСР (1960 р.); прийнято КК України (1960 р.), Основи законодавства СРСР і союзних республік про адміністративні правопорушення (1980 р.), Кодекс України про адміністративні правопорушення (1984 р.), а також нові Правила дорожнього руху (1986 р.), які вперше на законодавчому рівні закріпили визначення учасника дорожнього руху, яким визнавалась особа, що бере безпосередню участь в процесі руху як водій, пішохід, пасажир транспортного засобу, погонич тварин.

З 90-х років ХХ ст. в умовах перебудови соціально-економічних відносин, перехідного періоду до ринкової економіки, проголошення незалежності України перед суспільством постали стратегічні завдання побудови правової держави, розбудови національного кримінального законодавства. Новий розвиток забезпечення БДР в Україні відбувся у період незалежної України з

1991 р. Прийнятий Закон України «Про дорожній рух» (1993 р.), постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» (2001 р.) та КК України (2001 р.) закріпили належну поведінку учасників дорожнього руху України як самостійної та незалежної держави. Серед новел кодексу – окремий розділ «Кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 19 статей, що забезпечують захист безпечного функціонування транспортної системи України: залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального трубопровідного транспорту від посягань на життя і здоров'я громадян, власність та довкілля.

Також у контексті предмета дослідження варто виокремити повоєнний етап розвитку БДР, із прийняттям Закону України «Про правовий режим воєнного стану» (2015 р.) [340]. Заходи здійснення контролю щодо забезпечення БДР у воєнний час здійснюються як на блокпостах, так і поза їх межами [293] відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1455 «Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан» [340]. Такий період розглянуто більш детально у наступних розділах.

1.3. Наукові підходи до визначення сфери безпеки дорожнього руху й експлуатації автомобільного транспорту та її ознак

БДР на сьогодні є ключовим елементом розвитку суспільства. Значна кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян. Лідери багатьох держав світу об'єднують свої зусилля для зменшення кількості постраждалих та травмованих унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню

практичних заходів з БДР, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму [421].

Водночас автомобільний транспорт відіграє важливу роль в суспільному та особистому житті кожної людини, оскільки саме він сприяє задоволенню потреб усього суспільства в перевезенні пасажирів та вантажів на будь-яку відстань. Кожного дня більшість громадян нашої країни користуються послугами автомобільного транспорту для задоволення особистих потреб, беруть безпосередню участь у дорожньому русі не тільки як водії, а й як пасажирів та пішоходи. Однак зручність використання автомобільного транспорту в задоволенні зазначених потреб людини супроводжується постійним збільшенням кількості автомобілів на автошляхах України, що, у свою чергу, призводить до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод різних ступенів тяжкості, а отже, й до загибелі та каліцтва людей. На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є достатньо високим, а рівень організації БДР залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. 2021 року в Україні зареєстровано 160 675 ДТП, із них 26 052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3454 особи і травмувалося 32736 осіб). Понад 33 % загиблих та/або травмованих у ДТП є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років. За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна також є одним із лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 р.) 8,22 % осіб [327; 100; 7; 178].

За результатами проведеного НПУ аналізу стану аварійності на території країни встановлено основні причини вчинення ДТП із загиблими та/або травмованими людьми, а саме:

– порушення правил маневрування – 22 %;

- перевищення безпечної швидкості – 34 %;
- недотримання дистанції – 8 %;
- порушення правил проїзду перехрестя – 8 %;
- керування транспортним засобом у нетверезому стані – 3,23 %;
- виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35 %;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6 % [421].

Дорожня інфраструктура також впливає на показники аварійності. Так, у 2021 р. сталося 948 ДТП через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовані, з них на дорогах державного значення – 890 ДТП, на дорогах місцевого значення – 58 ДТП. Крім того, глобальні зміни клімату та аномальні снігопади протягом останніх років призводять до утворення масштабних автомобільних заторів, довготривалого припинення пасажирських і вантажних перевезень, погіршення життєзабезпечення людей та значних економічних збитків [107].

Велика кількість ДТП і постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд гривень на рік, що становить близько 1,91 % валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2020 р.), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть внаслідок ДТП.

Ці показники є одними з найбільших у Європі. З огляду на це, держава повинна постійно вживати певних заходів впливу, спрямованих не тільки на зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, а й кількості загиблих людей та травмованих. Особливе місце серед таких заходів впливу посідають заходи правового регулювання відносин та автомобільному транспорті, зокрема, встановлення законодавством відповідальності особи за порушення правил БДР або експлуатації транспорту.

Як зазначають Н. О. Федчун та Є. В. Скрипа, на сьогодні, мабуть, у жодної людини в Україні не викликає сумніву те, що законодавство, яке визначає правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, потребує вдосконалення. Безпека функціонування транспорту є частиною національної безпеки країни, стан його розвитку відображає рівень цивілізації суспільства, а отже, актуалізує формування державної політики з убезпечення процесів, пов'язаних з використанням джерел підвищеної небезпеки – транспортних засобів, охороною життя й здоров'я людей, а також безпекою функціонування транспорту. Забезпечення належного рівня безпеки функціонування транспорту є одним з основних завдань сучасної держави. Це підтверджується увагою, що приділяється нині в розвинених країнах світу питанням безпеки, зокрема й транспортної, і обумовлено величезним значенням транспорту для будь-якої сучасної країни [463, с. 142; 400].

Транспорт – одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі та невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Транспорт (від лат. transport – переносу, переміщую, переводжу) – одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби народного господарства і населення у перевезеннях [448, с. 12]. Відповідно до Закону України «Про транспорт» (1994 р.), транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [362].

Словом «транспорт» позначають: галузь народного господарства, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів; комплекс технічних засобів, що забезпечують переміщення матеріальної продукції та людей; власне процес переміщення вантажів або пасажирів у просторі, який іменують словом «транспортування»; потік транспортних одиниць, що рухається водним шляхом (судна), повітряним шляхом (літаки), залізничним шляхом (потяги), вулицями або дорогами (автомобілі); окрему партію вантажу, що прямує до певного

пункту призначення на конкретну адресу; вид людської діяльності або спеціальність. Отже, транспорт становить сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління та зв'язку, а також різноманітних технічних пристроїв, механізмів і споруд, що забезпечують їхню роботу [277].

Транспорт є важливою складовою ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного й місцевих ринків. Специфіка транспорту як галузі господарства полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Транспорт є важливим чинником формування територіальної структури господарства. Він може прискорювати або ж затримувати процес територіальної концентрації промислових підприємств у певних господарських центрах, забезпечувати нормальне функціонування різних елементів їх територіальної організації в промислових комплексах. Вплив транспортного чинника залежить від рівня розвитку транспортної системи. Чим розвиненіша, різноманітніша і розгалуженіша транспортна мережа, тим більше функціонує ефективних транспортних засобів, тим сприятливіше транспортне положення будь-якого об'єкта території (міста, промислові підприємства тощо). Недостатній розвиток транспортної системи обмежує можливості формування і подальший розвиток господарства певної території [447, с. 76].

На думку деяких науковців, транспорт – це передусім галузь матеріального виробництва, що забезпечує перевезення пасажирів і вантажів, з розподілом на наземний (автомобільний, залізничний, трубопровідний і гужовий), повітряний (авіаційний), водний (річковий та морський) [88]; транспорт – специфічна галузь господарства, що не створює, як інші виробничі сектори, нових матеріальних цінностей, а його результатом роботи є переміщення вантажів і людей [55]; транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури держави, адже його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, прискорення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності,

підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни [495].

Транспортний чинник певною мірою визначає галузеву і територіальну структуру народногосподарського комплексу. Це пов'язано з тим, що на будь-яке перевезення сировини, матеріалів чи готової продукції витрачається певна кількість праці. Внаслідок цього зростає, а іноді досить істотно, вартість продукції, що перевозиться. Тому, особливо за сучасної ситуації, найдоцільніше розміщувати господарські об'єкти там, де найменші транспортні витрати. Звичайно, що такими місцями здебільшого є населені пункти, в яких перетинаються магістралі різних видів транспорту і здійснюються перевалки вантажів. Це – транспортні вузли. Тут виникають порівняно кращі можливості для постачання промислових підприємств сировиною, матеріалами, заготовками, а також для збуту готової продукції, що досягається узгодженою роботою різних видів транспорту і доцільним розподілом вантажопотоків між ними [35, с. 148–149].

Транспортний вузол – комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту, які у взаємодії обслуговують транзитні та місцеві перевезення вантажів і пасажирів. Залежно від видів транспорту, що стикаються, вузли поділяють на залізнично-автодорожні (Львів, Харків), залізнично-водно-автодорожні (Одеса, Київ, Миколаїв та Херсон) і водно-автодорожні (Ялта, Алушта та Канів). У кожному з цих вузлів може бути ще й повітряний та трубопровідний транспорт [449, с. 103].

Щодо поняття «транспортний засіб», то С. П. Баркова та Є. В. Скрипа виокремили найбільш поширені з них: 1) для перевезення вантажів – будь-який вантажний автомобіль, вантажний автомобіль із причепом, тягач із причепом чи тягач із напівпричепом, напівпричіп; для перевезення пасажирів у кількості понад вісім осіб, включаючи водія; 2) будь-який автомобіль або причіп (цей термін охоплює будь-яку комбінацію транспортних засобів); 3) будь-який дорожньо-транспортний засіб або залізничний транспортний засіб, який

здійснює перевезення небезпечних вантажів; 4) будь-які засоби автомобільного та залізничного транспорту, які використовують виключно для перевезення товарів через митний кордон України; 5) транспортні засоби комерційного призначення, транспортні засоби особистого користування, трубопроводи та лінії електропередачі; 6) залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт), контейнери; 7) кабіни, крісла або транспортери, механізми для прикріплення кабіни або крісла на канаті (пристрої для підвішування); 8) машина та (або) пристрої, призначені для перевезення людей та (або) вантажу, а також для перевезення й приводу встановленого на них обладнання, що призначене для виконання спеціальних функцій; 9) механічний дорожній транспортний засіб, а також будь-який причіп або напівпричіп, призначений для буксирування його таким транспортним засобом; 10) механічний дорожній транспортний засіб, а також будь-який причіп, призначений для буксирування механічним дорожнім транспортним засобом; 11) механічний пристрій, призначений для перевезення людей та (або) вантажів, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів; 12) механічний транспортний засіб, зареєстрований на території договірної сторони, або комбіновані транспортні засоби, із яких принаймні механічний транспортний засіб зареєстрований на території договірної сторони і використовується та призначений виключно для перевезення вантажів або пасажирів; 13) пристрій, призначений для перевезення людей або вантажу, а також такий, на якому встановлено спеціальне обладнання або механізм (усі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби); 14) пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів; 15) транспортні засоби, що власним ходом прибувають на митну територію України або відбувають із цієї території і які використовують для міжнародних перевезень вантажу, багажу та пасажирів; 16) автомобілі, автобуси, мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мопеди, причепа [17, с. 13; 400].

Пасажи́рський транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт – галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості та сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли він доставлений до споживача [449, с. 104].

Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що містить у собі шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів (що перевозяться всіма видами транспорту), а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання. Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних стосунків. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом і споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Суспільні відносини у сфері діяльності транспорту пов'язані з державними та приватними інтересами і тому їх можна охарактеризувати як змішані. Разом із тим питання про розмежування державно-управлінських відносин та приватно-правових у транспортній сфері набуває важливого значення у зв'язку з необхідністю визначення міри і ступеня державно-управлінського впливу на розвиток транспорту. Зокрема це стосується питань щодо ліцензування діяльності з перевезень транспортом, оподаткування, ціноутворення, надання кредитів, визначення тих сфер у межах транспортної системи, які потребують дотацій та субвенцій з Державного бюджету України тощо. Необхідно зазначити, що характер процесів державотворення, політичні пріоритети безпосередньо впливають на розвиток економіки та однієї з її галузей – транспорту.

Транспорт – це комплекс, що складається з окремих видів: залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного та повітряного. У них

свої особливості, переваги, вади та сфера застосування. Вони взаємодіють між собою і становлять транспортну систему, що розвивається під впливом господарства у цілому та окремих його галузях. Найбільший вплив на транспорт справляє промисловість, бо вона формує основні вантажопотоки. Транспортний чинник є одним із вирішальних при розміщенні промислових підприємств.

У наукових працях поняття «автомобільний транспорт» розуміють як сукупність транспортних засобів, за допомогою яких здійснюються перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами, а також виконання спеціальних виробничих функцій [495, с. 19].

У Законі України «Про автомобільний транспорт» (п. 3 ст. 1) визначається, що автомобільний транспорт – це галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [315]. До складу автомобільного транспорту належать: 1) автомобільний транспорт загального користування. Його відмінною рисою є те, що він задовольняє потреби в перевезенні вантажів підприємств різних форм власності незалежно від відомчої приналежності, а також у пасажирських перевезеннях населення та переміщення багажу і вантажів громадян. Він складається з підприємств перевізників (фізичних осіб), автостанцій, автовокзалів, виконавців ремонту та технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажних терміналів (автопортів), автомобільних станцій та контейнерних пунктів; 2) відомчий транспорт – автомобільні транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ і організацій, що використовуються тільки для власних потреб. До відомчого транспорту відносять підприємства автотранспорту міністерств і відомств України, органів виконавчої та представницької влади, громадських організацій. На відміну від транспорту загального користування, він призначений для обслуговування внутрішніх потреб такого виробничого підприємства, об'єднання чи галузі господарства. Тому на нього покладаються різного роду технологічні

перевезення, внутрішньозаводські, внутрішньогосподарські, пов'язані з практичною діяльністю цього підприємства. Розмежування функцій автотранспорту загального користування і відомчого автотранспорту закріплено у ст. 7–10 Статуту автомобільного транспорту [343] та ст. 2 Закону України «Про транспорт» [362]; 3) індивідуальний транспорт, його основу складають автомобільні ТЗ фізичних осіб, що використовуються ними тільки для власних потреб [315].

Незважаючи на те, що поняття автомобільного транспорту законодавчо закріплено, у науковій літературі існують інші підходи щодо його визначення, зокрема, на думку С. І. Дорогунцова, автомобільний транспорт – це найбільш маневрений та ефективний вид транспорту, що призначений для перевезення масових вантажів дрібними партіями на близьку відстань, а такий його різновид, як автотранспорт – забезпечує функціонування й територіальну організацію всіх галузей народного господарства, передусім галузей агропромислового комплексу, які посідають важливе місце в економіці України [374].

До складу автомобільного транспорту належать підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні та шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [3].

Далі щодо терміна «дорожній», то це прикметник від слова «дорога», що означає вузьку смугу землі, призначену для пересування, шлях сполучення. Слово «рух» означає зміну положення, переміщення; стан, протилежний спокою; переміщення в просторі в будь-якому напрямі; рух того чи іншого виду транспорту; їзда чи ходьба в різних напрямках [36].

У міжнародне правове поле термін «дорожній рух» було введено Конвенцією ООН «Про дорожній рух» 1968 р. [326]. І хоча зазначена Конвенція

не містила тлумачення аналізованого терміна, водночас, вона давала роз'яснення основній його складовій: «дорога – вся смуга відводу вулиці та дороги, що відкрита для руху». 1971 року цей термін прийшов на зміну таких термінів, як «вуличний рух» і «рух у містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах». Зокрема, дорожній рух того часу розумівся як процес руху транспортних засобів по дорогах, в якому дії його учасників визначаються спеціальними правилами [116].

У Законі України «Про дорожній рух» [325], Правилах дорожнього руху [351] тощо самої дефініції «дорожній рух» не міститься. Лише, у п. 2 додатка до постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 р. № 1053 «Про затвердження переліку статистичних показників порядку обліку та звітності з питань БДР» зазначається, що «міжнародний дорожній рух – це транспортні засоби, що перебувають у міжнародному русі (вантажні автомобілі, легкові автомобілі, автобуси)» [286].

У словнику дорожній рух визначено як процес руху по дорогах транспортних засобів та учасників дорожнього руху, сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги [36].

У науковій літературі до такого поняття існує кілька підходів. Так, наприклад, О. В. Домашенко пропонує включати у дефініцію «дорожнього руху», відповідно до його структури, нормативне регулювання та дорожньо-транспортну пригоду [101, с. 10]. В. І. Коноплянко, вказуючи на зв'язок транспорту з іншими сферами людської діяльності та з суспільством у цілому, пропонує розглядати дорожній рух не тільки як складну динамічну систему взаємодії транспортних і пішохідних потоків, але також і як сукупність чотирьох складових: «людина – автомобіль – дорога – середовище» [165, с. 4]. Ф. П. Гочаренко дає схоже визначення «дорожнього руху», які в узагальненому виді можна подати так: «дорожній рух – це процес взаємодії елементів системи «водій – транспортний засіб – дорога – середовище» [72]. Ще більш загальну дефініцію формулює В. В. Новіков, який пропонує розглядати дорожній рух

крізь призму його як техніко-технологічної, так і соціальної сутності» [262, с. 11]. Найбільш вдалим і всебічно розгорнутим, на нашу думку, є визначення дорожнього руху, сформульоване О. Л. Міленінім, який розглядає поняття «дорожній рух» як об'єкт правового забезпечення через соціальний контекст дорожніх проблем (комунікаційну, мобільну, стратегічну, інтеграційну) [230, с. 7; 116, с. 19].

Проаналізувавши дорожній рух як об'єкт соціального управління, зробили такі узагальнюючі висновки:

- по-перше, у процесі дорожнього руху виникають управлінсько-соціальні відносини. Це підтверджується тим, що суб'єктами такого управління є люди, транспортні засоби, дороги, завдяки яким складаються спеціальні суспільні відносини, а об'єктом виступає дорожній рух;

- по-друге, дорожній рух – це реально існуючий об'єкт соціального управління. На користь такого висновку свідчить той факт, що він виникає лише там, де є суспільна діяльність людей, крім того, йому притаманний регулюючий вплив на поведінку учасників. З появою дорожнього руху з'являються такі функції управлінського процесу, як координація, узгодження, планування, контроль, нагляд, примус, що реалізуються в межах суспільних відносин між учасниками дорожнього руху;

- по-третє, дорожній рух – це об'єкт управління, який існує у двох аспектах: елементно-структурному – як сукупність людей, транспортних засобів, мережі доріг, довкілля та нормативної бази, що все це врегульовує; а також функціональному аспекті – як діяльність щодо безпосереднього пересування та створення умов для такого пересування, а також як поведінка учасників дорожнього руху;

- по-четверте, соціальне управління в процесі просторового переміщення людей та вантажів є вольовою діяльністю, що виражається в цілеспрямованому й організуючому впливі, спрямованому на забезпечення БДР, узгодженості та впорядкованості спільних дій людей, колективів в інтересах ефективного виконання завдань, які стоять перед ними [116, с. 20–21].

Таким чином, *дорожній рух* – це система елементів живої та неживої природи, що функціонує в умовах, які залежать від рівня сучасної техніки, стану внутрішнього середовища і можливостей людини, а також процес, який регулює динамічні зв'язки «людина – транспортний засіб – дорога».

Переходячи до терміна «експлуатація», варто зазначити, що такий стан техніки в широкому змісті – це наука про управління її технічним станом з метою ефективного її застосування. Нормативно-технічна документація дає наступне поняття цього терміна: експлуатація – стадія життєвого циклу виробу техніки, на якій реалізується, підтримується і відновлюється його якість [106]. Поняття «експлуатація» застосовується до автомобільних транспортних засобів (машин), механізмів, вузлів і деталей, у яких у процесі використання витрачається моторесурс [427].

Використання машин полягає в застосуванні їх по прямому призначенню з дотриманням установлених технічних норм і правил та виконання вимог безпеки руху.

Ремонт машин – комплекс операцій щодо відновлення їх справності або працездатності та відновлення ресурсів машин чи їх складових частин.

Технічне обслуговування машин представляє комплекс робіт для підтримки їх справності (працездатності) під час підготовки і використання за призначенням, зберігання і транспортування для забезпечення постійної готовності, попередження підвищеного зносу і виникнення несправностей і відмов.

Зберігання машин – це утримання машин у технічно справному стані, повністю укомплектованих і спеціально підготовлених, яке забезпечує їх зберігання, попередження від руйнувань і пошкоджень та можливість приведення в готовність до використання у встановлені терміни.

Транспортування машин полягає в перевезенні їх залізничним, водним (морським, річним) або повітряним транспортом та на важких автопоїздах для економії часу, моторесурсів, запасу ходу по гусеницям, зберігання доріг тощо [428].

Технічний стан машини визначається її справністю і працездатністю. Крім того, на стадії життєвого циклу автомобіль може знаходитись і в інших станах. *Справний стан* – це стан техніки, який відповідає всім вимогам нормативно-технічної та (або) конструкторської документації. Справною вважається техніка, придатна до використання за призначенням, повністю укомплектована відрегульованими, нормально працюючими агрегатами, вузлами, механізмами, приладами, спеціальним устаткуванням і яка забезпечує безпеку руху. *Несправний стан* – це стан техніки, який не відповідає хоч би одній з вимог нормативно-технічної та (або) конструкторської документації. Є несправності, які не призводять до відмов (руйнування пофарбування або деформація кузова автомобіля) і які спричиняють їх (поломка одного з листів ресори).

Рухомий склад із несправними складовими частинами, стан яких не відповідає вимогам безпеки або спричинює підвищене спрацьовування деталей, не повинен продовжувати транспортну роботу або випускатись на лінію. Інші несправності можуть бути усунуті після завершення транспортної роботи в межах змінного або добового завдання [428].

Працездатний стан – це стан техніки, в якому значення усіх параметрів, які характеризують здатність виконувати задані функції, відповідають вимогам нормативно-технічної та (або) конструкторської документації. Працездатність автомобіля пов'язана не тільки з його здатністю виконувати необхідні функції, а й з тим, щоб при цьому експлуатаційні якості були в допустимих межах. Оскільки автомобіль є системою, яка відновлюється, визначення тактики і стратегії відновлення його працездатності має важливе значення. Працездатний рухомий склад, заправлений мастильними матеріалами і рідинами, має бути готовим до роботи на лінії без додаткового здійснення будь-яких підготовчих робіт, за винятком заправляння паливом і теплової підготовки в зимову пору.

Непрацездатний стан – це стан техніки, коли вона не здатна виконувати хоч би одну з потрібних функцій.

У процесі експлуатації автомобіля в довільний момент часу автомобіль може знаходитись в будь-якому із перерахованих станів. До того ж цілком можливий неодноразовий перехід з одного стану в інший, лише в граничному стані автомобіль може знаходитись один раз за період життєвого циклу.

Визначення поняття «безпека» міститься у тлумачному словнику, в якому зазначається, що безпека – це відсутність небезпеки, а отже, певний стан надійності, спокою та збереженості [40]. Також його тлумачать як стан, при якому кому-, чому-небудь ніщо не загрожує [261, с. 83]; він також може вказувати на попередження небезпеки, чи виражати умови, за яких відсутня загроза небезпеки [489, с. 207]; або означати стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства та держави від зовнішніх і внутрішніх загроз тощо.

У свою чергу, В. П. Горбулін та О. В. Литвиненко тлумачать як відсутність небезпеки й наявність стану захищеності життєво важливих інтересів індивіда, суспільства, держави від внутрішніх і зовнішніх загроз [74, с. 10]; В. А. Мисливий стверджував, що безпека – це відсутність небезпеки, загрози; стан, коли не заподіюється і не може бути заподіяна шкода правоохоронюваним цінностям; умови, коли попереджується шкода від потенційно небезпечних предметів, до яких, до речі, належить і транспорт [234, с. 57]. Відповідно до позиції, яку висловлює М. П. Гетьманчук, безпека – це стан, коли кому-, чому-небудь ніщо й ніхто не загрожує; діяльність людей, суспільства, держави, світового співтовариства народів щодо виявлення, запобігання, послаблення, усунення й відвернення загрози, здатної втратити їх, знищити матеріальні та духовні цінності, перешкодити їх прогресивному розвитку. Наявність безпеки є необхідною умовою та одним з основних мотивів життєздатності людини, суспільства, держави, світового співтовариства [300]. На думку деяких науковців, безпека – це захищеність, забезпечення схоронності основних життєвих цінностей, а отже, ключовий чинник у системі цінностей. За відсутності гарантій безпеки особи, у разі постійної загрози добробуту, втрачається сенс свободи [486; 74]. Є. В. Скрипа доводить, що

безпека – це діяльність людей, суспільства, держави, світового співтовариства, народів щодо пошуку, запобігання послаблення, ліквідації та спростування загроз, здатних знищити їх, призвести до втрати фундаментальних духовних цінностей, завдати невинної шкоди, перешкодити виживанню й розвитку. Науковці переконують, що безпека не є станом, вона становить передусім певну дію [401, с. 119]. Водночас Г. О. Туманов і В. І. Фризко обґрунтовано засвідчують, що безпека – це сукупність опосередкованих джерелами підвищеної небезпеки відносин, що регулюються юридичними, технічними й організаційними нормами з метою попередження та усунення загрози життю і здоров'ю людей, матеріальним цінностям та навколишньому середовищу [453, с. 5–6].

Варто погодитися з баченням В. А. Ліпкана, який тлумачить безпеку як: 1) стан об'єкта; 2) здатність об'єкта, явища або процесу зберігати свою сутність в умовах цілеспрямованого, руйнівного внутрішнього чи зовнішнього впливу (інакше кажучи, безпека схожа до гомеостазу); 3) властивість системи, що ґрунтується на принципах структурної стійкості, самоорганізації, цілісності (кожна з окреслених властивостей є системоутворювальною, тобто руйнація будь-якої з них призводить до колапсу системи); 4) гарантія, необхідна умова діяльності особи, суспільства, держави, що дозволяє їм зберігати та збільшувати духовні й матеріальні цінності; 5) відсутність небезпек і загроз для об'єкта (суть безпеки – постійне існування загрози та перманентна необхідність управління нею) [215, с. 17].

Отже, попри багатоманітність підходів до визначення поняття «безпека» можна стверджувати, що воно тісно пов'язане з такою категорією, як загроза. Загроза – це конкретна чи безпосередня форма небезпеки на стадії переходу її з можливості в реальність, яка означена сукупністю несприятливих умов і чинників у відповідних сферах економіки, конкретизується певною формою вияву та способом впливу на економічні процеси, наслідки якої можуть заподіяти будь-яку шкоду. Натомість інші науковці стверджують, що загроза – це сукупність явищ і дестабілізаційних чинників, що становлять можливу

небезпеку не тільки для людини, а й для суспільства та держави загалом, а отже, профілактика загроз і захист від них – актуальна соціально-економічна проблема, у розв’язанні якої держава не може бути не зацікавлена [30, с. 5–6]. Більшість науковців погоджується з тим, що загрози: 1) є подіями, змінами або діями (тобто їм притаманна динаміка); 2) спричиняють шкоду або порушення нормального функціонування підприємства, унаслідок чого спричиняють збитки та втрати; 3) виникають під дією певних чинників (зовнішніх і внутрішніх), а отже, потребують застосування комплексу заходів з боку підприємства для їх нейтралізації та усунення [391, с. 187].

Таким чином, на думку науковців, по-перше, безпека формується з політичних, економічних соціальних й інших основ держави, а також реально існуючих загроз; по-друге, вимагає забезпечення в багатьох напрямках, і, відповідно, викликає необхідність формування ефективної системи (правового, організаційного та іншого характеру), здатної забезпечити сприятливі умови; по-третє, в сучасних умовах розвитку суспільства загрози можуть походити також і від реальних ситуацій внутрішнього життя держави та суспільства; по-четверте, на сьогодні безпека не може розглядатися лише як ступінь захищеності, тому що це стан, за якого можливе існування та розвиток особи, суспільства та держави [116; с. 23].

Виникає запитання: як розуміють поняття «безпека руху»? На сьогодні, чинне українське законодавство не закріплює на державному рівні визначення цього поняття, а тому українські вчені, що проводять дослідження проблемних питань, пов’язаних з безпекою руху, керуються тими визначеннями, що вже надані іншими науковцями, які вивчали це питання.

Взагалі, безпеку руху прийнято розуміти як таку діяльність учасників руху під час руху транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу до нього або іншу участь у русі транспорту, яка унеможливорює спричинення шкоди життю чи здоров’ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил [275, с. 34].

Наприклад, В. О. Навроцький безпеку руху й експлуатації розуміє як відсутність небезпеки, тобто такий стан, за якого не заподіюється й не може бути заподіяна шкода життю й здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту [254, с. 769].

Слід зазначити, що існує також визначення БДР як стану захищеності життєво важливих інтересів учасників дорожнього руху і суспільства в цілому від загрози виникнення ДТП і їх негативних наслідків [128, с. 101].

Однак, як стверджував С. М. Гусаров, поняття БДР потребує уточнення, а саме – сприйняття його не тільки з позицій захисту життя, прав і свобод, а й інтересу щодо потреби у переміщенні. Така думка була зумовлена двома обставинами: 1) уповноважені державні органи мають реалізовувати конституційні положення щодо захисту інтересів громадян, забезпечувати їхню безпеку шляхом запобігання, припинення та недопущення дорожньо-транспортних пригод; 2) реалізація конституційних положень передбачає упорядкування діяльності учасників дорожнього руху, що означає координацію у застосуванні різних заходів організаційно-правового характеру [81, с. 57].

Узагальнюючи викладені позиції, С. М. Гусаров зазначив, що БДР необхідно розуміти як стан захищеності життя, здоров'я людей, їх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, який регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами [81, с. 59].

Отже, слідуючи, з наведених вище визначень БДР, можна зробити висновок про те, що *БДР – це його певний стан, який характеризується наявністю безпечних умов для усіх учасників дорожнього руху.*

У вітчизняній та зарубіжній літературі, в якій висвітлюються проблеми безпеки, трапляється не лише безліч підходів до її визначення, а й безліч критеріїв для її класифікації. Так, наприклад, безпеку поділяють за масштабом

– на міжнародну, регіональну та локальну; за суб'єктами – на особисту, суспільну, національну та колективну; за суспільними сферами – на політичну, економічну, військову, екологічну тощо [489, с. 207]. У змісті безпеки розрізняють також зовнішню та внутрішню сторони та, з огляду на це, виокремлюють зовнішню та внутрішню безпеку. Одним із різновидів останнього виду є громадська безпека, що містить у собі безпеку дорожнього руху [116].

З аналізу наведеного визначення випливає, що суспільні відносини з приводу «БДР» є частиною суспільних відносин з приводу «громадської безпеки», оскільки вони теж складаються через джерела підвищеної небезпеки, якими є транспортні засоби. Дійсно, механічні транспортні засоби під час руху здобувають таку кінетичну енергію, яка робить їх небезпечно потенційними руйнівниками, що стає причиною переривання процесу переміщення. Таким чином, *БДР необхідно розуміти як систему суспільних відносин, урегульованих правовими та технічно-юридичними нормами, що склалася в зв'язку з діяльністю державних органів і громадських організацій щодо запобігання негативного впливу транспортних засобів на особисту безпеку учасників дорожнього руху.*

Водночас безпеку функціонування транспорту розуміють як такий стан транспортної діяльності, що унеможлиблює заподіяння шкоди життю й здоров'ю людей, транспортним засобам, матеріальним цінностям, навколишньому природному середовищу й забезпечується заходами економічного, технічного, організаційного, соціального й правового характеру [232].

У свою чергу, на думку Є. В. Скрипи, *безпекою на автомобільному транспорті* слід уважати такий стан автомобільного транспорту, за якого мінімізується (або взагалі виключається) можливість настання ситуацій, коли людині, її життю, здоров'ю та майну буде загрожувати небезпека. Водночас небезпечними ситуаціями на автомобільному транспорті можна вважати такі: 1) автомобільні аварії, тобто аварії, які трапляються за участю автомобільного

транспорту та призводять до пошкодження майна (автомобілів, техніки, вантажу тощо), шкодять здоров'ю людини або навіть призводять до її загибелі (причини аварій можуть бути різними); 2) умисне завдання третіми особами шкоди пасажиром та (або) вантажу; 3) порушення правил експлуатації технічних систем, зокрема нормативних вимог з екологічної безпеки під час перевезень; 4) незаконне втручання у функціонування автомобільного транспорту (перекриття шляхів, страйк працівників, умисне пошкодження дорожнього полотна та ін.); 5) порушення ПДР водіями; 6) незадовільний стан автошляхів тощо. Отже, можна стверджувати, що для досягнення безпеки на автомобільному транспорті потрібно зменшити можливість настання вказаних вище ситуацій, що є беззаперечним обов'язком правової держави [400].

У сучасній літературі з питань БДР домінує точка зору, згідно з якою «забезпечувати БДР» означає «домагатися зниження загальної кількості ДТП, кількості загиблих та поранених в умовах розвитку автомобілізації» [72, с. 4]. З аналізу наведеного визначення видно, що в його основу покладено сформульоване В. В. Лук'яновим поняття «організації дорожнього руху» як діяльності із забезпечення максимально безпечної швидкості, включаючи підготовку та виховання його учасників, удосконалення транспортних засобів, дорожніх умов, утримання їх у придатному експлуатаційному стані, регулювання руху та нагляд за дотриманням правил руху [221, с. 25].

На нашу думку, діяльність із забезпечення БДР слід розуміти систему дій, спрямованих на забезпечення недопущення виникнення небезпечних ситуацій, які можуть зашкодити людині, її життю та здоров'ю, їх безпечного переміщення та вантажів механічними транспортними засобами, а також людей без транспортних засобів по дорогах, що регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами, а також проходить в умовах реальної небезпеки виникнення обставин, які загрожують учасникам дорожнього руху.

Стан забезпечення БДР є незадовільний, що засвідчує статистика. Таким чином, забезпечення БДР має бути не лише проблемою держави, воно

стосується кожної людини, позаяк безпека на дорозі залежить також безпосередньо від осіб, які керують автотранспортом, й інших учасників дорожнього руху. У зв'язку з цим, одним із напрямів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в Україні досягається шляхом розроблення системи запобігання кримінальним правопорушенням на автомобільному транспорті, що включає загальносоціальні, спеціально-кримінологічні та індивідуально-профілактичні заходи.

У цьому контексті цілком слушним виникає питання щодо поняття «транспортні кримінальні правопорушення», яке не отримало чіткого визначення ні в кримінологічній науці, ні в теорії кримінального права. Більшість авторів зосередили свою увагу на аналізі окремих різновидів транспортних кримінальних правопорушень. Тому термінологія зводиться в основному до таких понять, як «злочинні порушення правил безпеки руху й експлуатації автотранспорту», «автотранспортні злочини», «дорожньо-транспортні злочини», «воднотранспортні злочини», «повітрянотранспортні злочини» тощо [234; 275; 485; 294; 461].

Критерієм віднесення кримінальних правопорушень проти безпеки функціонування транспорту до того чи іншого виду слугують ступінь (кількість) і характер (якість) суспільної небезпеки. Вони виражені в характері порушень відповідних правил безпеки, розмірі заподіяної шкоди, місці, часі, способі здійснення злочинних намірів, особливостях предмета, суб'єкта й суб'єктивної сторони.

Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту передбачена розділом XI Особливої частини КК України (ст. 276–292), який включає 19 норм структурованих відповідно до ступеня тяжкості кримінальних правопорушень, а також виду транспорту, з яким пов'язане кримінальне правопорушення, зокрема: I група – кримінальні правопорушення, що вчиняються на водному, залізничному чи повітряному транспорті (ст. 276–285 КК України); II – на автомобільному й міському електротранспорті (ст. 286–290 КК України), III – з порушенням чинних на

транспорті правил і пошкодженням магістральних трубопроводів (ст. 291, 292 КК України).

Риси подібності й низка загальних типотвірних ознак розглянутих кримінальних правопорушень можна виявити в кожному елементі їх складів. Вирішальне значення для класифікації у галузі безпечного функціонування (руху й експлуатації) транспортних засобів має об'єкт посягання. Основне значення якого визначається роллю в структурі складу кримінального правопорушення, а також наявністю матеріальної ознаки: не може бути кримінально-протиправним те діяння, яке не спричиняє й не становить загрози спричинення шкоди об'єктам кримінально-правової охорони. Отже, немає злочинів без об'єкта посягання. Встановлення й аналіз змісту об'єкта дає змогу дати відповідь на запитання, які стосуються сутності охоронюваного блага, уточнення меж дії кримінально-правової норми. Об'єкт кримінального правопорушення є тією ознакою, яка надає можливість проводити розмежування кримінальних правопорушень для їх кваліфікації. Крім того, встановлення спричинення суттєвої шкоди об'єкта кримінально-правової охорони дає змогу відділити кримінальні правопорушення від інших правопорушень й аморальних проступків [463, с. 142–143].

Тому якраз й особливістю кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку функціонування (руху й експлуатації) транспортних засобів, є те, що шкода особі (або майну, або середовищу існування) заподіюється в основному в разі порушення правил використання джерел підвищеної небезпеки. Саме громадська безпека передбачає щодо поведінки з джерелами загальної небезпеки певні суспільні відносини, які забезпечують збереження людей і матеріальних цінностей [437, с. 103]. Отже, суспільно небезпечний характер визначається не тільки родовим об'єктом – громадською безпекою, а й тим, що предметом та/або засобом є за своєю природою потенційно смертоносні джерела, які можуть бути використані як засоби руйнування, заподіяння шкоди.

Як правильно з цього приводу зауважив Н. О. Федчун, технічні й правові норми визначають порядок поведінки з транспортними засобами. У сучасних

умовах громадська безпека – уже не стільки мета, як доцільна діяльність, що застосовує певні засоби й породжує певний результат. Невиконання спеціальних правил обачності під час використання транспортних засобів створює небезпеку для життя й здоров'я людей [462, с. 51].

Варто зазначити, що громадська безпека органічно пов'язана з особистою безпекою громадян, яка становить комплекс суспільних інтересів, спрямованих на захист конституційних прав і свобод людини й громадянина. Інакше кажучи, громадська безпека – це захищеність життєво важливих інтересів окремих громадян, соціальних груп, суспільства загалом, а також системи суспільних цінностей від внутрішніх і зовнішніх загроз політичного, економічного, соціального, екологічного та іншого характеру. Водночас головний суспільний інтерес полягає в дотриманні безпеки кожної особистості, забезпеченні добробуту, стабільності інститутів, що гарантують демократію, безпеку та стійкий розвиток суспільства.

Отже, громадська безпека як родовий об'єкт транспортних злочинів – це система суспільних відносин, які забезпечують захищеність життєдіяльності, запобігають загрозам природного існування людей, позбавлення їх життя і здоров'я.

У цьому контексті *безпеку функціонування (руху й експлуатації) транспорту* заведено розуміти як таку діяльність учасників руху транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу або іншу участь у русі транспорту, яка унеможлиблює спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил.

Визнаючи громадську безпеку ширшим поняттям, ніж безпека функціонування (руху й експлуатації) транспорту, можна зайняти позицію визнання останньої безпосереднім об'єктом, а громадської безпеки – родовим. Таким чином, громадська безпека як родовий об'єкт кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту являє собою систему однорідних суспільних відносин, які забезпечують стан захищеності

життєдіяльності, запобігають загрозам природного існування людей, а суспільні відносини, що виникають з приводу забезпечення безпеки функціонування транспорту в суспільстві загалом і між громадянами, за якої гарантується відсутність загрози спричинення шкоди невизначеному колу осіб, є видовим об'єктом зазначених злочинів.

Правильне розуміння специфіки транспортних кримінальних правопорушень передбачає точне визначення й транспортного засобу як однієї з важливих ознак цієї групи кримінальних правопорушень. Тому безпека функціонування транспорту є складовою частиною відносин громадської безпеки. Ці відносини є родовим об'єктом кримінальних правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту.

Отже, *транспортні кримінальні правопорушення* можна визначити як передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння (дії або бездіяльність), а саме: невиконання або неналежне виконання чинних на транспорті правил, що посягають на суспільні відносини у сфері безпечного функціонування (руху й експлуатації) транспортних засобів, спричинили шкідливі наслідки або створили загрозу їх настання. Суспільно небезпечний характер таких кримінальних правопорушень визначається громадською безпекою та джерелом підвищеної небезпеки, яке виступає предметом та/або використовується як засіб руйнування, заподіяння шкоди.

На підставі аналізу наукових точок зору та положень чинного законодавства запропоновано під безпекою на автомобільному транспорті розуміти такий його стан, за якого мінімізується (або взагалі виключається) можливість настання ситуацій, коли людині, її життю, здоров'ю та майну буде загрозовувати небезпека. До таких небезпечних ситуацій на автомобільному транспорті віднесено: автомобільні аварії – це аварії, які трапляються за участю автомобільного транспорту та призводять до пошкодження майна (автомобілів, техніки, вантажу тощо), шкодять здоров'ю людини або навіть призводять до її загибелі; умисне нанесення третіми особами шкоди пасажирам та/або вантажу; порушення правил експлуатації технічних систем, у тому числі нормативних

вимог з екологічної безпеки під час перевезень; незаконне втручання у функціонування автомобільного транспорту (перекриття шляхів, страйки працівників, умисне пошкодження дорожнього полотна та ін.); порушення ПДР водіями тощо.

1.4. Міжнародно-правова практика та зарубіжний досвід запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Управління ризиками є невід’ємною частиною діяльності із забезпечення БДР. Управління ризиками в цьому випадку полягає в зниженні ймовірності виникнення ДТП та мінімізації їх негативних наслідків. Одним з найважливіших напрямів діяльності держави у сфері вдосконалення системи БДР слугує запобігання ДТП як спосіб впливу на поведінку водіїв транспортних засобів. Проте прогалини чинної системи запобігання порушенням БДР або експлуатації транспорту в Україні вимагають звернутися до зарубіжного досвіду запобігання цим кримінальним правопорушенням.

Так, в умовах постійної євроінтеграції суспільства та міжнародного співробітництва України з іншими країнами світу відбувається істотне зближення національної правової системи до міжнародної. Значущість міжнародного права та стандартів для України виявляється у збільшенні числа міжнародних договорів і національно-правових актів за аналогічними предметами регулювання, співвідношенні національного законодавства до міжнародного задля усунення можливих недоліків, прогалин та запозичення міжнародного досвіду у вирішенні певних проблемних питань правового характеру та вдосконалення національного законодавства.

Що стосується сфери забезпечення БДР, то їх міжнародні стандарти закріплені у певних нормативно-правових актів, підписаних та ратифікованих країнами світу. Зокрема, першим нормативно-правовим актом, що мав істотне

значення на території СРСР, стала «Міжнародна конвенція щодо автомобільного руху» 1926 р. (м. Париж). Конвенція містила більш докладні, ніж попередня конвенція, вимоги до обладнання автомобілів, що беруть участь в міжнародному русі, а також спеціальні положення про форму, розміри дорожніх знаків і місцях їх установки. Вперше була введена трикутна форма для попереджувальних знаків. До вже прийнятим раніше знакам було додано два нових: «Залізничний переїзд» та «Зупинка обов'язкова» [309].

1931 року в Женеві на черговій конференції з БДР прийнято «Конвенцію про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах», яка розширила номенклатуру дорожніх знаків до 26 і розділила їх на три групи: попереджувальні, наказові, вказівні. Слід зазначити, що у 1933 р. у СРСР були затверджені «Правила по застосуванню в межах СРСР Міжнародної конвенції щодо автомобільного руху». У цих Правилах викладена сутність Паризької конвенції щодо автомобільного руху 1926 р. і Женевської конвенція про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах 1931 р., а в додатку Правил містилися «Основні правила їзди на автомобілях і мотоциклах в межах СРСР» [309].

У подальшому, з метою розвитку міжнародного дорожнього руху та його безпеки шляхом встановлення єдиних правил руху між країнами світу в м. Женеві 19 вересня 1949 р. була підписана «Конвенція про дорожній рух». Такий нормативно-правовий акт має особливе значення для розвитку БДР, адже закріплює на міжнародному законодавчому рівні права та обов'язки учасників дорожнього руху [161].

Зокрема, відповідно до Конвенції, всі водії, пішоходи та інші особи, які користуються дорогою, повинні вести себе так, щоб не створювати небезпеки для руху і не утрудняти його. Вони мають уникати заподіяння шкоди окремим особам, громадському або приватному майну. Водії повинні бути завжди в змозі управляти своїми транспортними засобами або направляти своїх тварин; мати всі необхідні документи, що підтверджують законність права керування транспортним засобом. Наближаючись до інших осіб, які користуються

дорогою, вони повинні вживати всіх заходів обережності. Кожен водій транспортного засобу завжди повинен бути в змозі регулювати швидкість руху і керувати ним розумно та з обережністю, знижувати швидкість або зупинитися щоразу, коли того вимагають обставини, особливо коли видимість незадовільна. Також, документ містить правила обгону та випередження транспортних засобів; проїзду перехресть, залізничних переїздів; користування освітлювальними приборами та попереджувальними сигналами тощо. Велосипедисти повинні користуватися велосипедними доріжками, позначеними спеціальними дорожніми сигнальними знаками, коли цього вимагають чинні внутрішньодержавні правила. В усіх випадках, коли того вимагають правила руху, велосипедисти повинні рухатися в один ряд, крім виняткових випадків, передбачених внутрішньодержавними правилами; вони не повинні рухатися на проїзній частині дороги більш ніж у два ряди. Також велосипед забороняється використовувати як буксир [161].

Конвенція 1949 року містить протокол про дорожні знаки та сигнали, який затверджує категорії дорожніх знаків (попереджувальні, заборонні та наказові), а також їх розмір, колір та правила їх розміщення [161].

Серед чинних нормативно-правових актів, які закріплюють міжнародні стандарти та покликані те тільки полегшити, а й покращити рівень БДР, є Конвенція про дорожній рух 1968 р. (зі змінами та доповненнями, внесеними Європейською угодою від 01 травня 1971 р. та поправками від 28 вересня 2004 р.) [326], яка:

– закріплює вимоги до осіб, які бажають бути водіями, зокрема: водій повинен володіти необхідними фізичними і психічними якостями, і її фізичний і розумовий стан має дозволяти йому керувати транспортним засобом; водій механічного транспортного засобу повинен мати знання та навички, необхідні для керування транспортним засобом; однак це положення не перешкоджає навчання водінню відповідно до положень національного законодавства; водій повинен контролювати свій транспортний засіб таким чином, щоб бути завжди в змозі належним чином керувати ним. Він повинен знати правила дорожнього

руху, приписи щодо БДР, а також чинники, які можуть вплинути на його поведінку, як втома, прийом лікарських препаратів і керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння чи під впливом наркотиків; водію транспортного засобу слід уникати будь-яких дій, які не пов'язані з водінням (ст. 8);

– встановлює правила поведінки водіїв відносно до пішоходів, а саме: якщо рух транспортних засобів на пішохідному переході регулюється світловими дорожніми сигналами або регулювальником, водії повинні за наявності сигналу, що забороняє рух, зупинитися перед переходом, а коли вони отримують дозвіл продовжувати рух, не заважати пішоходам, які вже вступили на проїзну частину і переходять через дорогу; якщо рух транспортних засобів на переході не регулюється ні світловими дорожніми сигналами, ні регулювальником, водії повинні при наближенні до цього переходу належним чином знизити швидкість, щоб не наражати на небезпеку пішоходів, що вступили або вступають на перехід; у разі необхідності слід зупинитися і пропустити пішоходів; водії, які мають намір проїхати з боку відповідного напрямку руху повз транспортного засобу загального користування, що знаходиться на належним чином позначеній зупинці, повинні знизити швидкість і в разі потреби зупинитися, з тим щоб забезпечити пасажиром громадського транспорту можливість їх посадки або висадки; водії не повинні заїжджати на пішохідний перехід, попередньо не впевнившись, що пішоходи не будуть змушені зупинитися на ньому; водії, які виїжджають на дорогу з придорожньої території або з'їжджати з дороги на таку територію, повинні пропустити пішоходів (ст. 21) [326];

– у випадку ДТП водій повинен: не порушуючи приписів національного законодавства щодо обов'язку надавати допомогу постраждалим, за можливістю швидше зупинитися, не створюючи додаткову небезпеку для руху; вжити заходів для забезпечення безпеки руху в місці ДТП і, якщо в результаті ДТП є тяжкопоранені або вбиті, уникати в тій мірі, в якій це не впливає на безпеку руху, змінювати що-небудь на місці події або знищувати сліди, які

можуть бути корисними для встановлення відповідальності; на вимогу інших осіб, причетних до ДТП, назвати себе; якщо в результаті ДТП є поранені або вбиті, повідомити про це в службу дорожнього руху і, якщо остання не дозволяє покинути місце події або якщо він не повинен надати допомогу пораненим або отримати медичну допомогу сам, повернутися до місця події або залишитися на місці до прибуття співробітників служби дорожнього руху (ст. 31) [517, с. 157–158].

Якщо в результаті ДТП заподіяна лише матеріальна шкода, особи, причетні до ДТП, повинні в міру можливості повідомити на місці свої прізвище та адресу й у всякому разі як можна швидше повідомити ці відомості потерпілій стороні безпосередньо або через поліцію [326].

Стосовно пішоходів Конвенція про дорожній рух 1968 року закріплює, що до пішоходів прирівнюються особи, які везуть дитячу коляску, коляску для хворого, інвалідну коляску або будь-яке інше транспортний засіб, невеликих розмірів і без двигуна, особи, які ведуть велосипед або велосипед з підвісним двигуном, а також інваліди, що пересуваються в інвалідних колясках, що приводяться в рух ними самими або рухаються зі швидкістю пішохода.

Серед основних обов'язків пішоходів Конвенція закріплює такі (ст. 20): 1) пішоходи повинні за можливістю не користуватися проїзною частиною, а якщо вони нею користуються, то вони повинні виявляти обережність, щоб не турбувати і не затримувати без необхідності рух; 2) якщо біля краю проїзної частини дороги є тротуар або узбіччя, придатні для руху пішоходів, останні можуть користуватися ними; 3) за відсутністю тротуарів або узбіч або в разі неможливості їх використання пішоходи можуть пересуватися по проїзній частині; якщо є велосипедна доріжка і якщо інтенсивність руху дозволяє це, вони можуть рухатися по цій велосипедній доріжці, що не утруднюючи, однак, рух водіїв велосипедів і велосипедів з підвісним двигуном; 4) поза населеними пунктами пішоходи, що рухаються по проїзній частині дороги, повинні дотримуватися (якщо це не загрожує їхній безпеці і за відсутністю особливих обставин) сторони, протилежній стороні, відповідної напрямку руху. Однак

особи, які ведуть велосипед, велосипед з підвісним двигуном або мотоцикл, інваліди, що пересуваються в інвалідних колясках, а також групи пішоходів, очолювані керівником або представляють собою хід, повинні дотримуватися сторони проїжджої частини дороги, відповідної напрямку руху. За винятком маніфестацій, пішоходи, що рухаються по проїзній частині, повинні у разі можливості рухатися ланцюжком, один за іншим, якщо цього вимагає безпека руху, зокрема в разі поганої видимості або високої інтенсивності руху транспортних засобів; 5) пішоходи не повинні перетинати проїзну частину дороги, не прийнявши запобіжні заходи; вони повинні користуватися пішохідними переходами, якщо такі є поблизу; 6) якщо на пішохідному переході є світлові та звукові сигнали для пішоходів, останні повинні слідувати вказівкам цих сигналів, якщо на пішохідному переході немає таких знаків або сигналів, але рух транспортних засобів регулюється світловими дорожніми сигналами або регулювальником, пішоходи не повинні виходити на проїзну частину, поки світловий сигнал або жест регулювальника дозволяє рух транспортних засобів; 7) під час переходу проїзної частини поза пішохідним переходом, позначеного розміткою або відповідним знаком або сигналом, пішоходи не повинні виходити на проїжджу частину, не впевнившись в тому, що вони можуть зробити це не утрудняючи руху транспортних засобів. Пішоходи мають переходити проїзну частину дороги під прямим кутом до її осі. Вийшовши на проїзну частину дороги, пішоходи не повинні подовжувати свій перехід, затримуватися або зупинятися на ній без необхідності [326].

На сьогодні, у контексті розвитку великих міст в Україні, особливе значення має ст. 27 Конвенції, яка закріплює обов'язки велосипедистів, яким забороняється: пересуватися, не тримаючись за руль, використовувати інші транспортні засоби як буксира, перевозити, буксирувати або штовхати предмети, які можуть перешкодити управлінню або становлять небезпеку для інших учасників дорожнього руху. Аналогічні положення застосовуються до водіїв велосипедів з підвісним двигуном і мотоциклів, але, крім того, вони повинні тримати кермо обома руками, за винятком тих випадків, коли

необхідно подати сигнал; водіям велосипедів і велосипедів з підвісним двигуном забороняється перевозити пасажирів; окрім як на додатковому сидінні (сидіннях), обладнаному на велосипеді. Водіям мотоциклів дозволяється перевозити пасажирів тільки в колясці (якщо така є) і на додатковому сидінні, яке може бути обладнано позаду водія; за наявності велосипедних смуг руху або велосипедних доріжок велосипедистам слід рухатися саме по ним; під час руху користуватися захисними шоломами [326].

Також Конвенція про дорожній рух 1968 року вводить поняття автомобіля, механічного транспортного засобу, мотоцикла, дороги, проїзної частини дороги, смуги руху, велосипедної доріжки, перехрестя, залізничного переїзду, зупинки та стоянки транспортних засобів, що стали основою термінології національного законодавства у сфері забезпечення БДР країн-учасниць Конвенції.

Зазначений нормативно-правовий акт закріплював правила розташування водіями транспортних засобів на дорозі; правила обгону та руху рядами; вимоги щодо безпечної швидкості та дистанції; правила проїзду перехресть, зупинки та стоянки транспортних засобів, вимоги до пасажирських перевезень, правила користування світловими та звуковими приладами та умови допуску транспортних засобів до руху на дорозі (обладнання, технічний стан автомобіля) [326].

Також у 1968 р. у м. Вена була прийнята Конвенція про дорожні знаки та сигнали, яка була прийнята країнами-учасницями для уніфікації дорожніх знаків. Цією конвенцією, окрім термінів, затверджених раніше Конвенцією про дорожній рух, надається термін поняття «водій», що означає будь-яку особу, яка керує транспортним засобом, автомобілем тощо або веде по дорозі худобу, стада запряжних, в'ючних або верхових і в'ючних тварин [326].

Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 року визначила не тільки категорії дорожніх знаків, а й їх перелік, що належить до кожної із категорій окремо. Так, усі дорожні знаки поділені Конвенцією на попереджувальні, знаки пріоритету, заборонні, наказові, інформаційно-вказівні, знаки сервісу, а також

таблички до дорожніх знаків. Такий поділ, види та перелік знаків були закріплені у національному законодавстві України під час прийняття та затвердження ПДР. Кожен учасник дорожнього руху повинен керуватися та дотримуватися вимог дорожніх знаків і розмітки, невиконання яких потягне за собою адміністративну відповідальність відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення [326].

Постійне зростання автомобільних потоків між європейськими державами, а також небезпека, з якою пов'язане порушення правил, норм і стандартів у сфері транспортної безпеки, зумовило підписання Європейської Конвенції про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху (м. Страсбург, 30 листопада 1964 р., набула чинності 18 липня 1972 р.). Також метою прийняття цієї Концепції було зміцнення союзу між європейськими державами, налагодження співпраці для більш ефективного покарання за порушення ПДР, скоєних на територіях зазначених країн [326].

Європейська концепція про заходи покарання за порушення ПДР визначила перелік порушень на транспорті, за вчинення яких особа буде притягнута до відповідальності незалежно від країни-перебування, а саме: 1) ненавмисне вбивство або нанесення тілесних ушкоджень в результаті дорожнього руху; 2) втеча (приховування) з місця події, тобто порушення зобов'язань, покладених на водія в разі ДТП; 3) водіння автомобіля особою в стані сп'яніння або під впливом алкоголю; під впливом наркотиків або препаратів, що мають аналогічну дію; нездатного вести машину в результаті надмірної втоми; 4) водіння моторного автомобіля без страхового покриття, що гарантує громадянську відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам у зв'язку з використанням автомобіля; 5) відмова підкоритися приписам співробітника органів дорожнього руху; 6) недотримання правил, що стосуються: швидкості автомобіля; місця автомобіля в русі та напрямки руху, зустрічного руху, обгону, зміни напрямку і подолання залізничних переїздів; переваги в русі; переважного права проїзду деяких автомобілів – пожежних, швидкої допомоги, поліції; недотримання сигналів і дорожньої розмітки,

особливо сигналу «Стоп»; стоянки і зупинки автомобілів; права проїзду автомашин або певних категорій автомашин (негабаритними чи нестандартними); устаткування, що забезпечує безпеку автомобілів і їх вантажу; освітлення автомобіля і використання світлових приладів; вантажу і вантажопідйомності автомашин; реєстрації автомобілів, номерних знаків і знаків, що вказують на країну реєстрації; 7) керування автомобілем без відповідних документів [110].

Також, європейськими країнами були підписані конвенції про порядок перевезення певних видів вантажів, тим самим закріплюючи їх міжнародно-правові стандарти та вимоги до перевізників (у тому числі водіїв), виконання яких сприятиме забезпеченню БДР на територіях країн-учасниць конвенцій. Зокрема, Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 19 травня 1956 р. вносить одноманітність в умови договору міжнародного перевезення вантажів по дорогах і, зокрема, в умови, що стосуються необхідних для таких перевезень документів і відповідальності перевізника. Ця Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів, коли місце навантаження вантажу і місце доставки вантажу, що зазначені в контракті, знаходяться на території двох різних країн, з яких принаймні одна є її учасницею. Разом із тим дія Конвенції не застосовується до перевезень, що здійснюються відповідно до міжнародної поштової конвенції; до перевезень небіжчиків, а також до перевезення меблів чи домашнього приладдя [159].

Також Конвенція закріплює порядок складання та виконання договору про перевезення вантажів; порядок послідовного перевезення вантажу кількома перевізниками; відповідальність перевізника; порядок надання позову про неякісне надання послуг; умови, за якими договір про перевезення вважається недійсним.

Ще одним міжнародним документом, який має вагоме значення у забезпеченні БДР при перевезенні певних видів вантажу, є Європейська угода

про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957 р., підписання якої було покликано збільшити безпеку міжнародних дорожніх перевезень небезпечних вантажів [111].

Міжнародне перевезення небезпечних вантажів вирішується за умови дотримання вимог цієї Угоди, яким повинні відповідати вантажі, зокрема вимог, що стосуються їх упакування, маркування, конструкції, устаткування та руху транспортного засобу, що перевозить вантажі. Проте небезпечні вантажі, що не допускаються до перевезення, не повинні бути предметом міжнародних перевезень.

Перевезення небезпечних вантажів, стосовно яких застосовується ця Угода, є предметом внутрішньодержавних, міжнародних розпоряджень, а також предметом міжнародної торгівлі [111].

Важливу роль у запобіганні кримінальним правопорушенням у міжнародно-правовому вимірі відіграють Конгреси ООН по запобіганню злочинності та з питань кримінального правосуддя, а у країнах Європейського Союзу – Європейські конвенції з означеної проблематики [57, с. 104–105]. У цьому контексті заслуговує на увагу Європейська конвенція про відмивання, пошук, арешт та конфіскацію доходів, одержаних злочинним шляхом, що вимагає від держав-учасників, включаючи й Україну, яка ратифікувала цю Конвенцію у грудні 1997 року, вжити заходи для того, щоб внутрішнім (національним) законодавством розглядались як злочини певні умисні дії, зокрема й ті, що мають відношення до незаконного заволодіння транспортними засобами [109, с. 166–167]. На виконання вимог зазначеної Конвенції в КК України закріплено низку статей, що мають пряме відношення до реалізації її змісту (ст. 209 «Легалізація (відмивання) майна, одержаного злочинним шляхом»; ст. 209-1 «Умисне порушення вимог законодавства про запобігання та протидію легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму та фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення» та ін.).

Певне значення для організації запобігання злочинам, у тому числі, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, має й Резолюція Ради Європи № R (97) 24 від 6 листопада 1997 р. «Про двадцять принципів боротьби з корупцією», у якій йдеться про такі принципи, згідно з якими держави-члени повинні: гарантувати визнання національної і міжнародної корупції кримінальною; забезпечувати відповідні заходи для конфіскації і позбавлення доходів у результаті корупції; обмежувати імунітет від судового переслідування і судового рішення у випадках корупції до ступеня, необхідного у демократичному суспільстві [322; 508]. У КК України ці принципи відображено в ст. 364-1 «Зловживання повноваженнями службовою особою юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми», ст. 365-2 «Зловживання повноваженнями особами, які надають публічні послуги», ст. 368-2 «Незаконне збагачення», ст. 368-3 «Підкуп службової особи юридичної особи приватного права незалежно від організаційно-правової форми» та розділ XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» має безпосереднє відношення.

Аналогічні положення закріплені в розділі II Конвенції Ради Європи про корупцію у контексті кримінального права від 27 січня 1999 р. (ETS 173) [163; 307, с. 353–363]. Звертають у зв'язку з цим на себе увагу вимоги ст. 15 цієї Конвенції, у якій йдеться про співучасть у злочині, ст. 18 – щодо посередництва та відмивання грошей, отриманих злочинним шляхом, та ін.

Переходячи до зарубіжного досвіду, варто зауважити, що важливою запорукою підвищення ефективності державної політики БДР є його імплементація. Так вже склалося історично, що в багатьох галузях економіки та сферах соціального життя Україна змушена грати роль «наздоганяючого». Процеси, які вона на сьогодні переживає, проблеми, які вона нині розв'язує, тенденції, які в ній спостерігаються – для провідних країн світу, це, зазвичай, уже частина історії. Не стала винятком і сфера БДР. Сучасні показники дорожньо-транспортної аварійності (деліктності, віктимності), а також загальний стан забезпечення БДР відповідають рівню Німеччини кінця 80-х,

Австрії, Іспанії, Португалії, Франції початку 90-х років XX ст., Греції й Португалії початку XXI ст.

Звісно, цей факт не з числа відрадних – 20-30 річне відставання в організації БДР на практиці обертається мільярдними збитками, десятками тисяч втрачених життів, суттєвим зниженням трудоресурсного потенціалу. Серед його причин дослідники називають тривалу суспільно-політичну кризу, низьку динаміку економічного розвитку, архаїчність інститутів галузевого управління, успадкованих від радянської адміністративної системи, та ін. Хай там як, але наразі маємо те, що маємо: українська держава ввійшла в сьогодення з певним негативним «багажем», якому неодмінно слід дати раду.

Досягнення максимального, за світовими мірками, рівня дорожньо-транспортної безпеки – дуже складне завдання, котре потребує величезних зусиль, цілковитої самовіддачі, істотних ресурсних затрат. Але навіть за наявності всіх передумов виконати його буде нелегко, позаяк світові лідери автомобілізації постійно рухаються вперед, ні на мить не зупиняючись у своєму розвитку. Дедалі посилюються вимоги до безпеки транспортних засобів, підвищуються стандарти якості автомобільних доріг, запроваджуються інноваційні технології й прогресивні методики забезпечення БДР.

Отож, щоб наздогнати передові країни в питаннях організації БДР та органічно «влитися» в їх поступальний ритм, недостатньо пройти торованим ними шляхом. Важливо зробити це набагато швидше, якісніше, ефективніше. І ось тут у нагоді повинен стати багатий іноземний досвід. Саме ґрунтовний аналіз зарубіжної практики дозволяє чітко визначити галузеві пріоритети, уникнути повторення чужих помилок і прорахунків, обирати апробовані та найбільш дієві засоби досягнення стратегічних цілей, точно передбачати наслідки їх застосування [77].

Попри всю очевидність такого висновку, світовий досвід діяльності правоохоронних органів у запобіганні кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту часто лишається поза увагою практиків і науковців. Перші звертаються до нього, радше, в силу існуючих

нормативних вимог (див., наприклад, п. 7 постанови Кабінету Міністрів України від 31 січня 2007 року № 106 «Про затвердження Порядку розроблення та виконання державних цільових програм»), аніж з конкретною прикладною метою. Другі – вивчають його лише вибірково, причому критерії вибору країни – об’єкта дослідження здебільшого є невизначеними.

У зв’язку з цим виникає потреба системного аналізу засад (етапів, принципів, закономірностей etc.) формування та реалізації політики БДР у державах, які: по-перше, мають низькі показники дорожнього травматизму; по-друге, характеризуються достатньою щільністю транспортних засобів (мінімальна аварійність на дорогах країн із низьким рівнем автомобілізації – не стільки результат ефективної державної політики, скільки закономірний наслідок технологічного «стазису» суспільства, через що їх приклад не можна вважати показовим).

Отже, як свідчать дані ВООЗ, за вказаними параметрами кращою, ніж в Україні, організацією дорожньо-транспортної безпеки можуть похвалитися 55 держав світу. З них 32 представляють Європу, 10 – Ближній і Далекий Схід, 9 – Північну та Південну Америки, 3 – Океанію. Рівень смертності внаслідок ДТП у цих країнах коливається від 3,2 до 21,3 летальних випадків на кожні 100 тис. жителів, концентрація транспортних засобів варіюється від 0,97 до 0,24 одиниць транспорту на душу населення [505]. Безумовно, кожна держава, яка досягла помітних успіхів у забезпеченні БДР, володіє цінним досвідом, вартим прискіпливої уваги та наслідування. Але особливий інтерес становить «квартет» світових лідерів: Уругвай, Нідерланди і Швейцарія.

Для України, котра стоїть перед необхідністю формування стратегії випереджального розвитку автотранспортної галузі, приклад цих держав тим більш примітний, що рекордні показники БДР були досягнуті ними протягом останніх 10–15 років. За відносно стислий період їм вдалося здійснити стрімкий ривок у справі профілактики дорожньо-транспортного травматизму (так, лише в Швейцарії порівняно з 1991 р. кількість автомобільних аварій зменшилась удвічі, кількість їх жертв – на 60 % [505; 513]).

Існування міжнародних нормативно-правових актів, що закріплюють стандарти поведінки учасників дорожнього руху та усіх тих, хто користується автошляхами, дає змогу не тільки уніфікувати правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення дорожнього руху не тільки на території певної держави та й у світі загалом, а також удосконалити внутрішнє транспортне законодавство в частині визначення та закріплення статусу учасників дорожнього руху та приведення його до певних міжнародних стандартів.

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 всіх зацікавлених сторін [18, с. 19–22].

В окремих країнах національні програми щодо інформаційного забезпечення БДР 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 БДР, Рада із дослідження у сфері транспорту. Використання наукових досліджень цих установ зумовило важливі зміни та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити БДР загалом [365].

Цікавим є досвід Німеччини, де підвищення БДР є одним із пріоритетів транспортної політики федерального уряду та Федерального міністерства транспорту, будівництва і міського розвитку (BMVI). Основним партнером Федерального міністерства є Німецька рада з БДР, яка об'єднує понад 200 організацій [154].

У Данії особи, у чийй крові виявлено 0,5 проміле алкоголю, сплачують штраф у розмірі одного місячного заробітку, у Швеції та Іспанії таким водіям загрожує тюремне ув'язнення. В Італії 1,5 проміле означає конфіскацію транспортного засобу, який примусово продається з аукціону [456].

Основний акцент у зарубіжному законодавстві робиться на матеріальній відповідальності порушників, яка полягає не лише у встановленні великих розмірів штрафів, а й у конфіскації автотранспортних засобів, позбавленні водійських прав, прив'язці кількості та серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля, що, у свою чергу, пов'язано з упровадженням так званої системи штрафних балів, яка діє в Німеччині, США. Це означає, що коли водій набирає за рік штрафні очки за допущені порушення ПДР, 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 [313].

Умовою успішного забезпечення БДР є те, що в багатьох країнах світу процедура стягування штрафів організована таким способом, що особа, яка вчинила порушення, не може уникнути покарання шляхом підкупу поліцейських, оскільки особистий контакт відсутній, оформлення процедур відбувається у письмовому виді 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 [446, с. 34].

У Болгарії введена заборона на розмови по мобільному телефону під час їзди в муніципальному транспорті не тільки водіям, а й 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 [249].

Сан-Марино – найблагополучніша, з точки зору забезпечення дорожньої безпеки, країна Європи. Попри величезну концентрацію транспортних засобів, на її шляхах і дорогах щороку трапляються не більше як 0,45 тис. дорожньо-транспортних пригод. Причому тільки кожна п'ятисота (!) автомобільна аварія спричиняє летальні наслідки (у 2006 р. рівень дорожньо-транспортної

смертності сягнув абсолютного мінімуму – в Сан-Марино не було зафіксовано жодного випадку загибелі учасників дорожнього руху).

Такий вражаючий результат – «плід» надзвичайно виваженої і грамотної державної політики БДР, основними рисами якої є:

- чітке програмування організаційно-правових заходів, спрямованих на підвищення БДР. Упродовж останніх десятиліть перспективи розвитку автотранспортного комплексу Сан-Марино визначаються багаторівневою системою цільових програм (коротко-, середньо- та довгострокових), ув'язаних між собою за змістом та строками прийняття. З одного боку, це дозволяє забезпечити цілеспрямованість, послідовність і безперервність галузевої політики, з другого, гарантує узгодженість її стратегічних та оперативних (тактичних) моментів;

- стимулювання розвитку громадського транспорту. Висока щільність індивідуальних транспортних засобів (більше 1,6 на кожного жителя країни) створює чимало проблем в організації дорожнього руху та забезпеченні його безпеки. За відсутності об'єктивних передумов для розширення вуличної мережі (загальна площа Сан-Марино дорівнює 61 км²) місцева влада змушена відшукувати інші способи деконцентрації транспортного масиву. Головна роль у цьому процесі відводиться розбудові муніципального автобусного парку. Ураховуючи, що кожен автобус великої місткості здатен функціонально «замінити» 150–200 легкових автомобілів, перспективність цього напрямку не викликає жодних сумнівів;

- упровадження інноваційних методів організації дорожнього руху. У Сан-Марино значна увага приділяється прогресивним схемам управління транспортними потоками. Майже вся вулично-дорожня мережа країни «скроєна» в спосіб, що виключає зустрічний рух. Траєкторії транспортних засобів перетинаються лише в попутному напрямку, тобто під час перестроювання. Це дало змогу: а) заощадити кошти на побудові багаторівневих транспортних розв'язок та естакад; б) повністю відмовитись від системи світлофорного регулювання (відсутність світлофорів є «візитною

карткою» сучасного Сан-Марино); в) досягти безпрецедентно низького рівня смертності серед пішоходів і водіїв;

– регулярний перегляд системи покарань за порушення ПДР. Приблизно раз на п'ять років центральна влада Сан-Марино (Генеральна Рада та Державний конгрес (Consiglio Grande e Generale. Congresso di Stato)) проводить повномасштабну ревізію стягнень, передбачених за дорожньо-транспортні делікти. Зазвичай такі ревізії закінчуються черговим (пропорційно зростанню доходів населення) збільшенням розмірів кореспондуючих штрафів. Лише протягом останнього десятиліття середня сума штрафу за порушення ПДР зросла майже втричі: сьогодні вона дорівнює 100 євро;

– деліктизація будь-яких діянь, що відволікають увагу водія та перешкоджають йому адекватно сприймати дорожню обстановку. Сан-Марино – одна з небагатьох країн світу, яка ще до 2000 р. запровадила відповідальність водіїв за користування засобами зв'язку під час руху. Через кілька років, ця невеличка держава, однією з перших встановила заборону на розмови по стільниковому телефону в режимі «hands free». Окреслена тенденція збереглася й надалі. Згідно з новою (від 1 липня 2008 р.) редакцією Дорожнього кодексу Сан-Марино, до числа адміністративних деліктів були зараховані випадки керування транспортними засобами в навушниках, а також паління за кермом. Про ефективність цього напряму державної політики свідчить той факт, що місцеві водії стають винуватцями серйозних (із заподіянням шкоди здоров'ю) ДТП тільки в одному випадку з 4-х (натомість, основну групу ризику складають велосипедисти та пішоходи).

Як свідчить досвід країн Європейського Союзу, подальше зниження показників аварійності потребує здійснення комплексу заходів щодо підвищення БДР, основою яких є проведення аналізу чинників, що зумовили виникнення ДТП, та відхід від позицій першочергового звинувачення водія чи пішохода [229, с. 100].

Україною вже зроблено перші кроки на шляху досягнення успішного забезпечення БДР, вагомим кроком стала Стратегія підвищення рівня безпеки

дорожнього руху в Україні на період до 2020 року [360] та до 2024 року [359], однак імплементація міжнародного досвіду в національне законодавство забезпечення БДР є вельми актуальною, адже вона дасть змогу вдосконалити реалізацію галузевих пріоритетів на національному, регіональному й місцевому рівнях, уникнути помилок, прорахунків, передбачити шляхи їх вирішення, обрати найбільш ефективні засоби для досягнення поставлених цілей та завдань.

Уругвай посідає друге місце в світі (точніше – серед країн розвинутої автомобілізації) за основними показниками дорожньо-транспортної безпеки. Рівень травматизму (зокрема, смертності), який спостерігається на дорогах цієї невеличкої південноамериканської держави, вчетверо нижчий від середньоконтинентального та увосьмеро, – ніж у географічних сусідів: Бразилії та Аргентині [505]. На перший погляд такі здобутки контрастують з ліберальною галузевою політикою: ще зовсім недавно в Уругваї поріг допустимого вмісту алкоголю в крові водія становив 0,8 проміле (у Швеції – 0,2; у Японії – 0,3; у Німеччині – 0,5), а стан сп'яніння міг бути обставиною, котра пом'якшує відповідальність за вчинення ДТП [501, с. 44].

Проте при більш детальному розгляді контраст виглядає не таким уже й різким. По-перше, лібералізм місцевого законодавства має умовний характер. За порушення ПДР передбачені доволі жорсткі санкції, аж до позбавлення волі. По-друге, існуючі «послаблення» сповна компенсуються високим рівнем правової культури громадян: деліктогенно та економічно благополучний Уругвай неспроста отримав назву «Латиноамериканська Швейцарія». По-третє, під впливом загальносвітових тенденцій національні стандарти БДР *volens nolens* стають жорсткішими. Так, протягом 2018–2019 рр. у країні було знижено ліміти максимальної швидкості руху, запроваджено обов'язкове використання захисних шоломів для всіх пасажирів мототранспорту, допустима концентрація алкоголю в крові водія зменшена до 0,3 проміле [510, с. 439; 511, с. 103].

Національна політика БДР є достатньо різновекторною. Серед її пріоритетів: подальше зниження аварійності, удосконалення галузевого

законодавства, сприяння притоку інвестицій у транспортний сектор економіки, налагодження міжнародного співробітництва з питань дорожньої безпеки, запровадження обов'язкового цивільного страхування власників автомобілів та багато інших. Проте основні зусилля спеціалізованої публічної адміністрації, спрямовані на поліпшення медичного забезпечення БДР, розвиток дорожньо-транспортної мережі.

У межах цих напрямів було створено загальнодержавну систему екстреної допомоги (Sistema de Emergencia Nacional), що гарантує прибуття рятувних, пожежних та медичних бригад у будь-яку точку країни протягом 15 хвилин з моменту виклику; запроваджено надання безкоштовних медичних послуг постраждалим від ДТП (23 серпня 2001 р. Департамент безпеки дорожнього руху Уругваю та 46 національних медичних компаній уклали угоду про компенсацію витрат на допомогу жертвам ДТП із державного бюджету); розширено участь приватного сектору в розбудові дорожньої інфраструктури шляхом створення концесій, укладення підрядних договорів, заснування спільних підприємств etc.; запроваджено інноваційні схеми інвестування транспортного господарства (останнім часом в Уругваї набули поширення так звані «мегаконцесії» – угоди про передачу певних ділянок доріг одразу кільком різнопрофільним компаніям); засновано центральний орган управління безпекою дорожнього руху – Unidad Nacional De Seguridad Vial; уніфіковано обліково-реєстраційну систему автомобільного транспорту, введено єдиний стандарт номерів транспортних засобів (попри унітарний тип державного устрою, кожен з 19 департаментів країни донедавна вів незалежний облік автомобілів, самостійно визначав порядок їх реєстрації, запроваджував «власні» номерні знаки т/з) [498, с. 7; 512; 502, с. 129].

Ефективність національної політики БДР Уругваю забезпечується широким охоптом стратегічного планування. Поряд із Загальнодержавною програмою розвитку автотранспортної галузі («El programa del desarrollo del transporte por carretera») у країні реалізуються близько двох десятків цільових програм, спрямованих на розв'язання актуальних проблем БДР, як-то:

Програма профілактики дитячого травматизму, Програма розвитку дорожньої інфраструктури, Програма боротьби з правопорушеннями на транспорті, Програма протидії пияцтву за кермом, Програма допомоги жертвам ДТП, Програма «Шкільний автобус» і т.п. Слід зазначити, що таке розмаїття планових документів зовсім не шкодить їх реалізації, позаяк усі вони корелюються між собою, переслідують досяжні цілі, мають достатнє матеріально-технічне забезпечення.

Нідерланди є справжнім острівцем безпеки у вирі європейського автотрафіку. Більшість аварій, які стаються на дорогах цієї держави, не мають фатальних наслідків. І без того низький рівень дорожнього травматизму за останні десять років упав майже на 25 % [528]. На сьогодні він становить близько 750 загиблих та 16,5 тис. поранених щорічно (відносно до кількості жителів та числа зареєстрованих транспортних засобів – це, відповідно, другий і четвертий показники в Європі).

Головною запорукою таких здобутків галузеві фахівці вважають наявність довгострокової національної стратегії БДР, котра послідовно й неухильно втілюється без малого чверть століття [503]. Починаючи з 1987 року, уряд країни прийняв низку концептуальних, планових і програмних документів, об'єднаних генеральною метою (забезпечити максимальну безпеку учасників дорожнього руху при стабільному підвищенні рентабельності автотранспортного сектору економіки) та логікою системної організації (кожен прийнятий акт створює передумови для реалізації наступного, а той, у свою чергу, неодмінно слідує загальній канві).

Спершу було прийнято «сигнальний» документ під назвою «Naar een duurzaam veilig wegverkeer; een Nationale verkeersveiligheid verkenning voor de periode 1990–2010» (дослівно з голл. – «До стабільної безпеки дорожнього руху; стан безпеки дорожнього руху в країні: 1990–2010 роки»), котрий містив розгорнуту характеристику стану дорожньої безпеки, визначав тренди кореспондуючих соціально-економічних показників, окреслював галузеву проблематику та перспективні напрями державної діяльності в сфері БДР.

Наступним кроком стала реалізація чотирьох пробних проєктів, спрямованих на: а) вдосконалення ключових ланок національної системи БДР (нормативно-правової, управлінської, інформаційної та науково-технічної); б) виявлення недоліків їх функціонування та взаємодії. Причому в усіх випадках пріоритетною вважалася саме останнє завдання. Набути досвіду ціною найменших затрат – таким був девіз першого етапу стратегії, – згадує один з її розробників професор Фред Вегман (Wegman F.C.M.), – і вже невдовзі практика підтвердила слушність обраного шляху. У ході здійснення прелімінарних заходів на поверхню «впливло» чимало обставин, здатних поставити під загрозу амбітні плани уряду [523]. З'ясувалося, зокрема, що між уповноваженими поліцейськими та цивільними структурами немає згоди стосовно багатьох аспектів управління безпекою дорожнього руху. Стало очевидним небажання влади залучати до участі в політиці БДР інших «стейкхолдерів», як-то: політичні партії, групи інтересів, засоби масової інформації etc.

Завдяки пробним проєктам численні організаційні негаразди були подолані ще до того, як реформа національної системи БДР вступила в свою активну фазу. Зрештою, це дозволило уникнути величезних матеріальних і часових втрат на пізніших етапах стратегії БДР.

Також, варто звернути увагу на ідею впровадження світової практики на дорогах України у виді інтелектуальних транспортних систем (ІТС), які є системами інтеграція сучасних інформаційних і комунікаційних технологій та засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтована на підвищення безпеки та ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту. Сфера просування ІТС у світовій практиці варіюється від розв'язання проблем громадського транспорту, істотного підвищення БДР, ліквідації заторів у транспортних мережах, підвищення продуктивності інтермодальної транспортної системи (включаючи автомобільний, залізничний, повітряний і морський транспорт) до екологічних і енергетичних проблем.

У світовій практиці існують приклади успішної реалізації схожих проєктів. Так, у ЄС в 1991 р. була створена Європейська Асоціація учасників ринку інтелектуальних транспортних систем (ERTICO), яка представляє собою консорціум, до якого входять всі провідні європейські виробники, зацікавлені в розвитку ринку ІТС, громадські організації, представники різних міністерств і відомств, інфраструктурні оператори зв'язку, користувачі та інші організації [507, с. 253–254].

Незважаючи на те, що ERTICO створена за участю Єврокомісії та Міністерств транспорту країн учасниць Євросоюзу, вона є недержавним громадським інститутом, який забезпечує реалізацію політичних рішень, прийнятих країнами Євросоюзу на внутрішньому і зовнішніх ринках. Головною метою ERTICO є розроблення різних програм, спрямованих на розвиток європейських інноваційних технологій у сфері розвитку дорожньої інфраструктури, застосування ІТС у цілях управління дорожнім рухом, підвищення мобільності населення та вантажів, поліпшення якості життя людей, підвищення безпеки на дорогах і зниження шкідливого впливу автотранспорту на навколишнє середовище.

Тільки перелік реалізованих за останні роки програм ERTICO дозволяє судити про внесок цієї організації в забезпечення БДР у країнах Євросоюзу:

- Advanced Driver Assistant Systems Interface Specification (ADASIS) – використання точних картографічних даних у засобах навігації для отримання водієм прогнозу ситуації на дорозі по ходу руху;

- Adaptive Integrated Driver (AIDE) – використання спеціального електронного обладнання та програмного забезпечення, що дозволяє концентрувати увагу водія в момент обгону та відключення функцій приладів у салоні автомобіля, що відволікають увагу під час здійснення складного маневру;

- The European Road Transport Research Advisory Council (ERTRAC) – програма координації взаємодії Європейських дослідницьких інститутів у

дорожньому і транспортному комплексі для структурування та оптимізації науково-дослідних робіт в інтересах країн Євросоюзу;

– eSafety Forum – європейська програма з масового впровадження систем активної і пасивної безпеки, що містить у собі роботи для проєкту eCall (екстрений виклик), створення електронних карт для використання екстреними службами, вивчення ефективності різних каналів передачі інформації від автомобіля до диспетчерського центру оператора, співпраця з учасниками американського, японського та інших ринків телематичних послуг для вироблення пріоритетних завдань і міжнародних стандартів з надання екстреної допомоги постраждалим в аварії на дорогах, гармонізація технічних рішень по передачі інформації між транспортними засобами та до дорожньої інфраструктури, організація інформування учасників дорожнього руху в режимі реального часу про ситуацію на дорогах через спеціальний радіоканал;

– Global System for Telematics (GST) – створення технологічної платформи для розвитку співпраці, необхідної для розвитку масового ринку відкритих телематичних послуг, насамперед, забезпечують збирання, передачу, оброблення інформації для користувачів – учасників дорожнього руху, швидкої допомоги і служб порятунку;

– HeavyRoute – програма підтримки швидких і безпечних вантажних перевезень;

– IP PReVENT – програма впровадження спеціальних електронних пристроїв (Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)), що дозволяють водієві отримувати превентивну інформацію про можливу небезпеку по ходу руху й уникати аварійних ситуацій;

– MAPS & ADAS (IP PReVENT) – використання електронних карт для підвищення безпеки на дорогах;

– SAFESPOT – програма підтримки вияву більшої кількості «розумних» транспортних засобів на «розумних» дорогах;

– SpeedAlert Forum – інформування водіїв про дотримання встановленого швидкісного режиму;

– European Security Partnership for the 21st Century (ESP21) – програма формування комплексного підходу для забезпечення справедливого, правового, вільного і безпечного життя в Європі.

– Application of Galileo in the Location-Based Service Environment (AGILE) – програма забезпечення комерційного використання супутникової системи Galileo;

– Cooperative transport-infrastructure systems (CVIS) – програма взаємодії автомобілів і дорожньої інфраструктури;

– European Network on ITS Training & Education (ENITE) – програма підготовки фахівців з ІТС;

– EuroRoadS – програма зі створення бази даних про європейську дорожню інфраструктуру;

– FRAME Forum – програма побудови архітектури для Європейської ІТС;

– Road Charging Interoperability (RCI) – програма розвитку платних доріг;

– Road Traffic Information Group – програма розвитку інформаційного супроводу учасників дорожнього руху;

– Traffic Message Channel (TMC) Forum – програма інформування учасників дорожнього руху про реальну дорожню обстановку за спеціальним виділеного радіоканалу;

– CONNECT, SIMBA – національні і міжнародні програми з розвитку ринку ІТС. Містять у собі програми в Країнах Центральної та Східної Європи, Бразилії, Індії, Китаю, ПАР та багато інших;

– Network of National ITS Associations – програма з розвитку міжнародної мережі Асоціацій ІТС [469, с. 68–69].

У країнах західної Європи поширена практика фінансування спеціальних дослідницьких установ, що вивчають питання наукового забезпечення БДР. У Голландії – Дослідницький інститут дорожньої безпеки (IRSR), у Чехії – Дослідницький транспортний центр (TRC), в Угорщині – Інститут транспортних наук (ITS), у Швеції – Швецький дорожньо-транспортний дослідницький інститут (SRTRI) та ін. [471, с. 494].

Ще однією підвалиною убезпечення життя та здоров'я осіб є вдала координація діяльності щодо запобігання дорожньо-транспортним злочинам. Тут можна навести приклад сучасної Норвегії, де Міністерство транспорту й комунікацій взяло на себе роль агенції, яка ефективно координує разом із поліцією, Міністерством освіти та досліджень, Міністерством охорони здоров'я й медичних послуг, неурядовими організаціями тощо, діяльність щодо нагляду за зусиллями із забезпеченням БДР [504, с. 68].

Загалом серед основних засобів поліпшення інституційних заходів як частини цього напрямку запобігання порушенням ПБДР або ЕТ в ЄС виділяють:

- розширення кола країн із головною організацією, що координуватиме загальнодержавне забезпечення БДР, та відповідним рівнем фінансування;
- наявність у державах, особливо з середнім і низьким доходом, офіційно затвердженої стратегії БДР;
- присутність у зазначених стратегіях кількісно-вимірюваних цілей [108, с. 18].

Наступним напрямом запобігання порушенням ПБДР або ЕТ у країнах Європи є реалізація заходів щодо зниження чинників ризику загиблих у ДТП. Серед них можна виділити такі:

1) регулювання швидкісного режиму. Відповідно до рекомендацій європейської доповіді ВООЗ про безпеку дорожнього руху серед основних заходів із контролю за швидкісним режимом виділено: введення у містах обмеження швидкості до 50 км/год; удосконалення виконання законодавчих приписів щодо швидкісного режиму; надання місцевим органам влади можливості встановлювати місцеві обмеження швидкості руху транспорту;

2) боротьба із керуванням у стані алкогольного сп'яніння. Цій проблемі приділяється значна увага, доказом чому є передбачення окремої статті у кримінальному законодавстві багатьох країн ЄС відповідальність керування транспортним засобом у нетверезому стані. Західні стратегії запобігання досліджуваному злочину включають рекомендації із криміналізації дій щодо управління транспортом на підпитку, якщо максимальний рівень алкоголю у

крові перевищує 0,05 г/дл. (грам/децилітр). Більше того, рекомендується встановлювати окремо рівень алкоголю у крові для молодих водіїв чи водіїв-початківців транспорту.

Для недопущення випадків керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння деякими автовиробниками встановлюються спеціальні прилади, на кшталт, алкозамка, які встановлюються у транспортних засобах осіб, засуджених за керування у нетверезому стані. У Швеції такі алкозамки використовуються для гарантування якості транспортних перевезень;

3) використання захисних шоломів. У європейських державах показники використання шоломів є різними. У Норвегії та Швейцарії цей показник наближений до 100 %. У водіїв мототранспорту ризик загинути під час його керування у 15 разів вищий, ніж у водіїв автомобілів. Це актуалізує необхідність усунення цього чинника ризику [108, с. 22]. У Швеції відповідно до вимог «Vision Zero» у 2005 р. прийнятий закон, що зобов'язує підлітків до 15 років використовувати шолом при їзді на велосипеді. Це, на думку розробників цього закону, призведе до формування у дітей звички, яку вони збережуть у майбутньому;

4) застосування пасивних заходів безпеки. До них відносять удосконалення технічних можливостей транспортних засобів та засобів індивідуального захисту: облаштування автомобілів якомога більшою кількістю подушок безпеки; використання ременів безпеки, підголівників та дитячих крісел; підвищення жорсткості кузова, а також застосування посилюючих елементів у передній, задній та бокових частинах кузова транспортного засобу. До пасивних заходів безпеки належить і використання пристосувань для захисту пішоходів (підняття рівня дороги з пішохідним переходом, облаштування доріг пішохідним загородженням та ін.) [507, с. 254–255].

Під впливом об'єктивних чинників, характерних для розвитку економіки європейських країн, складалася й удосконалювалася система забезпечення БДР у Фінляндії. Досвід забезпечення безпеки в досліджуваній сфері заслуговує на увагу через досягнуті успіхи. У період з 1970 р. по теперішній час у Фінляндії

спостерігається тенденція зниження числа загиблих у ДТП – основного показника аварійності (в 1970 р. – 1 100 осіб на 850 тис. транспортних засобів, у 2017 р. – 465 осіб на більш ніж 2,6 млн транспортних засобів).

Основною умовою досягнутих результатів і подальшого скорочення рівня аварійності є посилення відповідальності дорожніх організацій за утримання доріг і учасників дорожнього руху за порушення ПДР. Крім того, позитивні зрушення в динаміці показників аварійності стали наслідком підвищення ефективності діяльності в усіх напрямках забезпечення БДР, належної організації взаємодії різних державних і недержавних організацій у цій сфері.

Як слідує з аналізу нормативних правових актів Фінляндії, основне завдання поліції в сфері забезпечення БДР – моніторинг дотримання обмеження швидкості та інших ПДР, участь у навчанні учасників дорожнього руху. Крім того, поліція виконує низку додаткових функцій. Наприклад, контроль законності та правильності установки зовнішньої реклами.

У сфері забезпечення БДР можна виділити такі пріоритетні напрями:

контроль за дорожнім рухом, зокрема шляхом застосування автоматичних (стаціонарних і мобільних) систем оптимізації швидкісних режимів руху, зокрема обмеження швидкості в зимовий період на потенційно небезпечних ділянках доріг (фактично зменшує швидкість руху на 3–10 км/год і відповідно знижує кількість ДТП з постраждалими на 15–20 %), для створення умов, при яких помилки учасників дорожнього руху не призводили б до тяжких наслідків;

удосконалення системи передачі інформації про дорожньо-транспортні умови. На найважливіших автомагістралях у місцях розташування майданчиків відпочинку є інформаційні пункти Дорожньої адміністрації, в яких можна знайти актуальну інформацію, що дозволяє обрати оптимальний маршрут і час поїздки. Також на дорогах необхідна для водіїв інформація передається за допомогою керованих дорожніх знаків, інформаційних табло, радіомовного зв'язку. Дистанційне керування ними ведеться з транспортно-диспетчерських центрів через співробітництво Дорожньої адміністрації, поліції, аварійно-

диспетчерських центрів, добровільної служби допомоги на дорозі, будівельних організацій, метеослужби й інших організацій.

Крім того, слід зазначити, що як інструмент для оцінювання впливу заходів щодо поліпшення дорожніх умов на забезпечення БДР у дорожніх організаціях використовується розроблена спеціальна комп'ютерна програма «TARVA». Під час роботи з такою програмою на основі різної інформації про ділянку дороги, зокрема інтенсивності руху, показниках аварійності, характеристиках елементів плану і профілю тощо, визначається поточний рівень безпеки.

У Нідерландах з початку 90-х років XX ст. діє програма «Стала безпека», метою якої є запобігання аваріям і, якщо вони все ще відбуваються, мінімізація їх наслідків. Програма ґрунтується на п'яти принципах: функціональність, однорідність, передбачуваність, прийнятна інфраструктура і державна самосвідомість. Впровадження програми «Стала безпека» вплинуло на практичну роботу з поліпшення стану дорожньої безпеки і сприяло впровадженню ефективних й усталених заходів протидії порушенням ПДР. Було розраховано, що впровадження методів, викладених в програмі «Сталої безпеки», призводить до скорочення числа загиблих і травмованих на 6 % у національному масштабі. Витрати, особливо пов'язані з реконструкцією доріг, значні, але можуть бути включені в бюджет на утримання і обслуговування доріг [524, с. 8].

Першим практичним результатом реалізації програми «Стала безпека» стала повторна класифікація голландських доріг, яких розподілили на три категорії, якій відповідає власна виняткова функція: магістральні дороги (through roads) – це дороги для невинного наскрізного руху на довгі відстані; під'їзні дороги (access roads) – це дороги для руху в міських і сільських населених пунктах; розподільні дороги (distributor roads) – це дороги, що з'єднують дороги попередніх категорій.

На магістральних дорогах з добре обладнаними перехрестями, з поділом протилежних транспортних потоків і відсутністю смуг для транспорту, який

повільно рухається, граничні швидкості становлять 100–120 км/год. На під'їзних дорогах необхідно забезпечити безпечну взаємодію водіїв транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху, тому на цих дорогах швидкість не перевищує 30 км/год у містах та 60 км/год у сільських районах. На розподільних дорогах, де обладнані окремі доріжки для пішоходів і велосипедистів, швидкості не повинні перевищувати 50 км/год у межах міста і 80 км/год у сільських районах.

Класифікація дорожньої мережі забезпечує впізнаваність дороги, завдяки чому водій легко визначає функціональність дороги і бажану транспортну поведінку. Таким чином, забезпечується однорідність і передбачуваність доріг, що значно зменшує ймовірність людської помилки та призводить до збільшення дорожньої безпеки [497].

Країни-члени ЄС успішно застосовують електронні дорожні знаки (Variable Message Signs (далі – VMS) для регулювання швидкісних режимів і попереджень про ускладнення трафіку, погоди і дорожніх умов здебільшого на перевантажених або аварійних ділянках магістралей. Такі знаки сприяють узгодженню транспортних потоків і збільшують пропускну здатність перевантажених ділянок дороги. Чимало з них розв'язують конкретну проблему, наприклад, попередження про тумани, або систему попередження заторів.

Незважаючи на методологічні прогалини оціночних досліджень для різних видів VMS, абсолютно очевидно, що вони сприяють узгодженню транспортних потоків і зменшенню кількості ДТП з постраждалими. Згідно з оцінками проєкту ROSEBUD для «системи попередження» в Норвегії, Швеції і Фінляндії, співвідношення витрат і вигоди становить 0,65–1,45 [522, с. 757].

Як показує проведене дослідження, для того щоб політика БДР була справді успішною, вона повинна не тільки мати надійний матеріальний фундамент, а й відповідати низці інших важливих критеріїв, зокрема:

- охоплюватись межами довгострокової (розрахованої щонайменше на 15–20 років) національної стратегії;

- переслідувати конкретні, вимірні цілі, «співзвучні» галузевій проблематиці;
- бути реалістичною, послідовною, гнучкою, толерантною до викликів часу;
- ґрунтуватися на багаторівневій системі планових документів (концепцій, проєктів, програм тощо), інтегрованих у структуру державного соціально-економічного планування;
- втілювати комплексний підхід до цілереалізації (розв’язання актуальних проблем БДР має здійснюватися одночасно на ідеологічному, нормативно-правовому, економічному, соціальному, організаційному, науковому, технічному та освітньому рівнях);
- не допускаючи жодних послаблень у боротьбі з антигромадськими виявами, спиратися на переконання, як найбільш демократичний та оптимальний метод соціального управління;
- запобігати кримінальним правопорушенням на загальнонаціональному та регіональному рівнях;
- здійснюватися у контексті розвитку міжнародного співробітництва;
- користуватись широкою підтримкою суспільства та учасників політичного процесу (суб’єктів владних повноважень, партій, груп інтересів, засобів масової інформації etc.) та ін.

Підбиваючи підсумки, зазначимо, що важливою запорукою підвищення ефективності державної політики БДР є імплементація позитивного зарубіжного досвіду. Досягнення максимального, за світовими мірками, рівня дорожньо-транспортної безпеки – дуже складне завдання, котре потребує величезних зусиль, цілковитої самовіддачі, істотних ресурсних затрат. Проте навіть за наявності всіх передумов виконати його буде нелегко, позаяк світові лідери автомобілізації постійно рухаються уперед, ні на мить не зупиняючись у своєму розвитку. Дедалі посилюються вимоги до безпеки транспортних засобів, підвищуються стандарти якості автомобільних доріг, запроваджуються інноваційні технології й прогресивні методики забезпечення БДР.

Як показує досвід світових лідерів у сфері забезпечення БДР (Нідерланди, Швейцарія, Уругвай), ефективність державної політики БДР значною мірою залежить від «фонових» соціально-економічних процесів. Чим продуктивніша національна економіка, чим вищий її ресурсний потенціал, тим більше у влади можливостей для вирішення питань транспортної безпеки.

Проте результативність економічної системи, це хоч і важливий, але далеко не єдиний чинник, яким визначається стан БДР. Часто-густо навіть найзаможніші держави не досягають успіхів у запобіганні дорожньо-транспортного травматизму. Для того щоб політика БДР була справді успішною, вона повинна не тільки мати надійний матеріальний фундамент, а й відповідати низці інших важливих критеріїв, зокрема: охоплюватись межами довгострокової (розрахованої щонайменше на 15–20 років) національної стратегії; переслідувати конкретні, вимірні цілі, «співзвучні» галузевій проблематиці; бути реалістичною, послідовною, гнучкою, толерантною до викликів часу; ґрунтуватися на багаторівневій системі планових документів (концепцій, проєктів, програм тощо), інтегрованих у структуру державного соціально-економічного планування; втілювати комплексний підхід до цілереалізації (вирішення актуальних проблем БДР має здійснюватися одночасно на ідеологічному, нормативно-правовому, економічному, соціальному, організаційному, науковому, технічному та освітньому рівнях); не допускаючи жодних послаблень у боротьбі з антигромадськими виявами, спиратися на переконання, як найбільш демократичний та оптимальний метод соціального управління; органічно поєднувати різні аспекти публічного адміністрування: а) загальнонаціональний та регіональний; б) відомчий і міжгалузевий; в) внутрідержавний і зовнішньополітичний; здійснюватися у контексті розвитку міжнародного співробітництва; користуватись широкою підтримкою суспільства та учасників політичного процесу (суб'єктів владних повноважень, партій, груп інтересів, засобів масової інформації etc.) та ін.

Також, у зарубіжному законодавстві та практиці є низка позитивних надбань, які варто впровадити в Україні. Слідуючи з цього, в роботі

обґрунтована необхідність підвищення адміністративної відповідальності за порушення правил парковки, стоянки та забезпечення охорони транспортних засобів (США, ФРН, Японія); посилення кримінальної відповідальності у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту (Молдова, Узбекистан, Болгарія); віднесення деяких складів кримінальних правопорушень (наприклад, ст. 289 КК України) до кримінальних правопорушень проти власності (Данія, Швейцарія, Фінляндія); інші заходи (відведення спеціальних платних місць для стоянок транспортних засобів; будівництво автопаркінгів; забезпечення доріг (вулиць та ін.) у населених пунктах камерами відеоспостереження тощо). Крім того, у зарубіжному законодавстві встановлена наявність поряд із загальними нормами кримінального права загального характеру спеціальних норм, що встановлюють кримінальну відповідальність за тимчасове заволодіння транспортними засобами (Польща, Швеція, Австрія); відсутність взагалі у кримінальному законодавстві деяких зарубіжних держав спеціальних норм, що визначають зміст незаконного заволодіння транспортними засобами, – відповідальність за вчинення такого злочину охоплюється змістом злочинів проти власності (Албанія, Китай, країни Південної Америки).

Доцільним є виключення ст. 289 КК України з розділу XI Особливої частини та введення її у розділ VI «Злочини проти власності». Основним критерієм такої видозміни виступило поняття «володіння», що є характерним для всіх протиправних посягань на право власності, яке змістовно складається з права володіння, користування та розпорядження. Додатковими доказами при цьому виступили дані про особу злочинця та об'єктивну сторону незаконного заволодіння транспортними засобами, згідно з якими кількість порушень правил безпеки руху суб'єктами вчинення цього злочину є мізерною; міжнародно-правові норми та вимоги ст. 41 Конституції України, відповідно до яких кожен має право володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю, а право приватної власності є непорушним.

Таким чином, насамперед, якість політичного менеджменту визначає межі ефективності державної політики БДР. Питання достатнього обсягу

ресурсів, звичайно ж, важливе, але не менш важливим є те, за якою схемою та наскільки раціонально вони витрачаються. Очевидно, що ресурсна складова – це далеко не той компонент забезпечення БДР, в якому сучасна Україна може перевершити лідерів світової економіки. Отже, основний акцент повинен робитися на якості стратегічного планування та ефективності механізмів цілереалізації. Тільки системна організація політико-управлінського процесу (циклу) дозволить здолати економічні негаразди, набуті випереджаючих темпів галузевого розвитку, здійснити прорив у профілактиці дорожньо-транспортного травматизму.

Першими міжнародними нормативно-правовими документами, які забезпечили БДР й регулювали правовий статус його були Конвенція щодо автомобільного руху (1926 р.) та Конвенція про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах (1931 р.). Конвенція про дорожній рух (1968 р.) – спрямована на полегшення міжнародного дорожнього руху й підвищення безпеки на дорогах шляхом прийняття єдиних правил руху й закріпила обов'язок користувачів доріг не створювати небезпеки чи перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей та не завдавати шкоди державному, громадському чи приватному майну; Конвенція про дорожні знаки та сигнали (1968 р.) – спрямована на уніфікацію дорожніх знаків; Європейська Конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху (1972 р.) – зміцнення союзу між європейськими державами, налагодження співпраці для більш ефективного покарання за порушення ПДР; Європейська Конвенція про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами (1976 р.) – зменшення ДТП та ін.

Міжнародні нормативно-правові акти, які закріплюють стандарти поведінки, дають змогу не тільки уніфікувати правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення дорожнього руху на території певної держави, а й удосконалити внутрішнє транспортне законодавство у частині визначення та закріплення статусу учасників дорожнього руху та приведення його до певних міжнародних стандартів. Основний акцент при втіленні державної політики у

сфері БДР повинен робитись на якості стратегічного планування, ефективності організаційно-правового забезпечення, досконалості форм і методів галузевого управління. Досвід низки країн показує, що шанси на успіх у розробленні та застосуванні ефективних стратегій із скорочення ДТП зростають, якщо ця функція і відповідальність покладається на окрему державну установу, що має повноваження й бюджет для планування та здійснення своїх програм і координації діяльності (Австралія, Англія, Данія, Іспанія, Німеччина, США та Швеція). Головний акцент у зарубіжному законодавстві робиться на матеріальній відповідальності порушників, яка полягає не лише у встановленні великих розмірів штрафів, а й у конфіскації автотранспортних засобів, позбавленні водійських прав, прив'язці кількості та серйозності порушень до плати за обов'язкову річну страховку автомобіля, що, у свою чергу, пов'язано із практичним упровадженням системи штрафних балів.

Висновки до розділу 1

1. Транспортна галузь є однією із базових, до якої належить розгалужена мережа автомобільного, залізничного транспорту й авіаційних сполучень, аеро- й морські порти, річкові й вантажні митні термінали тощо, що створює необхідні передумови у наданні державою транспортних послуг й розвитку бізнесу. У цій галузі ключова роль належить автомобільному транспорту, позаяк кількість автомобілів на автошляхах України за останні десятиріччя зросла майже в п'ять разів (налічує понад 10 млн транспортних засобів, серед яких 7 млн легкових автомобілів, близько 250 тис. автобусів, 1,3 млн вантажних автомобілів і понад 840 тис. мототранспорту). Разом з тим, автотранспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, неправильне, а то й протиправне поводження з яким спричиняє тяжкі наслідки для життя і здоров'я людей, пошкодження майна та інфраструктури. Зазначене обумовлює науковий пошук

моделей реалізації державної політики у сфері забезпечення БДР та експлуатації транспорту, з аналізом апробованої вітчизняної й зарубіжної практики та розробленням відповідної методології реагування.

2. Проведений ретроспективний дискурс довів, що на відміну від представників західноєвропейської та американської кримінологічних наукових шкіл (Д. Гулар, Д. Крессі, Х. Хесс та ін.), які працювали в різні періоди, напрацювання українських вчених-кримінологів із зазначеної проблематики з'явилися вже в незалежній Україні (Б. М. Головкін, О. М. Джужа, О. М. Литвинов, В. О. Туляков та ін.). Доктринальні положення, сформульовані зазначеними науковцями, мають важливе наукове і прикладне значення. Однак, за браком чітких стратегічних орієнтирів, державна діяльність у сфері забезпечення БДР іноді залишається безсистемною й неузгодженою, а відтак, в умовах воєнного стану, необхідним є формування оновленої концепції кримінологічної політики БДР та експлуатації автомобільного транспорту, яка б мала більш якісний, комплексний міжгалузевий характер, містила конкретні вимірні цілі, ґрунтувалась на системі нормативно-правових документів, підкріплювалась дієвим механізмом запобігання кримінальним правопорушенням, провадилася у рамках єдиної політики національної безпеки, враховувала специфіку особливих періодів і регіонів.

3. Встановлено, що перші законодавчі акти, які стосувалися забезпечення БДР, прийняті ще на початку XVIII ст. з метою встановлення правил руху міських кінних екіпажів, а активний розвиток автотранспортної промисловості на початку XX ст. зумовив зміни у кримінальному законодавстві із поступовим запровадженням інституту відповідальності за транспортні правопорушення відповідно до ратифікованої Міжнародної конвенції щодо переміщення автомобілів (1909). Характерним для законодавства радянського періоду було безсистемне унормування деліктів у сфері безпеки руху автотранспорту (на відміну від закріпленої кримінальної відповідальності за необережні діяння на залізничному й водному транспорті). Наявність правових прогалин компенсувалася поширенням інституту аналогії кримінального закону, що

дисонує з принципом верховенства права. Загалом у тій часи прийняті Адміністративний кодекс УРСР (1927) та різні редакції КК (1922, 1927, 1936, 1960); створено Державну автомобільну інспекцію з включенням її до складу Головного управління міліції (1936); Урядом затверджені Правила руху й користування автогужовими шляхами (1940), Положення про порядок користування автомобільними дорогами (1959), Правила руху вулицями та дорогами (1960). Проте лише у новій редакції Правил дорожнього руху (1986) вперше закріплювались права та обов'язки водіїв автотранспортного засобу та інших учасників дорожнього руху, що зрештою дозволило диференціювати юридичну відповідальність із застосуванням до порушників правил, норм і стандартів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту заходів адміністративного впливу (відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення), кримінальної відповідальності (якщо порушення ПДР призвели до вчинення ДТП, при яких загинули або були травмовані люди), цивільно-правових стягнень (повна або часткове відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої власником джерела підвищеної небезпеки).

4. Під БДР розуміти стан, за якого не заподіюється (мінімізується) шкода життю і здоров'ю людей, власності, а також довкіллю та іншим охоронюваним законом благам внаслідок експлуатації автомобільних транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки, а також об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, що регламентується спеціальними правовими нормами та покладається на уповноважені державні органи, насамперед МВС і Національну поліцію України. В умовах розширення транспортної інфраструктури та збільшення парку автотранспортних одиниць об'єктивно зростає й динаміка дорожньо-транспортного травматизму з тяжкими наслідками, а відтак одним із стратегічних напрямів забезпечення БДР є запобігання кримінальним правопорушенням, що, поряд з правовим унормуванням передбачає комплекс загальносоціальних, спеціально-кримінологічних, індивідуально-профілактичних та віктимологічних заходів.

Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту (розділ XI Особливої частини КК України) включає норми, структуровані відповідно до ступеня тяжкості, а також виду транспорту, з яким пов'язане кримінальне правопорушення (зокрема автотранспорту стосуються ст. 286–291 КК України). Для встановлення змісту і кваліфікації конкретного порушення кримінальний закон відсилає до «правил», «норм», «стандартів», додержання яких є обов'язком відповідного суб'єкта.

Родовий об'єкт таких кримінальних правопорушень – це безпека руху та експлуатації транспорту як такий стан його функціонування, за якого відсутні (мінімізуються) загрози життю, здоров'ю, безпеці, у тому числі громадській та екологічній безпеці, власності, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян і створюються умови унеможливлення такої небезпеки.

Грунтуючись на науковій позиції вітчизняних вчених (О. М. Гумін, В. А. Мисливий), кримінальні протиправні діяння у сфері БДР й експлуатації автомобільного транспорту умовно розподілено на підгрупи: учинені особами, які керують автомобільним транспортом (ст. 286, 286-1 КК України); учинені особами, відповідальними за БДР, експлуатацію автомобільного транспорту (ст. 287 КК України) та дотримання безпечних умов середовища руху (ст. 288 КК України); пов'язані з організацією функціонування автомобільного транспорту (ст. 289, 290 КК України); пов'язані з порушенням чинних на транспорті норм, правил і стандартів (ст. 291 КК України).

5. На підставі цільового аналізу низки міжнародно-правових актів («Road safety: action programme» (COM/93/0246); «Promoting road safety in the EU» (COM/2017/0131); «European Road Safety Action Programme: Halving the number of road accident victims in the European Union by 2030: a shared responsibility» (COM /2020/311); «Road Safety as a right and responsibility for all» (COM /2022/211)) виокремлено ключові пріоритети у галузі забезпечення БДР, що потребують врахування в національних стратегіях підвищення рівня БДР, а саме: розвиток міжнародного співробітництва; включення блоку питань

дорожньої безпеки до державних цільових програм; імплементація міжнародних регламентів (правил, нормативів) щодо експлуатації автомобільного транспорту та об'єктів дорожньої інфраструктури; збільшення пропускної спроможності доріг і вулиць; посилення технічних вимог щодо безпеки пасажирських перевезень; удосконалення систем відеоаналітики та статистичного обліку ДТП; централізація управління сектором дорожньої безпеки; підтримка профільних громадських організацій; підвищення ефективності медичної підготовки учасників дорожнього руху; підвищення секцій за порушення правил дорожнього руху; застосування прогресивних методик водійської підготовки; підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху.

РОЗДІЛ 2.

КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

2.1. Сучасний стан та тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Злочинність є однією з нагальних проблем суспільства. Згідно з результатами опитувань громадської думки, проведених в останні десятиліття, люди багатьох країн ставлять її за значимістю на друге-третє місце після проблем економічного характеру [195, с. 50]. Вона є невід'ємною складовою взаємовідносин людей, супроводжуючи суспільство на всіх етапах його розвитку, й відображає поведінку певних індивідів, яку інші члени суспільства сприймають як протиправні дії.

У кримінологічній науці та практиці терміном «злочинність», зазвичай, позначають сукупність злочинів одного або кількох видів, що мають масовий характер і закономірно повторюються у країні або окремому регіоні протягом певного періоду часу [15, с. 6–7; 273, с. 271–272]. Таку позицію відстоюють прихильники фундаментального (кримінально-правового підходу). Злочинність невіддільна від людського суспільства. Неможливо уявити собі соціум, розвиток якого не супроводжувався б протиправними діями, адже безконфліктне співіснування особистостей і соціальних груп практично неможливе [479, с. 158; 433, с. 118–119].

Злочинність невіддільна від людського суспільства. Неможливо уявити собі соціум, розвиток якого не супроводжувався б протиправними діями, адже безконфліктне співіснування особистостей і соціальних груп практично неможливе.

Термін «злочинність» як наукова, правова і статистична категорія почав вживатися з другої половини XIX ст. – початку XX ст. Першими його

використали відомі соціологи і кримінологи Е. Феррі (1881 р.), Г. Тард (1886 р.), А. Лакасань (1886 р.), Ф. Ліст (1889 р.), П. Лафарг (1890), Д. Дриль (1895 р.), А. Принс (1896 р.), Е. Дюркгейм (1900 р.), Н. Колянні (1903 р.), М. Гернет (1905–1906 рр.), Г. Ашаффенбург (1906 р.), В. Бонгер (1906 р.), Я. Етінгер (1909 р.), Х. Чаріхов (1910 р.). Зокрема, злочинність розглядали як соціальне явище або соціальний феномен. Таке розуміння злочинності першим обґрунтував М. М. Гернет. Він слідував із того, що злочинність є рисою суспільства, яка закономірно породжує окремі злочини. Проте це поняття не містить ознак об'єкта, який характеризує. Тут йдеться не про злочинність, а про її причини, фактори [148, с. 94]. Отже, з цим поняттям погодитись не можна. До того ж явище у філософії – це прояв, вираження сутності, те, у чому сутність виявляється [464]. Феномен (грец. φαίνόμενον, від φαίνεσθαι – бути, бути видимим, здаватися) – явище, предмет, даний у чуттєвому спогляданні (у досвіді, що досягається за допомогою відчуттів) [38]. Феномен принципово відрізняється від ноумена, який залишається за межами досвіду і є предметом інтелектуального споглядання. Якщо терміном ноумен позначають приховану сутність предмета або явища, досягнути, яку можна хіба що в процесі його глибокого вивчення, осмислення, умоглядного споглядання, то терміном феномен – результат впливу предмета на органи чуття, зовнішній прояв якоїсь речі, помилково сприйнятий як її сутність. Феноменом також називають незвичайне, рідкісне явище, винятковий факт [188].

Можна також розглядати злочинність як системне утворення, що формує структури, сталі за своїм призначенням, метою, способами функціонування, специфікою організації. Вона характеризується закритим, «тіньовим» характером взаємодії, поліваріантністю можливостей і високим ступенем невизначеності саморозвитку криміногенних процесів і тенденцій, багатofакторністю і багаторівневістю механізмів соціальної детермінації зросту показників, активним впливом кримінальних структур на некриміналізований соціальний простір, наявністю криміногенних змін у суспільній та індивідуальній свідомості. Складові цієї системи знаходяться у

сталих динамічних взаємовідносинах. Такими складовими є конкретні види злочинів [479, с. 158].

До початку 30-х років XX ст. у радянській кримінології сформувались два підходи до визначення поняття злочинності: соціальний та біологічний. Проте поступово поняття набуло ідеологічного змісту і визначалось як тимчасове соціальне явище, приречене на зникнення, а кримінологічна наука була визнана буржуазною і практично перестала існувати [202, с. 37; 433, с. 104].

На початку 60-х років XX ст. під впливом рішень конгресів ООН щодо попередження злочинності та поводження з правопорушниками в Україні почала відроджуватись кримінологічна наука і було зроблено перші спроби вивчення злочинності через призму міжнародно-правової практики. Злочинність визначалась як сукупність злочинів, учинених на певній території за певний проміжок часу. Водночас деякі вчені висловлювали сумніви щодо повноти та об'єктивності статистичного підходу до поняття злочинності [195, с. 52]. Так, у першому радянському підручнику з кримінології А. А. Герцензон визначав злочинність як сукупність злочинів, учинених у певний період часу в такому суспільстві. У наступних виданнях підручника поняття злочинності зазнало змін і подавалось як «збірне», «класово обумовлене, історично перехідне соціальне явище, що проявляється в сукупності діянь, визнаних суспільно небезпечними та кримінально караними в даному суспільстві в даний період часу». Проте і це поняття здебільшого мало ідеологічне навантаження і певною мірою суперечило усталеним поглядам на злочинність, які існували у міжнародно-правовій практиці. Особливою новизною не відзначалось і сформульоване Н. Ф. Кузнєцовою (1969 р.) поняття злочинності як «відносно масове, історично мінливе соціальне, що має кримінально-правовий характер, явище класового суспільства, яке складається з усієї сукупності злочинів, вчинених у певній державі у певний період часу» [479, с. 159].

Сучасний погляд на це явище почав формуватися у XIX ст. із запровадженням регулярних статистичних спостережень злочинності. Тоді ж

почали вживати сам термін «злочинність». Перші кримінальні статистичні звіти були складені у Франції у 1826 р. і з того часу почали друкуватися. Дослідження, засновані на аналізі статистичних звітів, були започатковані бельгійцем Дюкпет'ю, французом Гері та видатним бельгійським математиком і астрономом А. Кетле. У результаті цих досліджень, передусім праць А. Кетле, було встановлено дивовижну незмінність даних щодо злочинності, яка спостерігалася щороку. Це надало можливість глибше усвідомити сутність злочинності як соціального явища, виявити її закономірності. «Суспільство несе у собі зародки усіх злочинів, що мають бути скоєні, тому що в ньому є наявними умови, які сприяють їхньому розвитку; воно, так би мовити, готує злочини, а злочинність є лише засобом. Будь-який соціальний стан передбачає відповідно, певну кількість та певний порядок проступків, які є необхідним наслідком його організації» [195, с. 50].

Дослідження проблеми злочинності активно продовжується сучасними кримінологами. В Україні деякі автори розробляють цю проблему в межах традиційного, сумарно-статистичного (або соціально-статистичного) напрямку, який продовжує і розвиває уявлення про злочинність як про відносно масове, історично мінливе, соціальне явище, що становить собою сукупність злочинів, учинених на певній території і в певний проміжок часу (І. М. Даньшин [84; 85], І. К. Туркевич [454], О. М. Литвак [207], О. Г. Фролова [467], О. Г. Кулик [200; 198] та ін.). Представники другого напрямку, який можна назвати соціально-практичним чи соціально-активним (діяльнісним), розглядають злочинність як кримінальну активність частини членів суспільства (теорія кримінальної активності) (А. П. Закалюк [118]), як предметну діяльність соціальну практику (інституціональна теорія криміналізації суспільства) (В. М. Дрьомін [105]), як вияв криміногенного потенціалу суспільства (В. В. Голіна [56]), як масовий прояв деструктивності у поведінці людей (А. Ф. Зелінський [127]), як форму соціальної адаптації (І. П. Рущенко, Н. В. Сметаніна [392; 406]).

На думку В. І. Тимошенко та В. І. Шакуна, конкретний зміст кримінологічної характеристики розкривається шляхом виявлення ознак, що становлять у своїй сукупності та взаємозв'язку її структуру. Зазвичай виділяють три складові кримінологічної характеристики: кримінологічно значимі ознаки кримінального правопорушення; дані, що всебічно пояснюють кримінологічну ситуацію вчинення кримінальних правопорушень такого виду; ознаки, що визначають специфіку діяльності з попередження кримінальних правопорушень [433, с. 151–152].

У свою чергу, А. П. Закалюк зазначив, що кримінологічну характеристику кримінального правопорушення (правопорушень) розуміють як сукупність даних (достатню інформацію) про конкретне кримінальне правопорушення або певний вид правопорушень, що необхідна для його запобігання та попередження вчиненню нових кримінальних правопорушень. Кримінологічна характеристика передбачає виявлення системи ознак конкретного кримінального правопорушення, а саме всіх властивостей, закономірностей, чинників і наслідків правопорушення (окремого його виду), а також властивостей особистості злочинця (окремого її типу) [118].

У науковій літературі кримінологічну характеристику розглядають як комплексне поняття, що охоплює поширеність відповідної протиправної поведінки, її різновидів, типові способи вчинення злочинних посягань, їх мотивацію, місце та час вчинення, а також особливості особистості суб'єктів злочинів [127, с. 53].

В українській кримінології переважає вужче розуміння поняття кримінологічної характеристики окремих видів злочинів. Так, у словнику кримінологічних і статистичних термінів зазначається, що кримінологічна характеристика злочинності – це сукупність статистично виражених ознак злочинності, окремих її видів та рис особистості злочинців, які використовуються для наукового аналізу [404, с. 43]. Дещо схоже поняття дається у короткому словнику кримінологічних термінів. Так, кримінологічну характеристику розуміють як опис ознак, закономірностей, факторів, наслідків

злочинності або окремих її видів, а також рис особистостей злочинців (окремих їх типів) [99]. Слушною, на наш погляд, є позиція І. М. Даньшина, який привертає увагу до того, що термін «кримінологічна характеристика окремих видів злочинів» охоплює рівень, коефіцієнти, структуру та динаміку злочинів, опис особистості тих, хто їх вчиняє, мотиви й цілі їх злочинної поведінки [187, с. 8–9].

У цьому аспекті О. М. Джужа наголошує, що кримінологічна характеристика становить сукупність певних відомостей про визначений злочин або їхню групу, що використовується для протидії ним. Акцентуємо увагу на тому, що кримінологічна характеристика, так само як і розроблення комплексу заходів з профілактики злочинів, виступає однією зі складових цілісної системи запобігання кримінальним правопорушенням. Таким чином, розуміння такого явища, як кримінологічна характеристика, прямо ґрунтується на визначенні його змісту, набору тих кримінологічно значущих ознак, що включається до кримінологічної характеристики [366; 195].

Проаналізувавши різні бачення щодо поняття «кримінологічна характеристика», В. С. Батиргарєєва дійшла висновку, що кримінологічна характеристика повинна включати тільки ті параметри злочинності, які є на момент вивчення, без включення активного попереджувального впливу на них з боку суспільства, держави, інших суб'єктів, а саме: кількісно-якісні показники, істотні риси та властивості особистості злочинця і потерпілого від злочину, а також причини й умови злочинних виявів, тобто кримінологічна характеристика повинна обмежуватися констатацією лише початкових даних про злочинність. А попереджувальна робота, що спрямована на втручання у розвиток негативного явища – злочинності, повинна виступати самостійним елементом вивчення і отже не включатися в поняття «кримінологічна характеристика» [20, с. 7].

Конкретний зміст кримінологічної характеристики розкривається шляхом виявлення ознак, що становлять у своїй сукупності та взаємозв'язку її структуру. Зазвичай виділяють три складові кримінологічної характеристики:

кримінологічно значимі ознаки кримінального правопорушення; дані, що всебічно пояснюють кримінологічну ситуацію вчинення кримінальних правопорушень такого виду; ознаки, що визначають специфіку діяльності з попередження кримінальних правопорушень [432, с. 248].

За характером виявів і своєю сутністю елементи кримінологічної характеристики поділяються на суб'єктивні, об'єктивні та комплексні, які поєднують ознаки перших двох категорій. До першої групи (суб'єктивні) належать: властивості особистості злочинця; мотив і мета кримінального правопорушення; властивості особистості потерпілого. До другої (об'єктивні): статистика кримінальних правопорушень; відомості про соціальні умови кримінального правопорушення (суспільно-політична та соціально-економічна ситуація; час; місце; соціальне середовище і т. п.). До третьої (комплексні): причини кримінальних правопорушень; наслідки кримінальних правопорушень; механізм злочинного прояву; обставини, що сприяють кримінальним правопорушенням [189, с. 57–58].

На нашу думку, злочинність як соціальне явище містить низку рис і ознак, яких немає в окремій антисуспільній поведінці, у т. ч. у кримінальному правопорушенні як індивідуальному акті поведінки і формі вияву злочинності. Кримінологічна характеристика має вузький та розширений зміст.

У вузькому розумінні за допомогою неї розкриваються кількісні та якісні показники злочинності, основними з яких є рівень, структура та динаміка. Щодо категорії стану як елемента кримінологічної характеристики варто зауважити, що у філософському значенні вона визначається як сукупність ознак і суттєвих якостей явища. Останніми роками дедалі частіше висловлюється думка про те, що поруч із традиційними показниками потрібно використовувати показник обсягу заподіяної шкоди, який включав би в себе й витрати держави на боротьбу зі злочинністю. У зв'язку з цим, необхідно зазначити, що, безумовно, використання такого показника для виміру реальної «ціни злочинності», зокрема корисливо-насильницьких злочинів, було би дуже корисним в аспекті всебічної кримінологічної характеристики цих злочинів, але

на сьогодні методику вимірювання обсягу заподіяної шкоди розроблено недостатньо [195, с. 60].

У кримінології, як правило, поняття «рівень злочинності» розуміють як «...визначена в абсолютних числах загальна кількість злочинів та осіб, які їх вчинили, вчинених на певній території (країна, місто, район) за певний проміжок часу» [118, с. 156]. Структура злочинності «...має розкривати її склад, поширеність та співвідношення між складовими видами злочинних проявів, їх вчинення у конкретних умовах простору (території) та часу, за визначальних ознак злочинних діянь та осіб, які їх вчиняють» [118, с. 271]. Динаміка злочинності – це показник «...що відображає зміни рівня, інтенсивності, структури, структурних елементів останньої та будь-яких інших її ознак протягом певного часу, періоду. Показником динаміки злочинності є, як правило, темп, алгоритм зміни її кількісних значень (їхнє збільшення або зменшення) порівняно з даними періоду, взятого для порівняння» [118, с. 169].

Терміном «географія злочинності» (геокримінологія) позначають напрям у кримінології, який вивчає поширення злочинності, виявленої і зареєстрованої протягом року в окремих населених пунктах, регіонах, країнах. Обчислюється на визначену кількість населення (10000, 100000) [113, с. 74–75]. Саме територіальні відмінності злочинності, істотна диференціація рівня і стану злочинності в окремих регіонах, ускладнення взаємозв'язків між природними, соціально-економічними чинниками і рівнем злочинності призвели до виникнення геокримінології.

Географічні аспекти дослідження злочинності дозволяють здійснити перехід до дослідження кримінальних правопорушень і злочинності з характерними для них географічними, кількісними та якісними характеристиками і закономірностями. Регіон при цьому виступає як територіальна суспільна система, в якій специфіка взаємодії природного середовища і функціонально пов'язаних підсистем виробництва, розселення, інфраструктури і життєдіяльності самого населення обумовлює територіальну

неоднорідність соціальних, у тому числі криміногенних процесів та стає чинниками формування злочинності.

Латентну (від лат. latens (latentis) – прихований) злочинність в кримінології та правоохоронній практиці розуміють як сукупність злочинних діянь, що були реально вчинені, але не були відображені у державній статистичній звітності щодо злочинності та не розслідувалися у встановленому законодавством порядку. Це найбільш загальне визначення латентної злочинності, побудоване на основі ознаки, притаманної всім латентним кримінальним правопорушенням [187; 188; 194; 186; 191; 192; 196].

У широкому розумінні вона включає крім вищезазначеного, також розкриття детермінант злочинності, встановлення зв'язків між злочинністю та іншими явищами й процесами, які відбуваються в суспільстві, а також розкривається механізм формування особи злочинця, його соціально-демографічні, кримінально-правові, психологічні, рольові та інші характеристики.

Закон передбачає дослідження кримінального правопорушення в єдності його кримінально-правової і кримінологічної характеристик. Так, відповідно до п. 3 ч. 1 ст. 65 КК України, суд призначає покарання враховуючи ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, особу винного та обставини, що пом'якшують та обтяжують покарання.

Отже, дослідження стану та тенденцій кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту передбачає отримання всебічної та об'єктивної інформації про рівень, структуру та динаміку кримінальних правопорушень. Знання реальної ситуації про стан БДР необхідне для розроблення та здійснення законодавчих, правозастосовних, організаційних та інших заходів запобігання такому виду злочинності органами і підрозділами НПУ.

Як правильно зауважив А. М. Бабенко, загальнодержавні середні показники та тенденції злочинності, на яких ґрунтується сучасна кримінологічна теорія і практика, не повною мірою враховують регіональну

специфіку злочинності. Врахування під час організації запобігання кримінальним правопорушенням лише загальнодержавних показників призводить до односторонності у сприйнятті інформації, ігнорування її негативних тенденцій на окремих територіях, що обумовлює викривлення реального стану. За таких умов державні та правоохоронні органи не працюють на випередження злочинності, втрачають ініціативу, своєчасно не локалізують осередків спалаху злочинності в окремих регіонах – «донорах злочинності». Внаслідок цього відбувається суттєве зниження ефективності заходів, спрямованих на запобігання злочинності в країні [11].

Ускладнення криміногенної ситуації в Україні зумовлює необхідність подальших пошуків більш ефективних заходів запобігання злочинності. Одним із перспективних напрямів кримінологічних досліджень є вдосконалення вітчизняної системи запобігання на основі отриманих комплексних знань про закономірності функціонування та детермінації регіональної злочинності, що становить собою: 1) всебічне вивчення «регіональних особливостей злочинності»; 2) виявлення закономірностей, що відображають територіальне спільне й відмінне у стані, регіональній структурі розподілу, динаміці, інтенсивності, географії розповсюдженості злочинності; 3) групування регіонів за рівнем кримінальної враженості територій. Основною метою дослідження регіональної злочинності є виявлення закономірностей функціонування системи регіональної злочинності. Інформація про такі закономірності має бути покладена в основу системи запобігання злочинності в регіонах.

З огляду на це, вважаємо, що кримінологічна характеристика БДР та експлуатації автомобільного транспорту неминуче повинна охоплювати всі кримінологічно значущі ознаки загальної злочинності, а саме: рівень, коефіцієнти, структуру, динаміку, характер, стан, «ціну», латентність тощо. Такі показники дають змогу забезпечити реалізацію призначення кримінологічної характеристики щодо встановлення її детермінантів і взагалі кримінологічної ситуації, а також сприяють розробленню та впровадженню заходів і засобів запобігання кримінальним правопорушенням. Відповідно до критерію

комплексності та повноти кримінологічної характеристики, вона має спрямовуватись також і на встановлення особливостей особи злочинця та жертви злочинного посягання, що однаковою мірою стосується дослідження як причин і умов, так і її запобігання.

Під час вивчення злочинності та її показників необхідно мати на увазі, що значна кількість злочинів і осіб, які їх вчиняють, не враховуються в офіційній кримінально-правовій статистиці. За межами обліку залишається латентна злочинність. Тому показники кримінально-правової статистики правоохоронних органів дають нам лише приблизні дані, які характеризуються передусім ефективністю їхньої діяльності з виявлення злочинів і результатів їх розслідування, а не про реальний стан криміногенної обстановки в регіоні або державі загалом. А показники судової кримінально-правової статистики характеризують лише діяльність судових органів щодо здійснення правосуддя за кримінальними справами [328, с. 47].

Актуальність та необхідність у розв'язанні проблеми кримінальних правопорушень, що вчиняються з необережності, обумовлюється інтенсивною технізацією всіх сфер людського життя, зростанням кількості джерел підвищеної небезпеки, зокрема транспортних засобів, та збільшенням вимог до осіб, які працюють з ними, поширенням використання у виробництві та побуті значного числа складних механізмів та пристроїв, порушення відповідних правил поведінки з ними – все це може спричинити дуже велику шкоду. Це – аварії на транспортних об'єктах, різного роду дорожньо-транспортні пригоди, пожежі тощо, а отже, проблема боротьби з кримінальними правопорушеннями, учиненими з необережності, переростає, по суті, в завдання забезпечення національної безпеки, вирішення яких потребує реалізації цілого комплексу економічних, культурно-виховних, організаційно-технічних, правових та інших заходів на загальнодержавному рівні. Тому не дивно, що в останні роки проводяться широкі кримінологічні дослідження стосовно кримінальних правопорушень, що вчиняються з необережності [257, с. 9]. Цей вид злочинності поступово зростає.

У кримінологічній теорії *злочинність з необережності* визнана самостійним видом злочинності і її розуміють як сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі *злочинної недбалості* та *злочинної самовпевненості* на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними (станом і динамікою) і якісними (структурою) показниками. Питома вага кримінальних правопорушень, учинених з необережності, у структурі офіційно зареєстрованих щорічно становить понад 15 %, хоча для достатньо достовірної та об'єктивної оцінки стану (рівня) та інших показників злочинів, учинених з необережності, слід ураховувати досить високий ступінь латентності цих кримінальних правопорушень. Статистичні дані про показники кримінальних правопорушень, учинених з необережності, зібрані за останні десять років, свідчать про досить неблагополучні тенденції, що певним чином позначається і на кримінологічній обстановці, і на соціально-економічній та інших важливих сферах життєдіяльності та функціонування суспільства і держави. Одна із специфічних особливостей їх учинення полягає в мінливості щодо розвитку науково-технічного прогресу, оскільки більшість діянь, учинених з необережності, учиняються в процесі використання людиною досягнень науково-технічної революції [194; 132].

Ступінь суспільної небезпеки злочинів, що вчиняються з необережності, за масштабами можливих витрат і втрат порівнянна з розмірами небезпеки настання тяжких наслідків у результаті дії стихійних сил природи, здатних призвести до руйнувань, людських жертв, матеріальних, ресурсних та інших невідновлюваних або важко відновлюваних лих і втрат у суспільстві. А в деяких випадках, за розміром та характером заподіюваної шкоди кримінальні правопорушення, вчинені з необережності, значно переважають умисні злочини, які звичайно знаходяться у центрі уваги кримінологів. Значне збільшення джерел підвищеної небезпеки потребує особливої уваги та обережності. Небачені потужності, швидкості та рушійна потенція техніки, що використовується, зміни змісту праці і побуту людей супроводжуються інтенсифікацією психічної діяльності. Усе це при обмежених психофізичних

можливостях людини зумовлює зростання імовірності вчинення злочинів із необережності. Нині багатопланова проблема необережності залишається однією з найбільш складних і суперечливих кримінологічних та кримінально-правових проблем. Тому не випадково, що за останнє десятиріччя як у нашій державі, так і за кордоном проводиться низка кримінологічних досліджень, пов'язаних зі злочинною необережністю.

Правильне оцінювання соціальної небезпеки і соціально небезпечних наслідків злочинів, що вчиняються з необережності, сприяє підвищенню ефективності соціального контролю над розглянутими видами злочинів, під яким слід розуміти всю сукупність засобів і методів здійснення суспільством впливу на необережні девіантні форми поведінки, з метою їх елімінування чи мінімізації [251].

Поняття «необережності» з'явилося значно пізніше, ніж поняття умислу. Історично, спочатку була встановлена відповідальність лише за умисні посягання і лише набагато пізніше (у XVII–XVIII ст.) встановлюються норми, які передбачали необережні діяння, ще пізніше було сформульоване поняття необережності і стали виокремлюватися її види [146, с. 61].

Наявні у чинному КК України формулювання, які стосуються необережності (ст. 25), показують, що поняття необережності складається з ознак, які характеризують ставлення винного лише до наслідків. Інакше кажучи, якщо необережне діяння не потягло суспільно небезпечних наслідків, то воно не визнається злочином [180].

На відміну від умислу, коли винний байдуже ставиться до наслідків, не розраховує на жодні конкретні обставини, які сприятимуть їх відверненню, за необережності особа припускає, що суспільно небезпечні наслідки не настануть. Це розрахунок на власні дії, сподівання на певну поведінку інших осіб, дію стихійних чинників тощо. Наприклад, перевищуючи дозволену швидкість руху, водій розраховує на те, що його досвід водіння дозволить вчасно зупинитися при виникненні небезпеки, або ж на те, що інші учасники руху звільнять дорогу. Проте такий розрахунок є легковажним, недостатнім для

відвернення наслідків. Тобто особа не виявила належної концентрації інтелекту і волі, щоб врахувати обстановку, залучити необхідні ресурси, сили, засоби для відвернення наслідків [42, с. 43–44].

Як зазначено у підручнику «Кримінологія» за загальною редакцією В. В. Голіни, Б. М. Головкіна [194, с. 251], злочини, учинені з необережності, є складовою частиною загальної злочинності та містять у собі сукупність передбачених чинним законодавством про кримінальну відповідальність злочинів, учинених у результаті злочинної самовпевненості чи злочинної недбалості. У зв'язку з цим усі ознаки, що характеризують загальне поняття злочинності, певною мірою властиві і злочинам, учиненим з необережності. В основі злочинності з необережності лежить поняття злочину, учиненого з необережності. Злочин, учинений з необережності, – це передбачена кримінальним законом необережна дія (або бездіяльність). Тому зміст поняття «злочинність з необережності» залежить від кримінального законодавства – переліку передбачених у ньому ознак необережності. Ці злочини посягають на різні суспільні відносини і вчиняються у багатьох сферах діяльності людини: на виробництві під час роботи з машинами, механізмами та іншим устаткуванням підвищеної небезпеки; при експлуатації різноманітних транспортних засобів; у господарській діяльності під час виконання будівельних, вибухових та інших небезпечних робіт; при поводженні з небезпечними для здоров'я людини матеріалами і речовинами; при використанні й освоєнні природного середовища; у медичній і ветеринарній практиці; у різних сферах управлінської діяльності посадових осіб; у домашньому господарстві громадян при користуванні технікою побутового характеру тощо.

У цьому контексті, не вдаючись до наукових дискусій, виокремлена технічна необережність – кримінальні правопорушення, вчинені у сфері дії або використання технічних засобів, машин, механізмів та інших джерел підвищеної безпеки – це злочини, учинені при поводженні людини з технікою та іншими джерелами підвищеної небезпеки, коли відбуваються шкідливі для суспільства збої в системі «людина – техніка», транспортні кримінальні

правопорушення, порушення правил поведження з джерелами підвищеної небезпеки, які посягають на інтереси захисту публічної (громадської) безпеки та інші. До цієї групи слід віднести кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту:

- примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України);
- порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України);
- порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК України);
- випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України);
- порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України);
- незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України);
- знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України);
- порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) [180].

Кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту вивчаються українською кримінологічною наукою лише кілька десятиліть, а тому багато проблемних питань ще очікують на своє розв'язання. За оцінкою західноєвропейських кримінологів їх емпіричні дослідження в галузі «транспортної кримінології» також залишаються незначними, за умов, коли останній на заході приділяється значна увага, особливо вивченню особи транспортного злочинця, ефективності кримінальної юрисдикції та заходам загального запобігання [499, с. 1].

У вітчизняних дослідженнях транспортна кримінологія не виділяється, тому її не варто шукати у концепціях та програмах кримінологічної науки, але незважаючи на це, злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту і

зокрема у сфері дорожнього руху мають досліджуватися у межах самостійної кримінологічної характеристики [233].

Упродовж 2014–2021 рр. загальна кількість заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та інші події, що надійшли до органів поліції і були зареєстровані в журналі єдиного обліку (ЄО) переважно зростала. 2014 року цей показник зменшився на 8,2 % до 4288336, 2015–2018 рр. зріс до 7303120 (+70,3 % до рівня 2014 р.), 2019–2020 рр. незначно коливався (–1,2 % та +2,3 % відповідно) і становив у 2020 р. – 7381550. 2021 року зменшився на 3,0 % порівняно з показником попереднього року й дорівнював 7160284. 2021 року зазначений показник зменшився у 17 регіонах країни, а зріс у 7. Помітне зменшення числа заяв та повідомлень відбулося у Луганській (–9,0 %), Полтавській (–8,4 %), Харківській (–7,7 %), Сумській (–7,5 %), Херсонській (–6,7 %), Миколаївській і Одеській (в обох: –6,2 %) та Дніпропетровській (–6,0 %) областях, зростання – Тернопільській (+10,2 %), Київській (+6,7 %) та Запорізькій (+5,6 %) областях [327; 350; 179; 178; 100; 51].

Відсоток тяжких злочинів серед усіх кримінальних посягань упродовж 2014–2017 рр. збільшився з 27,7 % до 37,8 %, наступні два роки скоротився до 31,6 %, 2020 р. зріс до 34,7 %, а у 2021 р. – до 34,8 %. Темпи зменшення абсолютних показників тяжких злочинів також були нижче, ніж темпи зменшення всіх кримінальних правопорушень.

За 2014–2021 рр. динаміка окремих груп кримінальних правопорушень з числа всіх, кримінальні провадження щодо яких закінчено розслідуванням і надіслано до суду (розслідуваних кримінальних правопорушень), виділених за кримінологічними ознаками осіб, які їх вчинили, помітно відрізнялася. Кількість кримінальних правопорушень, вчинених особами, які раніше вчиняли злочини, у 2014 р. зросла незначно і дорівнювала 63746 (+1,8 %), наступні два роки скоротилася до 50510 (–20,8 %), а у 2017 р. дуже суттєво зросла і становила 66501 (+31,7 %). 2018 року чисельність таких діянь майже не змінилася, а в останні три роки постійно зменшувалася (–13,6 %; –13,8 % та –5,7 %) і в 2021 р. становила 46691 (–29,8 % порівняно з показником 2017 р.). Частка цих посягань серед усіх, провадження за якими надіслано до суду,

зросла з 29,5 % у 2013 р. до 37,4 % у 2018 р., а в останні три роки зменшилася до 29,8 %.

З огляду на характер заподіюваної ними шкоди, злочини у сфері БДР тісно корелюються із такими соціально-негативними явищами, як аварійність та травматизм. У середньому кожна третя ДТП слугує підставою для внесення відомостей до Єдиного реєстру досудових розслідувань, кожна п'ята – тягне за собою кримінальне покарання винної особи. Велика частина (41 %) кримінальних правопорушень у сфері БДР призводять до смертельних наслідків, причому в 10 % випадків жертвами протиправного вчинку стають одразу кілька осіб.

Таким чином, у кримінологічній характеристиці злочинів у сфері БДР нерідко використовується поняття аварійність [281, с. 57], яке відображає стан ДТП, що підлягають державному обліку та надає можливість отримати об'єктивні дані щодо правопорушень у сфері БДР, їх рівня, структури й динаміки. Категорії «аварійність» і «ДТП» є близькими за змістом, оскільки визначають абсолютну сукупність пригод, що сталися у сфері дорожнього руху на певній території у визначений термін. Проте, щоб уникнути питань, пов'язаних з визначенням їх співвідношення з поняттям «кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту», зазначимо, що *останні – це ДТП, яким притаманні такі особливості, як наявність порушення винним правил БДР, а також настання наслідків, передбачених кримінальним законом. Інакше кажучи, кримінальні правопорушення є частиною цілого – пригод* [78, с. 78–79].

Отже, оскільки межа між пригодами і кримінальними правопорушеннями у цій сфері є відносною, звуження предмета дослідження лише до кримінально караних діянь суттєво знижує діапазон запобіжних заходів. За формою та багатьма іншими ознаками проступки і кримінальні правопорушення відрізняються однорідністю, а залежність між ними знаходить свій вияв у тому, що покращання діяльності щодо припинення порушень у сфері БДР відповідно впливає на зниження аварійності та злочинності. Таким чином, кримінологія повинна вивчати не тільки автотранспортні кримінальні правопорушення, а й

автодорожні пригоди, оскільки вони мають загальні причини й умови та відрізняються головним чином характером наслідків [353]. З цього випливає принципове положення щодо необхідності комплексного, кримінологічного вивчення всіх однорідних деліктів у сфері дорожнього руху.

У структурі порушень БДР або експлуатації автомобільного транспорту істотну роль відіграють такі елементи, як: 1) співвідношення тяжких (настання смерті) і менш тяжких наслідків (заподіяння тілесних ушкоджень або великої матеріального шкоди); 2) управління транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння; 3) місце вчинення кримінального правопорушення на автомобільних дорогах загального користування державного (міжнародні, національні, регіональні та територіальні дороги) або місцевого значення (обласні та районні дороги); 4) знаряддя злочину: вид транспортного засобу (вантажний, легковий), форма власності (громадського або приватного користування), відношення до водія (особистий, неособистий); 5) види дорожнього порушення (перевищення швидкості, неправильний обгін, наїзди тощо); 6) характеристика за рівнем і динамікою вчинення дорожньо-транспортного кримінального правопорушення по кварталах, місяцях, порах року; протягом доби (цей показник дуже важливий для організації профілактичної роботи) [169, с. 85].

Слідуючи з існуючих кількісно-якісних змін і тенденцій розвитку злочинності в Україні, а також змін у її структурі, можна, принаймні, на сьогодні виокремити ще два періоди у динаміці чисельності зареєстрованих злочинів, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами:

1) 2013–2017 рр. – відносна стабілізація зазначеного показника, що була зумовлена як чисельними змінами та доповненнями, внесеними у чинний КК України, так і прийняттям у 2012 р. нового КПК України [183];

2) 2018 р. – по сьогодні – значне збільшення кількості зареєстрованих цих кримінальних правопорушень в Україні, що пов'язано, насамперед, з проведенням військових дій, а також реформуванням органів сектору безпеки і створенням поліції України [348], видозміною функцій прокуратури України [354] та вдосконаленням судової системи України [357].

2015 року було обліковано 786 464 адміністративних правопорушень (ст. 121 («порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ремнями безпеки або мотошоломами»), ст. 121-2 («порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів»), ст. 122 («перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), ст. 123 («порушення правил руху через залізничні переїзди»), ст. 124 («порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна»), ст. 125 («інші порушення правил дорожнього руху»), ст. 126 («керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами»), ст. 127 («порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин»), ст. 128 («випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством»), ст. 128-1 («порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»), ст. 129 («допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»), ст. 130 («керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції»), ст. 133-1 («порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом»), ст. 139 («пошкодження авто-мобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього

руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення») та ст. 140 («порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт») КУпАП) та 11 041 кримінальних правопорушень (співвідношення 71:1), у 2016 р. – 95 1816 адміністративних правопорушень та 11396 кримінальних правопорушень (співвідношення 84:1), у 2017 р. – 177 8691 адміністративних правопорушень та 10258 кримінальних правопорушень (співвідношення 173:1), у 2018 р. – 2306235 адміністративних правопорушень та 8378 кримінальних правопорушень (співвідношення 275:1), у 2019 р. – 2 713 050 адміністративних правопорушень та 8876 кримінальних правопорушень (співвідношення 305:1), у 2020 р. – 3 094 032 адміністративних правопорушень та 8989 кримінальних правопорушень (співвідношення 344:1). Отже, середнє співвідношення адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень в Україні за шість років (2015–2020 рр.) становило – 209:1, а за чотири роки (2017–2020 рр.) – 274:1 [265, с. 60–61].

Після зростання з 19 722 у 2013 р. до 26170 у 2016 р. (+32,7 %) в подальшому мало місце скорочення числа кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, особливо суттєве у 2017–2018 рр. (-15,6 % та -20,8 %). У результаті у 2021 р. зафіксовано 13 493 таких діяння (-14,6 % до попереднього року та -48,4 % до рівня 2016 р.) (рис. 1). Ці факти склали в середньому 4,1 % усіх, облікованих в Україні посягань. Майже всі такі кримінальні правопорушення є злочинами (11 881; 88,1 %), частка кримінальних проступків незначна та складає 11,9 % (1612 діяння).



Рис. 1. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту

Основним показником рівня кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту є чисельність найбільш поширеного кримінального правопорушення цієї спрямованості – випадків порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) (рис. 2).

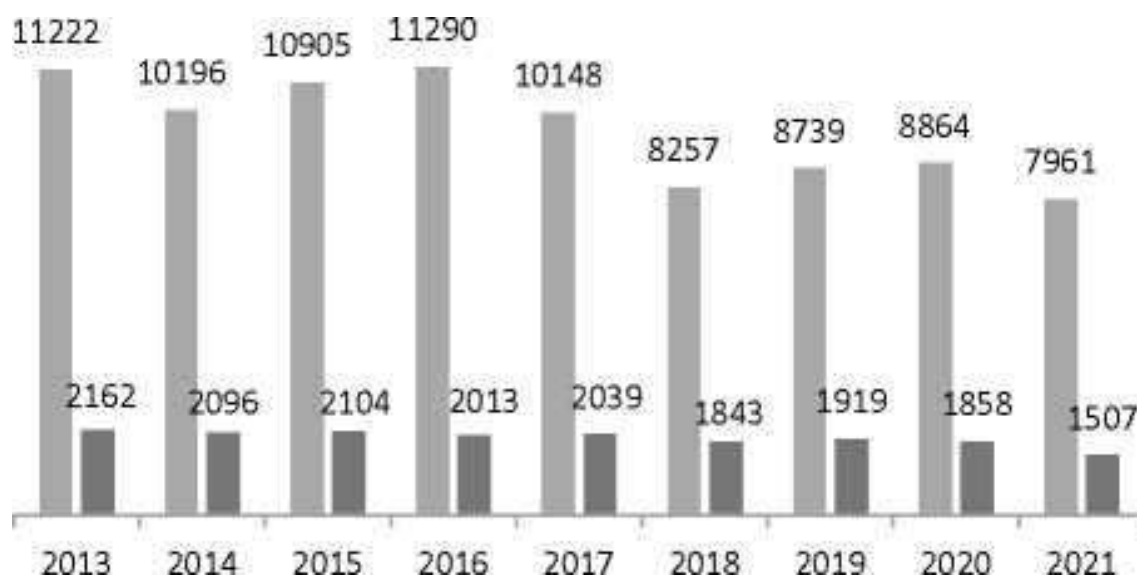


Рис. 2. Порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, ст. 286 КК України, у тому числі, що спричинило смерть потерпілого

Упродовж 2013–2017 рр. динаміка такого кримінального правопорушення змінювалася несуттєво та дорівнювала близько 11 тис. щороку. Протягом 2017–2018 рр. зменшилася до 8257 (-26,9 %), у наступні два роки трохи зросла до 8864 у 2020 р. (+7,4 %), а у 2021 р. скоротилася на 10,2 % та становила 7961. Їх частка серед правопорушень розглядуваної категорії скоротилася з 56,9 % у 2013 р. до 43,1 % у 2016 р., а в наступні роки зросла до 59,0 % у 2021 р. Близько 20 % таких діянь щороку спричиняли смерть потерпілого. Їх кількість у 2013–2017 рр. була трохи більше 2000, у наступні три роки коливалася на рівні 1800–1900 випадків (2018 р.: -9,6 %; 2019 р.: +4,1 %; 2020 р.: -3,2 %), а у 2021 р. знизилася на 18,9 % та дорівнювала 1507.

2014 року (рис. 3) на українських дорогах сталося 153 205 ДТП, з них 26 194 з потерпілими. Травмувалися у результаті 32 395 осіб, загинули – 4483. Крім того, загинули 1 тис. 873 пішоходи.

2015 року кількість аварій знизилася до 134 193, з постраждалими – до 25 365. У результаті травмувалися 31 467 осіб, загинули – 3970. Також за рік загинули 1631 пішохід.

Протягом 2016 року сталося 158 776 ДТП, в 26 782 випадках постраждали люди. За рік у результаті аварій загинули 3410 осіб, а травмувалися – 33 613. Кількість загиблих переходів склало 1467 осіб.

2017 року відбулося 162 526 ДТП (27220 з потерпілими), в 2018-му – 150 120 ДТП (24 294 з потерпілими), в 2019-му – 16 075 ДТП (2652 з постраждалими).

За 2020 р. кількість аварій на дорогах збільшилася до 168 107, в 26 140 ДТП постраждали люди. Кількість загиблих за рік склала 3541 людина, а травмованих – 31 974. Також у 2020 р. загинули 1198 пішоходів.

За 2021 р. роки вже сталося 186 459 ДТП: загинули – 2281 осіб, постраждали – 25753 [107] (рис. 3).



Рис. 3 Смертність на дорогах України у 2014–2021 рр.

За даними патрульної поліції, на підконтрольних Україні територіях протягом 2022 року сталося 14 622 ДТП з загиблими і травмованими, у яких загинули 2161 людина, а ще 18261 людина отримали травми. Скільки сталося ДТП в Україні загалом – невідомо, адже частину аварій їхні учасники оформили за європротоколом. Саме тому патрульна поліція має дані лише про ДТП з постраждалими [21].

На особливу увагу заслуговує той факт, що в умовах воєнного стану з'явилися нові учасники дорожнього руху і їхня поведінка на дорогах залишається недослідженою. Зараз на дорогах загальнодержавного і місцевого значення взаємодіють водії військової техніки, транспорту тилового забезпечення, учасники гуманітарних колон, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту, а також підприємливі громадяни, що масово ввозять автомобілі на територію України без сплати митних платежів. Зруйнована воєнними діями дорожня інфраструктура, порушена логістика, перевантаженість транспортних коридорів у напрямі західної частини України у купі з авіаційними та артилерійськими обстрілами транспорту під час руху, а також водіння без правил у зоні бойових дій і на прилеглий території суттєво збільшують рівень віктимізації традиційних і нових учасників дорожнього

руху. Нова реальність, що виникла під час воєнного стану у сфері дорожнього руху, підвищила вразливість користувачів автомобільних доріг і транспортних засобів [70, с. 43].

Нинішня державна політика стосовно підвищення рівня БДР, що першочергово спрямовується на захист пішоходів, дітей і маломобільних верств населення, має бути невідкладно скорегована з урахуванням значних змін обстановки на дорогах в умовах воєнного стану, суттєвого ускладнення дорожнього руху за окремими напрямками та розширення переліку віктимно вразливих учасників дорожнього руху. У контексті сказаного перспективним є розвиток ювенальної віктимології в Україні, розроблення рекомендацій щодо запобігання ювенальній віктимності [247, с. 114–130; 248, с. 188–189]. Крім того, є потреба у дослідженні віктимної поведінки жертв ДТП в умовах воєнного стану, при катастрофах, надзвичайних ситуаціях тощо [70, с. 44].

Видається, що віктимність учасників дорожнього руху виражається у різних формах і виявах небезпечної поведінки, поєднаної із рухом транспортних засобів. Суб'єктами віктимної поведінки можуть бути як користувачі транспортних засобів, так й інші користувачі дорожньої інфраструктури. Віктимною буде поведінка учасників дорожнього руху, що створила реальну загрозу (аварійну ситуацію) або призвела чи сприяла заподіяння шкоди життю, здоров'ю, а також майну користувачів транспортних засобів і дорожньої інфраструктури під час їхньої взаємодії, поєднаної із дорожнім рухом. Не тільки транспортні засоби є джерелом підвищеної небезпеки, а й використання дорожньої інфраструктури так само містить ризик стати жертвою ДТП. За змістом, віктимна поведінка учасників дорожнього руху може бути необачною, ризикованою, розсіяною, рідше провокативною. Здебільшого вона пов'язана із порушенням постраждалим ПДР або ж полягає у взаємній вині обох сторін ДТП. Однак віктимизуватися можна і внаслідок відволікання під час руху, через перевтому, погіршення психоемоційного стану водія транспортного засобу.

Віктимною стає поведінка учасників дорожнього руху, що наражає їх на підвищену небезпеку травмуватися, загинути чи зазнати матеріальної шкоди в умовах, коли об'єктивно можна було уникнути таких наслідків. Указана поведінка є виявом індивідуальних психофізіологічних особливостей, тимчасового психічного стану, негативних звичок, недостатніх водійських навичок, небезпечного минулого досвіду, або ж бути результатом помилкового рішення в штатних чи екстремальних ситуаціях [66, с. 124–125]. При віктимній поведінці загроза ДТП із гіпотетичної стає реальною, високовірогідною за конкретних обставин часу, місця, взаємодії конкретних учасників дорожнього руху. Однак віктимна поведінка не закономірно призводить до ДТП, а тільки створює для цього необхідні та/або достатні умови. Як правило, при ДТП віктимна поведінка має місце у носія індивідуально визначеної віктимності, який внаслідок власних дій чи бездіяльності зазнав тілесних ушкоджень, втратив життя чи майно. Однак віктимна поведінка, що є результатом помилкового рішення, може бути притаманна й іншим учасникам дорожнього руху, які не мають ознак віктимності. Серед водіїв транспортних засобів найпоширенішими виявами віктимної поведінки є перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, недотримання дистанції, керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, виїзд на смугу зустрічного руху та інше, якщо це створило аварійну ситуацію і призвело до ДТП. На рівні суспільства віктимізація учасників дорожнього руху означає підвищення рівня індивідуальної і групової віктимності, внаслідок чого зростає аварійність та тяжкість її наслідків [68, с. 93; 70, с. 45].

Як зазначено у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, рівень смертності та травматизму внаслідок ДТП є достатньо високим, а рівень організації БДР залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. 2019 року в Україні зареєстровано 160 675 ДТП, із них 26052 – із загиблими та/або травмованими особами

(загинуло 3454 особи і травмувалося 32 736 осіб). Понад 33 % загиблих та/або травмованих у ДТП є пішоходами (1261 особа загинула і 8005 осіб травмовані). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4435 дітей віком до 18 років. За питомими показниками аварійності та наслідками ДТП Україна також є одним із лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах-членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 % загиблих у ДТП, тоді як в Україні такий показник становить (за даними 2019 р.) 8,22 % осіб [359].

Смертельні аварії в Україні відбуваються щодня. Так, 5 серпня 2007 р. у м. Харкові «Мерседес» на великій швидкості влетів у зупинку: на місці загинув 63-річний пенсіонер, а ще двоє отримали тяжкі травми. У м. Миколаєві водія, який збив на світлофорі трьох осіб (одна жінка померла), засудили до трьох років умовно і випустили на свободу прямо із залу суду. 2008 року в м. Харкові на зупинці водій позаакумулятора збив на смерть шістьох людей і отримав 10 років позбавлення волі, звільнився з колонії достроково в 2015 році [52].

18 жовтня 2017 р. Україну сколихнула страшна аварія в Харкові, яка забрала життя шістьох людей, а ще п'ятеро отримали тяжкі травми. Автомобіль «Лексус», за кермом якого знаходилась 20-річна Олена Зайцева, вилетів на тротуар в самому центрі міста, збивши на переході 11 людей. За попередньою версією МВС, саме вона стала винуватицею трагедії, адже їхала на великій швидкості на червоне світло. До того ж Актом медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та проведенням токсикологічним дослідженням встановлений факт вживання водійкою автомобіля «Lexus RX 350» опіатів. Проте наявність в організмі опіатів не свідчить про перебування особи в стані наркотичного сп'яніння, оскільки наявність опіатів може бути слідами їх вживання раніше, що й було підтверджено лікарем-наркологом, а судом взято до уваги. Внаслідок дорожньо-транспортної події на місці загинуло п'ятеро пішоходів, шестеро, включно з пасажиром автомобіля «Lexus RX 350» отримали тяжкі та середньої тяжкості тілесні ушкодження [46].

Інша жахлива ДТП сталася в Кривому Розі 17 квітня 2018 р. на перехресті вулиць Металургів і Героїв АТО за участю легкового автомобіля Mazda, маршрутки та автобуса підприємства «ArcelorMittal», забрала життя десяти осіб, ще 19 людей отримали поранення, серед яких четверо потрапило до реанімації. Водію автомобіля Mazda, який був одним з учасників кривавої аварії у Кривому Розі, оголосили про підозру у вчиненні злочину, який призвів до загибелі людей [115].

До того ж найчастіше винних у вчиненні ДТП з тяжкими наслідками суди відпускають під домашній арешт, або ж взагалі винні залишають місце ДТП, не надавши допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані, і не повідомивши про такий стан особи належним установам чи особам (ст. 136 КК України) [180].

Поширеними видами автопригод залишається порушення правил маневрування (19 %), недодержання дистанції (19 %), перевищення безпечної швидкості (44 %), що загалом складає 82,5 % від усіх ДТП. Дорожня інфраструктура також впливає на показники аварійності. Так, у 2021 році сталося 948 ДТП через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовані, з них на дорогах державного значення – 890 ДТП, на дорогах місцевого значення – 58 ДТП. Крім того, глобальні зміни клімату та аномальні снігопади протягом останніх років призводять до утворення масштабних автомобільних заторів, довготривалого припинення пасажирських і вантажних перевезень, погіршення життєзабезпечення людей та значних економічних збитків. Значна кількість ДТП і постраждалих від них також впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд гривень на рік, що становить близько 1,91 % валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2021 р.), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть внаслідок ДТП.

Через війну з'явилися додаткові чинники небезпеки на дорогах України. Насамперед, це блокпости. Патрульна поліція висунула багато вимог до них, щоб упорядкувати і зменшити ризики для учасників дорожнього руху. По-друге, обстріли енергетичної інфраструктури змушують всю країну заощаджувати електроенергію, а отже, навіть у темний час доби вуличне освітлення часто приглушене або взагалі вимкнене. Через це збільшилася кількість летальних ДТП з пішоходами: з 10 по 23 жовтня на вулицях українських міст загинув 51 пішохід, з них 38 – у темний час доби. Загалом кількість ДТП із загиблими пішоходами в цей період збільшилася на 25 % [21].

Найбільш характерними детермінантами ДТП є такі:

- перевищення встановленої та безпечної швидкості – 84 %;
- недотримання дистанції – 57 %;
- зіткнення транспортних засобів – 29,8 % (повороті, обгоні, необхідності ухилитися від зіткнення або наїзду, об'їхати перешкоду або нерівність дороги);
- маневрування – 25,4 %;
- порушення правил проїзду перехресть – 24,2 %;
- порушення правил проїзду пішохідних переходів, перекидання транспортних засобів – 17,6 %;
- наїзд транспортних засобів на перешкоду – 5,2 %;
- наїзд транспортних засобів на пішохода – 36,8 %;
- наїзд транспортних засобів на велосипедиста – 2,9 %;
- падіння пасажирів – 1,5 %;
- інші події – 1,6 %.

Структура автотранспортних кримінальних правопорушень має свою специфіку. Виділяються:

кримінальні правопорушення зі смертельними наслідками чи пораненнями;

дитячий травматизм;

з чияї вини настали суспільно небезпечні наслідки: з вини водіїв чи пішоходів;

з вини водіїв автотранспорту, що належить юридичним чи фізичним особам;

тяжкість наслідків, визначається кількістю загиблих на 100 потерпілих;

віктимологічний показник у виді соціально-демографічних характеристик загиблих і травмованих;

регіональне поширення кримінальних правопорушень;

тимчасові особливості – щільність за місяцями року і часом доби;

співвідношення видів порушень ПДР, що спричинили кримінальні наслідки;

поширеність за видами доріг.

Водночас наявна статистика ДТП щодня доводить, що за розміром та характером заподіюваної шкоди дорожньо-транспортні кримінальні правопорушення значно переважають умисні злочини, які звичайно знаходяться у центрі уваги кримінологів. Щодня на автошляхах України зростає аварійність, що супроводжується смертельними випадками [424, с. 154].

Надаючи кримінологічну характеристику дорожньо-транспортних злочинів, варто зазначити, що показники аварійності залежать і від інтенсивності експлуатації транспорту. Якщо автомобілем не користуються і він не бере участь у дорожньому русі, то за його допомогою не буде вчинено наїзд або зіткнення. Саме ступенем інтенсивності експлуатації автомобілів і мотоциклів пояснюється той факт, що в липні-серпні дорожньо-транспортних випадків з вини водіїв індивідуальних транспортних засобів нараховується в 6 разів більше злочинів, ніж у січні-лютому. За часом доби найменшу кількість дорожньо-транспортних злочинів вчиняють у період з 3 до 6 год, найбільшу – з 16 до 22 год (у цей час вчиняється 50,0 % злочинів зазначеної категорії від усіх вчинених протягом доби) [184, с. 407–408].

Більшість необережних ДТП можна віднести до категорій ситуативних і нестійких. Разом із тим певна їх частина, як і осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення з необережності, інших видів, близька за своїми особистісними якостями, систематичністю і злісністю порушень до типу

злісних злочинців. Серед водіїв переважають чоловіки (97–98 %). За останні роки відзначається тенденція зростання частки жінок серед водіїв, що вчиняють злочини, учинені з необережності, за рахунок збільшення числа водіїв, жінок-водіїв автомобілів індивідуального користування. Міжстатеві характеристики в структурі контингенту учасників автотранспортних злочинів відносно стабільні, тому що пов'язані з психологією жінок-водіїв. Останні відрізняються меншою кількістю випадків управління в стані сп'яніння, належним дотриманням ПДР. За віком найбільшу частку серед водіїв, що вчинили автотранспортні злочини, складають особи у віці 18–24 роки. Це обумовлюється невеликим досвідом управління автомашиною у поєднанні з завищеною впевненістю у своїх психофізіологічних можливостях, схильністю до пустощів як засобу демонстрації своїх можливостей, більш частим вживанням спиртних напоїв. За освітою і професійною підготовкою серед злочинців-водіїв переважають особи з неповною середньою освітою і зниженою професійною кваліфікацією. Особливо слабка професійна кваліфікація у водіїв власних автомобілів, на частку яких припадає 60 % ДТП. 62 % водіїв приватного автотранспорту і 52 % водіїв мотоциклів допустили ДТП у нетверезому стані [185].

Другим за поширеністю кримінальним правопорушенням зазначеної категорії є незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289) (рис. 4). Його відсоток у 2013 р. складав 34,4 %, наступного року зріс до 51,2 %, а в подальші роки скоротився до 21,4 %.

Після зростання у 2014 р. кількості цих посягань із 6794 до 12644 (у 1,9 раза) у наступні два роки вона коливалася незначно (2015 р.: -9,3 %; 2016 р.: +6,5 %), а в подальшому постійно та суттєво зменшувалася й в 2021 р. дорівнювала 2894, що менше, ніж у попередньому році на 36,0 % та в 4,2 раза нижче за показник 2016 р. Причому трохи більше половини цих посягань (у середньому 57,8 %) спрямовувалися на заволодіння автомобілями.



Рис. 4. Незаконне заволодіння транспортним засобом

Іншим чином змінювалася чисельність такого, тісно пов'язаного з попереднім, посяганням, як знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України), яке є кримінальним проступком. У перші три роки періоду аналізу вона становила близько 800 випадків щороку. 2016 року зросла у 2,5 раза до 1970, в наступні чотири роки постійно коливалася, але залишалася на значному рівні (2017 р.: +16,9 %; 2018 р.: -17,1 %; 2019 р.: +22,8 %; 2020 р.: -19,5 %). 2021 року їх кількість скоротилася на 16,6 % та дорівнювала 1573 (рис. 5). Відповідно змінювався і відсоток цих діянь серед посягань у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. У перші три роки періоду аналізу він складав близько 3 %, а в наступні роки – в середньому 11 %.

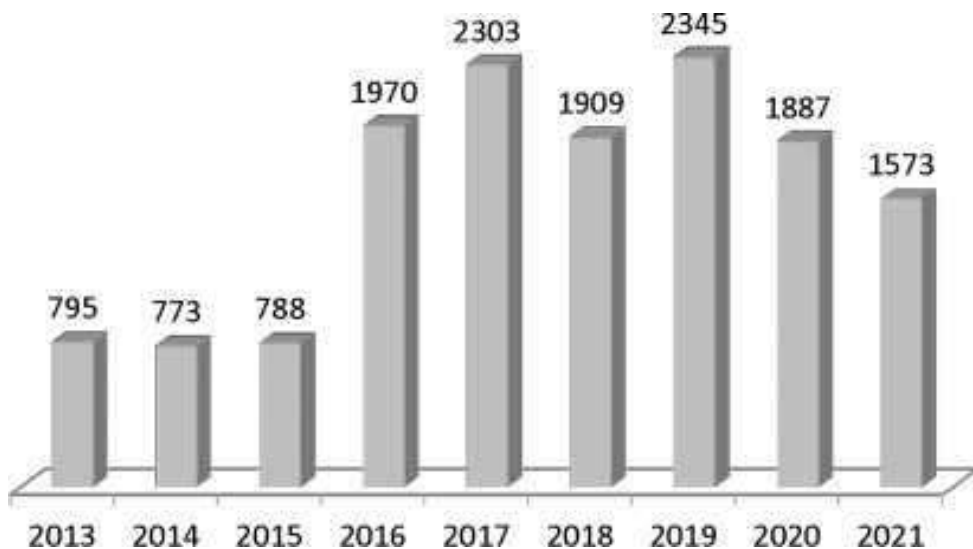


Рис. 5. Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу

Інші діяння зазначеної категорії реєструвалися нечасто. Їх питома вага не перевищувала 1 %.

Чисельність кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту впродовж перших чотирьох років аналізованого періоду зростала, а з 2017 р. постійно зменшувалася. Понад 88 % посягань цієї спрямованості становили злочини.

Динаміка двох найбільш поширених видів кримінально караних дій цієї спрямованості – випадків порушення ПБДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та незаконного заволодіння транспортним засобом – істотно відрізнялася. Чисельність перших після помітного зменшення в 2017–2018 рр. у подальшому стабілізувалась. Аналогічною була й динаміка таких діянь, які спричинили смерть потерпілого. Кількість других після суттєвого зростання в 2014 р. була значною і два роки знаходилася на цьому самому рівні, а з 2016 р. мало місце їх суттєве зниження. Тобто, динаміка випадків незаконного заволодіння транспортним засобом була такою самою, як і більшості кримінальних правопорушень у сфері власності, якими вони по суті і є.

Статистичні дані щодо фактів порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у 2019–2021 рр. свідчать про те, що криміногенна ситуація на дорогах поки що залишається складною, а рівень аварійності зависоким.

Щодо географії вчинення ДТП на території України, то, на жаль, як у цілому по Україні, так і в областях зберігається негативна тенденція збільшення кількості ДТП з потерпілими. Зокрема, у 2021 р. у Вінницькій області вчинено на 6,3 % більше ДТП з потерпілими, аніж у 2020 р.; у Волинській на 12,7 %; у Дніпропетровській області – 4,7 %; у Донецькій області – 17,1 %; у Житомирській області – 8,4 %; у Запорізькій області – 0,8 %; у Івано-Франківській області – 10,6 %; у Київській області – 14,4 %; у Києві – 4,5 %; у Кіровоградській області – 34 %; у Луганській області – 18,7 %; у Львівській

області – 2,9 %; у Миколаївській області – 1,4 %; у Полтавській області – 13,1 %); у Рівненській області – 33,1 %; у Сумській області – 13,3 %; у Тернопільській області – 21,9 %; у Харківській області – 21,1 %; у Чернівецькій області – 16,7 %. Водночас серед позитивних у цьому напрямку слід назвати Закарпатську, Одеську, Херсонську, Хмельницьку, Черкаську та Чернігівську області, де рівень вчинення ДТП з потерпілими є позитивним. Отже, як бачимо з діаграми 1.2, тенденція збільшення кількості ДТП певною мірою характерна майже кожному регіону України, а тому можемо з впевненістю стверджувати, що наразі заходи зменшення кількості ДТП з потерпілими є недовірливими як в окремих областях, так і в Україні загалом.

Як бачимо, географія характеризується вчиненням кримінальних правопорушень у великих містах (обласних центрах та містах обласного підпорядкування – 81 %); у районних центрах (селища міського типу) – 14 %); у селах – 5 %.

Як зауважив О. В. Новіков, в Україні в середньому було вчинено 32 порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. населення за 2021 р. На підставі отриманих даних можна також скласти рейтинг регіонів України за поширенням цих кримінальних правопорушень у 2021 р. у розрахунку до кількості населення цих регіонів. Так, до найбільш кримінально уражених регіонів України у розрахунку на кількість населення належать такі регіони, як: Рівненська (коефіцієнт злочинної інтенсивності на 100 тис. населення – 55,10), Київська (50,28), Волинська (47,64), Чернігівська (44,83), Миколаївська (43,54), Полтавська (39,36), Вінницька (38,90), Одеська (38,52), Житомирська (36,47) та Херсонська (36,47) області. Найбезпечнішими регіонами були: Луганська (9,90), Донецька (16,15), м. Київ (23,33), Хмельницька (28,39) та Сумська (28,53) області [264, с. 54].

В Україні в середньому припадало 90,75 порушень правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів за 2021 р. Регіонами-лідерами за

кількістю порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів стали: Волинська (271,43), Вінницька (199,22), Рівненська (148,92), Чернігівська (127,20), Закарпатська (126,15), Миколаївська (124,08), Житомирська (110,98), Київська (107,40), Чернівецька (106,22) та Херсонська (105,56). До регіонів з найменшою кількістю зазначених кримінальних правопорушень на 100 тис. транспортних засобів стали: Луганська (38,05), Черкаська (57,96), Донецька (70,36), Дніпропетровська (73,76) області та м. Київ (49,79) [264, с. 55].

До регіонів з найбільшим вантажообігом автомобільного транспорту належать: м. Київ, Львівська, Закарпатська, Дніпропетровська, Харківська, Київська, Одеська, Волинська, Черкаська та Полтавська області. До регіонів з найбільшим обсягом перевезених вантажів автомобільним транспортом належать: Дніпропетровська, м. Київ, Донецька, Львівська, Одеська, Харківська, Кіровоградська, Київська, Полтавська, Івано-Франківська. У свою чергу, до регіонів з найбільшим пасажирообігом автомобільного транспорту належать: м. Київ, Одеська, Київська, Дніпропетровська, Львівська, Донецька, Волинська, Миколаївська, Харківська та Вінницька області. До регіонів з найбільшою кількістю перевезених пасажирів належить: м. Київ, Донецька, Львівська, Дніпропетровська, Київська, Харківська, Вінницька, Одеська, Запорізька та Івано-Франківська області [264, с. 56].

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

Більшість порушень ПДР учиняється у період закінчення робочого дня (17–19 год) та пізні вечірні години (22–24 год). За статистикою березень та

квітень є найбільш небезпечним у сенсі дорожньо-транспортної аварійності, що можна пояснити послабленням у водіїв навичок керування транспортним засобом після тривалої зимової стоянки транспортного засобу, завчасною зміною типу шин тощо). Крім того, за межами міст відбувається близько 58 % випадків ДТП [424, с. 158–159].

Хоча відповідальність за ст. 286 КК України настає незалежно від місця, де були допущені порушення ПДР (на автомагістралі, вулиці населеного пункту, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі тощо). Проте варто окремо звернути увагу на те, на яких дорогах, зокрема державного значення найбільше вчиняється ДТП. Так, порівнюючи з 2021 р., у 2019 р. на дорогах державного значення загалом збільшилась кількість ДТП з постраждалими на 1,5 %. Особливу увагу варто звернути на ті, де кількість ДТП, у яких загинули люди збільшилась у кілька разів у порівнянні з минулим періодом. Такими є: Н-01 Київ – Знам'янка – 23 випадки у сфері 13 за минулий період (76,9 %), Н-03 Житомир – Чернівці – 34 випадки у сфері 24 за минулий період (41,7 %). Також, основними транспортними магістралями підвищеного ризику виявилися: «Київ – Харків – Довжанський», «Київ – Чоп», «Львів – Кропивницький», «Київ – Одеса».

Проблему підвищення рівня БДР передбачається розв'язати шляхом удосконалення державного управління у сфері забезпечення БДР; удосконалення ведення обліку та проведення аналізу даних стосовно ДТП; підвищення рівня безпечності доріг і дорожньої інфраструктури; підвищення рівня безпечності транспортних засобів; поліпшення медичного забезпечення у сфері БДР та підготовки водіїв; підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП; забезпечення дотримання ПДР.

Кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту властива дуже низька латентність [127, с. 43].

Специфіка їх наслідків (серйозні травматичні ушкодження, смерть тощо) майже не дає змоги уникнути реєстрації. Цим ця група кримінальних правопорушень кардинально різниться від суміжних адміністративних проступків, більшість яких мають формальні склади, а отже, напрочуд легко проходять крізь «сито» державного обліку (за деякими оцінками реальна кількість порушень ПДР перевищує офіційні показники в 10–12 разів).

Таким чином, порушення БДР або експлуатації автомобільного транспорту особами, які керують транспортними засобами, слід віднести до категорії небезпечних форм вияву соціальної безвідповідальності, байдужості, недисциплінованості. Нині необхідно підвищити увагу до правових аспектів БДР, розширення і посилення ролі правових норм, провідною соціальною функцією яких є забезпечення організованості, урегульованість і порядку [145, с. 53–54].

Наслідком кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є моральна шкода, хоча у цих деліктах вона не має кримінально-правового значення та не впливає на їх кваліфікацію. Проте суспільно небезпечні діяння, пов'язані з травмуванням або загибеллю людей, безумовно є джерелом моральної шкоди. Заподіяння тілесних ушкоджень тягне не тільки фізичні, а й моральні переживання, погіршення психологічного стану, настання каліцтва, не кажучи вже про страждання близьких потерпілих [234].

Можна підрахувати кількість поранених і загиблих, урешті-решт, встановити економічну ціну злочинності, але, очевидно, важко визначити будь-якими показниками моральний тягар суспільства, який не можна компенсувати, а тому запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є єдиним засобом його зниження. Позаяк, життя та здоров'я залишається найголовнішою цінністю кримінологічної охорони.

2.2. Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

На сьогодні Україна робить активну спробу прориву до європейської спільноти, що містить у собі ідеалізацію нової для нашої держави суспільної системи. Перші кроки на цьому шляху дали паростки у виді класичних для Заходу і невідомих для України явищ, а саме – мафія, корупція, рекет, вбивства на замовлення, відмивання грошей, наркобізнес тощо. Кримінальна ситуація в Україні, що виникла протягом останнього десятиріччя, вимагає вжиття адекватних заходів по боротьбі зі злочинністю. Стабільна криміналізація суспільства, високий рівень злочинності, значне її омолодження представляють серйозну загрозу для реформ, спрямованих на побудову в нашій країні демократичної, правової, соціальної держави. Для створення належної протиправної реакції на ці явища необхідна державна політика, що забезпечуватиме не тільки своєчасне реагування правоохоронних органів на кожний факт вчинення кримінального правопорушення, а й вжиття ефективних запобіжних заходів.

Взятий Україною курс на євроінтеграцію зумовлює необхідність демократичних трансформацій вітчизняної політичної і правової системи з метою забезпечення умов реалізації прав і свобод людини та громадянина. Цьому процесу можуть перешкоджати різноманітні чинники й обставини, серед яких важливу роль відіграє деформована правова свідомість, низький рівень правової культури населення, зниження моральних вимог у суспільстві і, як наслідок, протиправна поведінка, злочинність, яка складає реальну загрозу соціально-економічному розвитку України [429, с. 94].

Своєчасне виявлення й усунення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінального правопорушення, має не тільки правове значення, а й спричиняє позитивний психологічний вплив, демонструючи прагнення і здатність осіб, які здійснюють кримінальне переслідування, всебічно, повно й об'єктивно встановити всі обставини його вчинення, у тому числі детермінанти. Необхідно

також відзначити соціальне значення їх запобіжної діяльності, оскільки виявлені й усунуті причини та умови, що сприяють вчиненню кримінального правопорушення, не можуть сприяти аналогічному або іншому кримінальному протиправному діянню [256, с. 19].

Рівень розроблення прикладних засад системно-структурних взаємодій і зв'язків, а також наявна кримінологічна інформація ще не дають можливості з належною повнотою виявити всі і, очевидно, навіть основні системні взаємодії причин і умов злочинності як між собою та наслідком (злочинністю), так і з антикриміногенною системою. Детермінувати значить визначити. Це поняття ширше, ніж причина або умова, тому що включає те й ін. Термін «детермінація» походить від латинського «*determinate*», що означає визначати, відокремлювати, відмежовувати. Як роз'яснюють фахівці, у цьому стародавньому сенсі цей термін позначав операцію визначення предмета шляхом виявлення ознак, що відрізняють такий предмет від інших. У міру розвитку наук цей термін еволюціонував, змінив свій початковий зміст. Нині він означає не відмежування, а обумовлення одних явищ, процесів, станів іншими явищами, процесами, станами, в результаті чого перші набувають ознак, які можна зафіксувати в поняттях [140, с. 49].

Згідно з одним із основних у кримінології принципом відповідності, як обґрунтовано довів у своїх працях А. П. Закалюк, запобіганню та в цілому запобіжному впливові підлягає насамперед і головним чином є те, що предметно обумовлює злочинні вияви та злочинність загалом, визначає її функціонування [118, с. 183]. Поряд з цим слід мати на увазі, що при організації боротьби із злочинністю, однією із структурних елементів якої є запобігання, важливою є не тільки сама собою констатація зв'язку якої-небудь обстановки із злочинною поведінкою, скільки, виявлення характеру цього зв'язку, а саме: у яких своїх конкретних виявах, у сукупності з якими іншими чинниками і в яких ситуаціях та чи інша обставина породжує злочинну поведінку. Саме це дозволяє цілеспрямовано розробити запобіжні заходи з урахуванням конкретних умов місця та часу. Звідси постає завдання максимального

обґрунтовано підійти до питання джерел походження злочинності, тобто предметно визначити ті явища, факти, процеси, умови, від яких залежить обумовлення злочинності, насамперед її спричинення. До того ж цьому між стадією пізнання та оцінкою злочинності, а також стадією боротьби (запобігання) з нею обов'язковою є стадія виявлення детермінації та причинності злочинності [212, с. 180].

У сучасному розумінні детермінізм – це вчення про загальну обумовленість явищ. Це визнають всі. Як визнають і те, що вихідними принципами детермінізму являються зв'язок і взаємодія. Як зазначає М. А. Парнюк, кримінологічна детермінація являє собою вид соціальної детермінації, яку можна розглядати в межах більш загальної системи – детермінації подій і явищ природи й суспільства. У свою чергу ця детермінація – різновид універсального зв'язку явищ [282, с. 10].

Завданням сучасної кримінології є не лише визначення і подання теоретичних положень процесу детермінації злочинів і злочинності, а й оптимальне розкриття застосування цих положень у практичній діяльності, насамперед у діяльності щодо аналізу злочинності та організації запобігання її виявам. Детермінація – це форма спрямованого зв'язку, коли один об'єкт визначає інший, можливо, ще не обумовлює і тим більше не спричинює його, але між ними є детерміністична залежність. «Детермінізм означає зв'язок, що проявляється у залежності речей (властивостей речей і відносин між ними, подій, процесів, станів) у їх існуванні та зміні від будь-яких факторів» [272, с. 141]. Основною рисою детерміністичного зв'язку між об'єктами (подіями, процесами, явищами) є наявність залежності між ними, одного від другого, а реально – одного від інших об'єктів [118, с. 187].

Кримінологічне визначення причин та умов, що сприяють вчиненню злочину, як правило, містить у собі два взаємозалежних аспекти: антигромадську установку особистості та конкретну життєву ситуацію, що виникає до моменту вчинення злочину [201, с. 105–106]. До того ж, як підреслює О. О. Кваша, при вчиненні умисних злочинів вирішальну роль, як

правило, відіграє антигромадська установка, тоді як при вчиненні необережних злочинів зростає роль життєвої ситуації [144, с. 333].

Причинами й умовами злочинності є система соціально-негативних явищ та процесів, що її детермінують як свій наслідок. Причини та умови злочинності не випадковий механічний набір детермінант злочинності, а система, яка становить собою єдність та цілісність взаємодіючих підсистем та елементів, які розташовані в певній ієрархії та підрядності рівнів. Причини – це явища (системи), що породжують інші явища (системи) – наслідок. Причинний зв'язок – зв'язок генетичний. При визначенні того, що було причиною, а що наслідком, треба виділити два основні елементи, один з яких «причина», а інший – «наслідок». До причин протиправної поведінки необхідно відносити соціально-психологічні детермінанти, які складаються з таких елементів, як економічна, політична, правова, побутова психологія на різних рівнях суспільної свідомості [366, с. 68].

Причина, що є рушійною силою якогось процесу, визначає його характер або окремі риси, розглядається також як чинник. Причина з точки зору результату, наслідку, може визначатись як детермінанта. На думку О. М. Джужі, причинами злочинності є такі процеси і явища, які породжують злочинність як свій безпосередній наслідок [192, с. 70]. Як зазначає Н. М. Ярмиш, детермінізм – це категорія, що виражає будь-яку обумовленість явищ, предметів, процесів, усі види зв'язків між ними. Причинність же – категорія, призначена для того, щоб висловлювати виключно причинно-наслідкові відносини, тобто має більш вузьке значення [494, с. 35].

Проблема причинності в кримінології важлива не тільки для теорії, а й для практики, оскільки дає змогу вести боротьбу із злочинністю не тільки силами правоохоронних органів, а також використовуючи економічні, соціальні та інші важелі, якими суспільство і держава можуть розпорядитись.

Причинами всієї злочинності є ті явища і процеси, з якими пов'язана закономірність виникнення та існування злочинності загалом. Відповідно, причинами злочинності окремих видів є такі явища і процеси, які зумовлюють

саме такі види злочинності. Причинами конкретного злочину є ті явища і процеси, які, порівняно з іншими явищами і процесами, що наявні і взаємодіють, створюють більш високу ймовірність здійснення злочину конкретною особою за конкретних обставин. Виявлення причин конкретного злочину означає виявлення чинників, що відіграють вирішальну роль у його генезисі. Взаємозв'язок і взаємозалежність чинників, що детермінують злочинність й певні кримінальні правопорушення, свідчить про множинність як причин злочинності, так й індивідуальної злочинної поведінки. Область дії причин – це перш за все стадії мотивації і прийняття рішення, визначення мети та засобів її досягнення. Умовами злочинності виявляються певні обставини, що сприяють виникненню та існуванню злочину і злочинності загалом, пов'язані з предметом і об'єктом посягання [430, с. 372].

Умови злочинності слід відрізняти від умов зростання показників злочинності (наприклад, демографічна структура населення, криміналізація або декриміналізація певних діянь тощо).

Є різні критерії класифікації причин та умов злочинності. Зокрема, за змістом причини й умови злочинності поділяють на: соціальні, економічні, психологічні, ідеологічні, політичні, культурно-виховні, організаційно-управлінські та ін. За природою виникнення: індивідуальні або антропологічні, що безпосередньо пов'язані з особистістю злочинця; фізичні – пов'язані з впливом природних явищ, клімату, температури тощо; соціально-економічні, що пов'язані з впливом на процес прийняття рішення таких обставин, як багатство і бідність, політичний режим, можливість реалізувати законні інтереси та ін. Залежно від зв'язку з волею суб'єкта – об'єктивні та суб'єктивні. Об'єктивні причини й умови існують незалежно від волі і свідомості людей (історично зумовлений рівень розвитку суспільства, економіки; стихійні лиха й інші явища природи тощо). Суб'єктивні причини та умови злочинності залежать від діяльності людей, вони є, як правило, результатом недоліків цієї діяльності, помилок та упущень [431, с. 273].

На думку А. М. Бойка, незважаючи на достатньо сформований категоріальний апарат і науково-методологічну базу проведення кримінологічних досліджень, теорія детермінації злочинності не становить на сучасному етапі цілісного вчення, охоплюючи найрізноманітніші концепції про детермінацію злочинності. Він вважає можливим групування наявних кримінологічних концепцій детермінації злочинності в шість основних підходів: 1) факторний (багатофакторний та однофакторний); 2) соціально-психологічний (теорії, в яких у структурі детермінації злочинності причинами вважають лише соціально-психологічні чинники); 3) підхід, який ґрунтується на позиції, згідно з якою причиною злочинності є соціальні суперечності; 4) комбінований підхід, який поєднує концептуальні положення кількох підходів, зокрема багатофакторного, соціальних суперечностей і частково – соціально-психологічного; 5) інтеракціоністський – підхід до причинності з позицій взаємодії – злочинність є наслідком взаємодії соціального середовища та людини (людей); 6) підхід до розуміння детермінації злочинності, який ґрунтується на теорії універсального натуралізму (О. М. Костенко) [28, с. 113; 174; 173, с. 31–33].

Як зазначено у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, основними причинами виникнення проблеми є:

– відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від ДТП; сучасної системи збирання інформації про ДТП за всіма необхідними ключовими показниками; ефективної системи сповіщення про ДТП та екстреної допомоги постраждалим унаслідок ДТП; належної інформаційної взаємодії та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийнятих системних рішень щодо підвищення рівня БДР, 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 БДР у 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 БДР сучасним вимогам; недоступність транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

– недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері БДР; 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;

– низький рівень підготовки водіїв; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; виховання суспільства у сфері БДР, власної відповідальності та дотримання ПДР; заходів з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; впровадження сучасних технологій проєктування та будівництва об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури [359].

Надмірна швидкість залишається головною причиною ДТП. За даними Патрульної поліції, у 2022 р. понад 44 % ДТП сталися саме через перевищення швидкості. Також вона збільшує ризик потрапити в аварію. Адже якщо виникає якась нестандартна ситуація, у водія менше часу, а отже, і можливостей, щоб адекватно відреагувати (до того ж, гальмівний шлях стає довшим). Якщо аварія все ж сталася, швидкість збільшує тяжкість травм, а отже, й імовірність смертельних наслідків. Це стосується всіх учасників руху: водіїв авто, пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів. За даними ВООЗ, зменшення середньої швидкості руху на 5 % може скоротити кількість смертельних ДТП на 30 % [50].

Чинниками ризику, які ВООЗ визначила як причини найбільшої кількості ДТП із загиблими та потерпілими, є також є ігнорування ременів безпеки і дитячих крісел, використання телефонів за кермом.

Водночас, як наголосила Олеся Холопик: «Аваріям на дорогах можна запобігти, їх могло б не бути. Зробити це можна завдяки комплексу рішень, від законодавчих до інфраструктурних. Науково доведено, що камери фотовідеофіксації є найефективнішими для запобігання ДТП і перевищенні швидкості. Однак наразі покарання за перевищення швидкості в Україні неспівмірне з його наслідками» [21].

На нашу думку, усі причини й умови, які сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту варто розподілити на:

1) об'єктивні – соціально-економічні відносини, труднощі й недоліки, які породжують антигромадську мотивацію та поведінку злочинця;

Стан транспортного засобу і дороги, наявність засобів оповіщення та інформації, дії інших учасників дорожнього руху – ці та низка інших обставин можуть серйозно вплинути на процес дорожнього руху. Саме вони складають об'єктивні причини й умови, яким повинна відповідати безпека руху (його напрямок, швидкість тощо). Порядок безпечного руху завжди має зв'язок до цих причин і умов, а отже, останні, зі свого боку, не можуть займати нейтрального положення відносно до процесу дорожнього руху.

Основною особливістю об'єктивних причин і умов, якими супроводжується дорожній рух, є їхня постійна зміна. Тобто, при всій можливій статичності дорожньої обстановки вона постійно оновлюється і змінюється. Тому не можливо зупинити або повернути дорожню ситуацію, яка постійно видозмінюється, сповільнюючи або прискорюючи свій перебіг. Ця обставина визначає специфічність і динамізм походження кожного окремо взятого досліджуваного злочину й аварійності загалом. Зміна обстановки вимагає постійної уваги з боку водія і внесення ним необхідних коректив у параметри руху з урахуванням змін, що відбуваються. Невідповідність параметрів руху

реальним умовам призводить до виникнення екстремальних ситуацій і може спричинити аварійну ситуацію.

Об'єктивні причини – продовження процесу викривлення правосвідомості особи злочинця, що знаходить своє втілення у вчиненні нею конкретної дії, котра врешті-решт як причина злочинної поведінки в однойменному механізмі викликає (звісно ж у певних об'єктивних умовах місця і часу) настання суспільно небезпечних наслідків. Зазначимо також, що до злочинного результату можуть призводити дії об'єктивного характеру (причини) як одного винного, так й інших осіб (інших винних водіїв при обопільній вині, інших учасників ДТП, що зазнали тілесних ушкоджень або смерті). В останньому випадку слід вести мову про одночасну дію, переплетення кількох причинних чинників об'єктивного характеру [468, с. 219].

На думку А. О. Собакарь, грубе порушення ПДР особами, які керують транспортними засобами, є об'єктивною причиною (перевищення встановленої швидкості руху, виїзд на смугу зустрічного руху, нехтування пішохідними переходами, порушення правил обгону транспортних засобів, маневрування та рядності, порушення правил повороту, розвороту та проїзду перехресть, необережний проїзд повз зупинок громадського транспорту, недотримання дистанції, порушення правил переїзду по залізничних переїздах, використання несправного транспорту, що загрожує безпеці руху, порушення правил перевезення пасажирів, наприклад, перевантаження транспортного засобу, перевезення людей у транспортних засобах, для цього не пристосованих, перевезення людей з відкритими у транспортному засобі дверцятами, невикористовування водієм і пасажирями під час руху пристосувань індивідуальної безпеки, відсутність прав на керування транспортним засобом (принаймні відповідної категорії) та ін.). Такі протиправні дії наслідки [407, с. 146].

До об'єктивних умов можна віднести: технічні недоліки стану автошляхів, мостів та ін. (ширина проїзної частини, розмітка дороги, огороження, покриття, освітлення, наявність розділових смуг, розв'язок,

стоянок тощо); неправильне регулювання руху транспорту; неоптимальне розміщення дорожніх знаків; низький рівень організації ремонтних робіт; недоліки конструкції транспортних засобів, що ускладнюють керування ними та спостереження за дорожньою обстановкою; відсутність пристосувань, що забезпечують безпеку водіїв та пасажирів; осліплення світлом фар зустрічного транспорту; час доби; погодні умови (дощ, туман, ожеледиця й ін.) та непристосованість шляхів до ускладнення останніх; недотримання особливих умов руху швидкісними та гірничими дорогами; неправомірна поведінка інших учасників дорожнього руху (пішоходів, водіїв інших транспортних засобів, велосипедистів тощо).

Під час дослідження умов порушень БДР, нерідко передує неправомірна поведінка й інших учасників дорожнього руху. Так, за результатами зарубіжних вчених, що дві третини дорожньо-транспортних злочинів (і 3/4 ДТП), пов'язані з порушенням тільки з боку водіїв, то 1/3 – зі змішаною виною з іншими учасниками руху. Неправильна поведінка пішоходів відмічається у кожній четвертій, а у великих містах – у кожній другій аварії (йдеться лише про випадки обопільної вини водія та пішоходів) [143, с. 34]. За результатами дослідження К. О. Полтави, 28,6 % пішоходів, у таких саме випадках обопільної вини, отримують тяжке тілесне ушкодження, а 27,5 % – гинуть (і це не враховуючи кількості осіб, яким було завдано тілесні ушкодження іншого ступеня тяжкості) [304, с. 100].

Об'єктивні детермінанти, пов'язані з конструкцією і станом транспортних засобів, а також з дорожньою обстановкою, включаючи особливості дороги і навколишнього середовища, – неодмінні умови, які супроводжують кримінальні правопорушення у сфері БДР, і нерідко виступають як джерела небезпеки. Однак вони досить рідко можуть претендувати на винятковість і поставити водія в безвихідне становище, позбавляючи його можливості припинити небажане продовження руху і тим самим запобігти настанню шкідливих наслідків. Зазвичай вони попереджають водія про виникнення

небезпеки і тому водій має можливість запобігання, якої може і повинен скористатися.

Для забезпечення безпеки водій повинен певним чином узгоджувати свої дії з поведінкою інших учасників руху і вживати у разі необхідності відповідні запобіжні заходи. Дотримання викладених у ПДР вимог і слугує умовою, що гарантує правопорядок і попереджає дорожні ексцеси. Відхилення від цих вимог може мати небезпечні наслідки і за певними обставинами може спричинити наїзд на який-небудь об'єкт, зіткнення транспортних засобів чи дорожньо-транспортний злочин.

Елементи об'єктивної обстановки, в якій відбувається рух, знаходяться в постійній взаємодії і виявляються в різних поєднаннях. Це дозволяє вивчати їх закономірності, визначати типові ситуації, встановлювати шляхи і заходи попередження шкідливого впливу об'єктивних причин і умов на безпеку дорожнього руху [468, с. 219];

2) суб'єктивні – елементи психології, що виявляються у спотворених потребах, інтересах, цілях, мотивах, моральних цінностях і правосвідомості осіб, які вчиняють правопорушення [168, с. 57].

В осіб, винних у вчиненні кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту негативні, антигромадські установки з'являються не самі собою, вони соціальні за своїм походженням, їхнє формування відбувається в процесі спілкування індивіда з навколишнім середовищем. На цьому етапі формування індивіда закладається фундамент майбутньої злочинної поведінки після чого виникає для кожного конкретного суб'єкта кримінологічна ситуація, яка містить всі етапи злочинного механізму: 1) формування особистості з певними морально-психологічними деформаціями; 2) життєву ситуацію, в якій формуються конкретні особливості поведінкової активності, мотивації; 3) обстановку, що сприяє вчиненню злочину (передкримінальна обстановка); 4) сам злочин [186, с. 70; 451; 91].

Початковий період формування особистості такого суб'єкта, як правило, знаходиться досить далеко від моменту вчинення кримінального

правопорушення, хоча об'єктивно саме з нього починається рух кримінологічного механізму. Сказане про закономірності злочинності в цілому поширюється і на досліджувані кримінальні правопорушення. Наприклад, вагомим чинником, що впливає на рівень кримінальних правопорушень у сфері БДР, є некваліфікована здача іспитів при отриманні посвідчення водія (анонімне опитування 46 % респондентів підтвердило обхід іспиту) [492]. Між кількістю ДТП і рівнем підготовки автомобілістів є пряма залежність. Щоб отримати водійські права, необхідно скласти в сервісному центрі МВС теоретичний іспит на знання ПДР і практичний – на вміння керувати автомобілем. Освоїти все це можна у великій кількості навчальних закладів, так званих автошколах.

Експерти визначають такі види корупційних ризиків: курсант – автошкола (співробітник автошколи є посередником між курсантом і сервісним центром, навчання при цьому найчастіше неповне або фіктивне); автошкола – сервісний центр (за атестацію автошколи та інструкторів, за здачу іспитів і реєстрації груп учнів); курсант – сервісний центр (коли отримують права без проходження навчання) [492].

Починаючи з 2014 року, після початку в країні реформ, у суспільстві та уряді активно обговорювалося питання про необхідність наведення порядку в системі навчання та складання іспитів на отримання водійських прав. Ця тема вивчена експертами і громадськістю з усіх боків.

Для розв'язання цієї проблеми експерти пропонують здійснити таке:

- підвищити якість навчання в автошколах і контроль за ними;
- практичному водінню повинні вчити тільки ліцензовані інструктори;
- зробити необхідні зміни в нормативно-правових актах з акцентом на лібералізацію;
- підвищити контроль та прозорість складання теоретичних і практичних іспитів у спеціалізованих сервісних центрах.

У кримінологічному механізмі вчинення кримінальних правопорушень у сфері БДР, причини суб'єктивного характеру пов'язані з особливостями особи

суб'єкта кримінального протиправного діяння, який припускається помилкової оцінки тієї об'єктивної, зовнішньої до нього ситуації, в якій він діє.

Варто зауважити, що суб'єктивний чинник обмежується рамками особистості правопорушника і суб'єктивну причину правопорушення розуміють як дефекти свідомості й особливості індивідуальної психології правопорушника. У суб'єктивному чиннику асимілюється суспільна свідомість, яка впливає на формування психології конкретної особи й оцінку цією особою об'єктивних причин і умов, вплив яких відобразився у вчиненні кримінальних правопорушень у сфері БДР. У них розкривається вияв відношення суб'єкта до своїх дій та їхніх результатів, його психологічні особливості та біологічно обумовлені властивості, що визначають поведінку такої особи індивідуальною, самостійною, створюючи тим самим основу для його подальшої відповідальності [220, с. 138–139].

При взаємодії водія з транспортними засобами вкрай негативними чинниками є алкогольне, наркотичне чи інше сп'яніння, поспішність і втома (включаючи незібраність, розслабленість, неухважність). Навіть вади зору, слуху та інші фізичні вади або уповільнена реакційні відхилення у властивостях психіки не такі небезпечні, оскільки суб'єкт, як правило, відомо про них і він нейтралізує можливі небажані наслідки більш обережним управлінням транспортним засобом, підвищеною увагою тощо.

У свою чергу, цікавою є класифікацію суб'єктивних умов ДТП, проведена А. П. Закалюком, зокрема умови соціально-економічного, організаційно-управлінського та організаційно-правового характеру. До перших академік відносить: невинуватено повільну та обмежену структурну перебудову промисловості та пов'язану з цим тривалу зупинку роботи значної частини виробничого потенціалу; зношеність та повільне оновлення виробничих фондів, особливо техніки, механізмів, іншого технічного устаткування, технологічних процесів, засобів управління виробництвом; повільне, суперечливе, а подекуди й загальмоване впровадження ринкових відносин, зумовлене не загальносуспільними інтересами, а потребами

створення виняткових умов для окремих господарюючих суб'єктів, що об'єктивно порушує принципи вільної конкуренції; приватизація низки високоприбуткових підприємств базових галузей, послаблення, а нерідко й відсутність контролю з боку держави за прибутковістю їхньої діяльності, відрахуваннями до державного бюджету; нераціональність системи оподаткування підприємств і підприємців та адміністрування податків, повне або часткове звільнення від сплати податків деяких суб'єктів господарювання, наслідком чого є перебування «в тіні» значної частини економіки, колосальні втрати державного бюджету та ін.

Крім того, до суб'єктивних умов організаційно-правового характеру вчений відносить: організаційні недоліки у діяльності суб'єктів порушень БДР або експлуатації автомобільного транспорту, які належним чином не виконують вимог законодавства про дорожній рух, програм і нормативних документів Кабінету Міністрів України; неповноту нормативної регламентації різних видів діяльності, пов'язаної із використанням техніки; безкарність осіб, які припускають порушення правил безпеки; слабку пропаганду необхідності додержання ПДР тощо [119, с. 93–94].

При вчиненні кримінальних правопорушень у сфері БДР переважає необережність як головний мотив. Необережність посилена виробничими інтересами винного, дійсно створює навколо розглянутих кримінальних правопорушень професійну необачність, випадковість, безвихідь.

Соціально-психологічне коріння, які виявляються в діях суб'єкта, результатом яких виявився необережний злочин, лежать значно глибше, ніж мотив, що виник під впливом тих чи інших (нерідко тимчасових) обставин. Установка на певну поведінку, його спрямованість і доцільність формується протягом усього життя людини під впливом безлічі внутрішніх і зовнішніх чинників. У відповідних ситуаціях ці чітко визначені орієнтації особистості спрацьовують, визначаючи характер дій суб'єкта. Мотив же і мета як психологічні категорії не можуть виникати, минаючи соціальні орієнтації та

установки особистості, без зіставлення поведінки індивіда до вимог соціального контролю [2, с. 18; 458].

У контексті формування національної стратегії БДР особливої уваги набуває соціально-економічний аспект цього явища. Тільки шляхом аналізу ключових соціальних та економічних параметрів БДР можна з'ясувати істинний стан відповідного сектору суспільних відносин, встановити закономірності його функціонування, сформулювати реалістичний концепт його розвитку. Соціально-економічні показники БДР лежать в основі кореспондуючих планів, програм, проєктів та й, взагалі, усіх масштабних заходів, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортного травматизму. І від того, наскільки точно визначені (обраховані) перші, безпосередньо залежить ефективність останніх. Адже саме соціально-економічна характеристика БДР зумовлює постановку стратегічних цілей, вибір напрямів їх реалізації, зміст необхідних управлінських заходів, обсяги та структуру пов'язаних з ними витрат [77, с. 35–36].

Будь-які похибки при оцінці соціально-економічних передумов прийняття управлінських рішень, зокрема у сфері БДР, мають дуже високу ціну. Частогусто їх наслідками стають недостовірне прогнозування (хибні вихідні дані завжди тягнуть за собою помилковість кінцевого прогнозу), низька якість перспективних планів (не усвідомлюючи істинних масштабів проблеми, неможливо створити по-справжньому ефективний механізм її розв'язання), дисбаланси ресурсного забезпечення (за браком об'єктивної інформації про соціоекономічний аспект планованих заходів їх кошторис розраховується нерационально, а фінансові потоки поміж ними розподіляються безсистемно), послаблення адміністративного контролю (в умовах збідненої чи спотвореної «базисної» емпірики розвиваються критерії ефективності цільових програм, що суттєво ускладнює поточний та підсумковий контроль за їх виконанням). Зрештою руйнується архітектоніка всієї стратегії: розроблювані плани не задовольняють потреб практики, вжиті заходи не приносять відчутних результатів, й без того обмежені ресурси витрачаються марно. У зв'язку з

чим існує нагальна необхідність у чіткому визначенні соціально-економічних параметрів, котрі характеризують стан БДР та результативність відповідного напрямку державної політики.

Поза всяким сумнівом, головною соціальною характеристикою БДР є кількість загиблих та поранених унаслідок ДТП (див. підрозділ 2.1). Варто зауважити, на підставі отриманих даних О.С.Новіковим можна зробити висновки, найбільш поширеними причинами ДТП з постраждалими в Україні за офіційними даними є перевищення безпечної швидкості (приблизно кожен третій випадок), порушення правил маневрування (приблизно кожен п'ятий випадок), порушення правил проїзду перехресть (приблизно кожен десятий випадок), недодержання дистанції (приблизно кожен десятий випадок), порушення правил проїзду пішохідних переходів (приблизно кожен п'ятнадцятий випадок). Найбільш поширеними причинами смертності в результаті ДТП в Україні за офіційними даними є перевищення безпечної швидкості (приблизно кожен другий випадок), порушення правил маневрування (приблизно кожен сьомий випадок), виїзд на смугу зустрічного руху (приблизно кожен чотирнадцятий випадок), перехід у невстановленому місці (приблизно кожен сімнадцятий випадок), перевищення встановленої швидкості (приблизно кожен двадцятий випадок). За останні п'ять років доволі суттєво збільшилось кількість ДТП з постраждалими та ДТП з загиблими в результаті перевищення безпечної швидкості (тобто швидкості, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах) [266, с. 88].

Таким чином, ураховуючи недосконалість механізмів збирання інформації про наслідки ДТП та обумовлений цим високий рівень латентної віктимності, реальне відставання України від провідних європейських держав імовірно є ще більшим [68, с. 93; 92, с. 7; 471, с. 493]. Так, у силу низки організаційних проблем у вітчизняній системі обліку ДТП (а отже, й у національній системі статистики) не відображаються дані про постраждалих, які звернулися за медичною допомогою через кілька днів після оформлення

ДТП [283, с. 513], не завжди беруться до уваги відомості про осіб, які померли в лікувальних закладах протягом 30 діб з моменту аварії [470, с. 115]. Викладене дає експертам привід стверджувати, що фактична кількість загиблих унаслідок ДТП перевищує офіційно декларовану на 5–10 %, кількість поранених – на 40–60 % [500, с. 9–10].

Така невтішна статистика – закономірний наслідок відсутності планомірного підходу до розв’язання проблем транспортної безпеки. За роки незалежності в Україні так і не була розроблена національна стратегія підвищення БДР, що зумовило безсистемність і малоефективність величезного масиву організаційно-правових заходів, котрі здійснювались протягом останніх десятиліть. Деякі успіхи (як-то зменшення дорожнього травматизму, створення патрульної поліції) є результатом поодиноких акцій, орієнтованих на посилення примусового тиску та не охоплених єдиним стратегічним задумом. Таким чином, вони практично завжди мають нестабільний, швидкоплинний характер.

Окреслена ситуація вимагає впровадження багаторівневої системи стратегічного планування запобігання кримінальним правопорушенням, яка функціонувала б на засадах міжгалузевої та міжрегіональної координації, ґрунтувалася на стрункій єдності прогностичних, планових і програмних документів, передбачала можливість комплексної оцінки результатів кримінологічної діяльності в сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

Поряд із загальними показниками дорожньо-транспортного травматизму, важливу роль у визначенні цілей і пріоритетів державної політики БДР відіграє інформація про вікові, гендерні, професійні та інші соціальні ознаки громадян, постраждалих унаслідок ДТП. Як свідчать останні дослідження, між соціальними рисами індивіда та його ризиками у сфері дорожнього руху існують сталі кореляційні зв’язки. Доведено зокрема, що серед представників різних суспільних груп спостерігається неоднаковий рівень смертності. Різною є кількість травмованих, відрізняється й тяжкість отриманих ушкоджень.

Крім того, на думку соціологів, профілактична робота з основними соціальними групами потребує диференційованого підходу [414]. Адже доволі часто методи, які дали позитивний ефект на рівні однієї такої групи, виявляються абсолютно недієвими стосовно іншої. Усе це дозволяє вважати, що ефективність стратегії підвищення БДР істотним чином залежатиме від того, наскільки повно нею буде врахована специфіка окремих прошарків (груп) суспільства.

З огляду на свою безперечну значущість, категоріальні соціоекономічні параметри учасника дорожнього руху мають обов'язково враховуватись при формуванні та реалізації відповідних напрямів державної політики. По-перше, це дозволить максимально чітко окреслити коло об'єктивних передумов дорожньо-транспортного травматизму; по-друге, сприятиме параметричному «збагаченню» (а отже, й підвищенню достовірності) кримінологічних методик прогнозування стану БДР; по-третє, забезпечить ув'язку та комплексне розв'язання проблем, які перебувають «на стику» економічної, соціальної, освітньої, транспортної та інших сфер суспільної життєдіяльності; по-четверте, дасть змогу розробити додаткові критерії оцінки якості галузевого запобігання; по-п'яте, підвищить ефективність запобіжних рішень.

Як відомо, дорожній рух – це не тільки соціальне, а й масштабне економічне явище. Будучи основною формою транспортних перевезень, він відіграє надзвичайно важливу роль у розвитку продуктивних сил і виробничих відносин, обумовлює результати господарської діяльності, визначає загальний стан національної економіки. Щороку дорогами країни перевозяться близько 20 млрд пасажирів та 1,25 млрд тон вантажів (засобів праці, енергоносіїв, продуктових і промислових товарів, кореспонденції тощо). Залежно від методики підрахунку, частка автомобільного транспорту у структурі ВВП оцінюється на рівні 6,5–10 %, у структурі національного доходу – 5–7 %. Питома вага автотранспортної складової в кінцевій вартості продукції становить: для промисловості – 12 %, для будівництва – 30 %, для сільського господарства – 40 %, для торгівлі – 50 % [445].

В умовах суворої детермінованості макроекономічних показників рівнем організації дорожнього руху особливої ваги набуває «вартісний» аспект його безпеки. Адже тільки на основі чіткого визначення обсягів матеріальної шкоди (тобто, умовної вартості) дорожньо-транспортних пригод можна судити про рентабельність окремих профілактичних заходів та, загалом, про ефективність кореспондуючого напрямку кримінологічної політики.

Питання «вартості» ДТП не знаходить належного відображення ні в програмних документах, ні в тематичних наукових доробках. Залишається не з'ясованим загальний обсяг збитків, зумовлених аварійністю. Не визначена допоки й структура кореспондуючих витрат. Поодинокі дослідники, які все-таки намагаються охарактеризувати економічний аспект БДР, оперують надто узагальненими та умовними даними, малопридатними для подальших прикладних розрахунків [206, с. 236].

В умовах недостатньої визначеності економічних параметрів БДР постає нагальна потреба у розробленні та запровадженні дієвих методик оцінювання «вартості» ДТП. Означені методики повинні: а) охоплювати всі, без винятку, наслідки ДТП, придатні для «монетарної калькуляції», незалежно від того, яким чином, де і коли вони виявляються; б) усебічно враховувати вплив фонових економічних процесів; в) ґрунтуватися на якомога ширшому колі інформаційних джерел, серед яких важлива роль має належати обліковим базам суб'єктів страхової діяльності (компаній, організацій, тощо); г) забезпечувати безперервну кореляцію статистичних показників за мірою надходження додаткових даних; д) розкривати залежність обсягів матеріальної шкоди ДТП від їхнього характеру та обставин виникнення (як уявляється, саме ця інформація повинна лежати в основі економічного обґрунтування заходів цільових програм БДР).

На жаль, на сьогодні в Україні кримінологічна система прогнозування та планування допоки не створена. Аналіз стану БДР проводиться за методиками, успадкованими ще з радянських часів. Суб'єкти статистичної звітності діють розрізнено та розкоординовано, бракує узгодженості й серед їхніх структурних

ланок. Як наслідок, за одними напрямками діяльності інформація може дублюватись, а за іншими – бути лише уривковою. Глибина аналітичної «проробки» дуже далека від потрібного рівня: десятиліттями поспіль стан БДР оцінюється за вузьким колом параметрів (здебільшого підраховується загальна кількість автоаварій та їх жертв), неспроможних дати всебічне уявлення про соціально-економічний аспект БДР. Це, в свою чергу, обумовлює бідність «вихідного» статистичного масиву та поверховість розроблених на його основі концепцій (планів, програм) галузевого розвитку.

Окреслені проблеми мають взаємозалежний і взаємообумовлений характер. Відповідно, їх вирішення пов'язане з реалізацією широкого комплексу організаційно-правових заходів, спрямованих на вдосконалення механізмів транспортної статистики, визначення соціальних та економічних показників БДР, наближення вітчизняної системи обліку ДТП до загальноєвропейських стандартів. Першочерговими кроками в цьому напрямі повинні стати:

- запровадження ступеневої градації дорожньо-транспортних травм, а також методик оцінки тяжкості тілесних ушкоджень, адаптованих для використання «немедичним» персоналом;

- включення до державної статистичної звітності відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму, геронтологічні, гендерні та соціальні ознаки учасників ДТП;

- проведення спеціальних моніторингових досліджень, покликаних визначити масштаби соціально-економічних наслідків аварійності. Одержані результати мають обов'язково враховуватись під час формування та реалізації державної політики БДР;

- посилення контролю за повнотою, своєчасністю та добросовісністю подання статистичної звітності в сфері БДР, налагодження тісної взаємодії між її основними суб'єктами сектору безпеки: органами поліції, судами, страховими компаніями, закладами охорони здоров'я.

Таким чином, наявність цих тенденцій свідчить про серйозні проблеми в організації та здійсненні кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Запобіжні заходи розробляються неплановірно, без чіткого уявлення про їх результативність, економічну доцільність або можливий сукупний ефект. Мало враховується зарубіжний досвід, а головна роль відведена примусу, котрий майже вичерпав свій превентивний потенціал. Водночас найбільш прогресивні форми профілактичної діяльності часто-густо лишаються незатребуваними.

Поза сумнівом, ліквідувати окреслені прогалини можливо тільки у межах цілеспрямованої політики, котра ґрунтувалась б на засадах плановості, комплексності, послідовності, соціально-економічної обґрунтованості. З цією метою запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту має бути оголошено стратегічним пріоритетом забезпечення БДР, а відповідний напрям діяльності – знайти відображення в державній політиці, транспортному законодавстві, актах галузевого планування, а також у політичних рішеннях керівництва держави.

2.3. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Як свідчить практика, ефективність запобігання злочинності можливе лише у тому випадку, коли увага буде сконцентрована на особі злочинця, оскільки саме особа є носієм причин вчинення злочину [366, с. 62]. Слідуючи з того, що особа злочинця – основний та важливий елемент усього механізму злочинної поведінки [488], ті її особливості, які її породжували, мають бути безпосереднім об'єктом запобіжної діяльності, включаючи й кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

Злочинність детермінована взаємодією криміногенних явищ і процесів, які неоднаково впливають на її стан, зміни і тенденції [426, с. 16–21]. Ці криміногенні чинники мають різну соціальну природу, виявляються у виді окремих суперечностей різних аспектів суспільного життя і впливають на формування особистості злочинця. Вчиненню кримінального протиправного діяння передую визначений період формування особистості, не тільки здатної на вчинення кримінального правопорушення, а й здійснювати його. Сукупність особистісних властивостей, орієнтованих на вчинення кримінального правопорушення, складається в результаті впливу попередніх умов морального формування особистості. Сукупність соціальних якостей індивіда утворюється до кримінального правопорушення як суб'єктивна умова його вчинення. Антисоціальна сутність особистості виявляється не тільки у кримінальному правопорушенні, а й в інших формах аморальної поведінки.

Вивчення особи злочинця в кримінології завжди посідало провідне місце через те, що полягає в основі виявлення закономірностей формування злочинної поведінки, її детермінації та розробці відповідних превентивних заходів. Особа злочинця, що сприяє учасникам злочинних організацій та (або) приховує їхню злочинну діяльність, становить винятковий кримінологічний інтерес у зв'язку з особливостями сутності й механізму вчинення цього виду злочину. У свою чергу, специфіка досліджуваного виду злочинної поведінки і, як наслідок, відсутність достатнього емпіричного матеріалу, що дає змогу досліджувати соціально-демографічні, окремі морально-психологічні та інші характеристики особи злочинця цього виду на статистичному рівні, роблять вкрай актуальним питання розробки відповідної типології з метою надання загальної характеристики основних типів злочинців як підґрунтя для подальшого їх глибокого дослідження [455, с. 154].

Особа злочинця, її особливості й взаємовідносини з оточуючим соціальним середовищем вивчались багатьма науковцями (А. Ф. Зелінський, М. Ю. Валуйська, І. М. Даньшин, О. М. Джужа, О. Г. Кальман, О. О. Кваша, О. М. Костенко, О. В. Синєокий, В. І. Тимошенко, С. А. Шагунова та ін.) [127;

31; 187; 188; 141; 174; 399; 433; 481], Необхідність її дослідження зумовлена потребою виявлення та оцінки тих специфічних ознак і рис, які впливають на злочинну поведінку, що в результаті визначає конкретні напрями запобіжної роботи.

У вітчизняній кримінології особа злочинця розглядається як сукупність соціально значущих ознак, зв'язків і відносин, які характеризують людину, винну в порушенні норм кримінального права [133, с. 85; 187, с. 43]. На думку І. М. Даньшина, особа злочинця – це сукупність істотних і стійких соціальних рис і ознак, соціально значущих біопсихологічних особливостей індивіда, які об'єктивно реалізуючись у конкретному вчиненому злочині, надають вчиненому діянню характеру суспільної небезпечності, а винній у цьому особі – ознак суспільної небезпечності, у зв'язку із чим вона і притягається до відповідальності, передбаченої кримінальним законом [187, с. 65]. На бачення О. М. Джужі, 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 [187, 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 [259]. А. П. Закалюк наголошував, що «Специфічною властивістю злочинців, що виражає їхню соціальну сутність, є антисуспільна спрямованість і суспільна небезпечність їхньої особистості, які досягли певного ступеня (глибини) [118, с. 240]. Як справедливо зауважив 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 [431, с. 139]. Погоджуємося з думкою, що 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 [201, с.94].

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 ґрунтується 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 зв'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 [5]. 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 такий злочинець, які заходи запобіжного впливу будуть найбільш ефективними та які особливості поведінки жертв того або іншого злочину [433, с. 158].

Зміст поняття особи злочинця поєднує в собі соціологічні, кримінально-правові, криміналістичні, психологічні аспекти поняття. Із сукупності різноманітних визначень особистості різними науками можна виділити найбільш точні: а) особистість – це стала система соціально значущих рис, тобто явище комплексного плану; б) особистість – суспільна істота, поза суспільством особистості немає, оскільки кожна людина формується як

особистість у суспільстві [105]; в) значущі риси особистості, що віддзеркалюють спрямованість людини стосовно зовнішнього світу, виявляються в її поведінці, діяльності; г) особистість діє в умовах вільного волевиявлення, коли рішення про певний спосіб дії все ж належить їй.

Водночас А. Є. Лічко не визнає існування якісної різниці особистості злочинця від особистості незлочинця, вважаючи підхід до вивчення внутрішніх психологічних процесів суб'єктивним та малопродуктивним. На його думку, об'єктом кримінологічного дослідження повинна бути лише злочинна поведінка. «Поведінка – це і є особистість», – вважає вчений та акцентує, в свою чергу, на проблемі соціальної адаптації, поведінці в референтній групі, специфіці соціальних ролей особистості. У процесі проведення великої кількості досліджень, спрямованих на вивчення якісних характеристик особистості злочинця, було встановлено, що немає єдиної або кількох окремих якостей, які викликали б злочинну поведінку та відокремлювали осіб, які скоюють злочини, від осіб, які дотримуються соціальних норм суспільства [214]. На підтвердження цієї думки, С. А. Шалгунова зазначила, що принципово різнить злочинців від незлочинців не одна якась якість або їх сума, а якісно неповторне сполучення та особлива при цьому питома вага кожного, тобто комплекс особистісних особливостей, який має характер системи [481, с. 118]. Аналогічної думки дотримується і О. М. Джужа, який вважає, що якісну різницю між особистістю злочинця та незлочинця визначають не окремі ознаки, а лише їх сукупність [94, с. 20].

Отже, особа, яка вчиняє кримінальні правопорушення, слід розуміти як кримінологічну сукупність ознак та властивостей, що виявляються у механізмі злочинної поведінки. Як зробила висновок Н. В. Кулакова, нині слід констатувати, що вчення про особистість (особу) злочинця становить наукову теорію: а) по-перше, тому, що це не просто сукупність або сума знань про певне соціальне явище, а складна організована, систематизована, внутрішньо замкнена та логічно побудована теорія, що має свої принципи, ідеї, судження, факти та понятійний апарат; б) по-друге, на основі емпіричних даних можна

описати та пояснити особу злочинця, його основні риси, механізм формування; в) по-третє, є можливість прогнозування індивідуальної злочинної поведінки та розроблення методики такого прогнозування; г) по-четверте, знання про особу злочинця є основою для практичних рекомендацій, що широко використовується при здійсненні індивідуальної профілактики та виправленні злочинців [366, с. 63].

Найчастіше в кримінології виокремлюють такі складові кримінологічної структури особистості злочинця: соціально-демографічні; морально-психологічні; соціально-рольові та кримінально-правові ознаки [194, с. 87].

Соціально-демографічні ознаки особистості включають такі його ознаки, як: стать, освіту, соціальне походження і становище, рід занять, національну і професійну приналежність, сімейний стан, рівень матеріальної забезпеченості, приналежність до міського чи сільського населення та ін. [191, с. 34]. Морально-психологічні ознаки надають можливість пізнати внутрішній світ особи – його світоглядні та моральні риси і властивості, погляди, переконання, ціннісні орієнтації тощо [196, с. 75–76]. Соціально рольові властивості характеризують побутові, сімейні, виробничі та загальні зв'язки суб'єкта злочину [194, с. 92]. Кримінально-правові ознаки особистості злочинця – це не тільки дані про склад вчиненого злочину, а й про спрямованість і мотивацію злочинної поведінки, одноосібний чи груповий характер злочинної діяльності, види співучасті – (виконавець, організатор, підбурювач, пособник), інтенсивність кримінальних проявів, наявність судимості тощо [196, с. 75].

Поряд з цим слід зауважити, що така структуризація – це різновид розподілення об'єктів за так званою однопорядкованою диференціацією [118, с. 256]. До того ж остання проводиться відповідно певних загальних принципів, а саме:

– диференціація має здійснюватися щодо однакових предметів або предметів того самого порядку, за одним змістовним критерієм, одним і тим самим способом. У результаті цього елементи структуризації є однопорядковими, тобто порівнюються між собою в одному і тому ж значенні;

– структуризація особи є системною, тому що її об'єкт (особа) є системним утворенням, елементи якого пов'язані між собою системними зв'язками взаємозалежності та взаємодії. Більш того, у кожному випадку системна структуризація має будуватися з урахуванням повноти всіх елементів системи, включення елементів, що не охоплюються цією системою, дотримуватися орієнтації на системо утворюючий елемент, з яким пов'язана мета, конкретна ціль структуризації.

Врахування під час диференціації мети структуризації, яка пов'язана з метою вивчення об'єкта, що структурується. Є загальна вимога до структуризації та її результатів, а саме: її результатом має стати предметна структура ознак, властивостей, рис особи, які придатні для інформаційного відображення, мають реальний відображувальний зміст [118, с. 257].

Саме тому, як обґрунтовано довів А. П. Закалюк, структуру особи злочинця слід будувати з дотриманням названих загальних принципів структуризації, на підставі уявлення про структуру особи загалом та з розумінням необхідності визначення її таким чином, щоб була відображена детермінуюча роль кожного її елемента (групи елементів), а також предметне значення останнього (або останніх); його специфіка і якість об'єкта запобіжного впливу [118, с. 256].

Зазначені та інші наукові підходи щодо визначення змісту та структури особистості злочинця й склали методологічне підґрунтя для оцінки кримінологічної характеристики особи, що вчиняє кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. З метою всебічного вивчення особистості застосовуються такі основні методи: а) ознайомлення з різними документами (зокрема, узагальнення незалежних характеристик); б) аналіз вчинків особи, що вивчається, бесіди з громадянами, які добре знають індивіда, вивчення навколишнього його оточення та ін. Крім того, для здійснення такої характеристики був застосований метод дослідження «від загального – особливого – до одиничного», де відомості загальної характеристики особи, яка вчиняє такі кримінальні правопорушення, були

отримані в результаті аналізу кримінальних проваджень та даних про осіб, засуджених у цілому за всі вчинені в Україні кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. І, на кінець, безпосередня інформація про осіб, які вчинили безпосередньо кримінальне правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, що склало зміст одиничного, а саме – зміст кримінологічної характеристики цих об'єктів дослідження у цій роботі.

Також, у процесі вивчення особи як об'єкта запобіжного впливу аналізуються:

- протиправна поведінка (коли, де і за що особа притягалася до кримінальної чи адміністративної відповідальності); які заходи покарання були призначені; де особа відбувала покарання і як характеризувався цей період);

- чинники, які детермінують злочинну чи іншу протиправну поведінку (що було причиною кожного правопорушення; у відношенні кого і за якими мотивами вони були вчинені; чи були пов'язані з пияцтвом чи вживанням наркотиків, чи були конфлікти у сімейно-побутовій сфері; які умови сприяли вчиненню кримінального правопорушення тощо);

- соціально-демографічні характеристики (освіта, вік; сімейний стан; склад сім'ї; місце проживання; освітній рівень; соціальний статус; спеціальність; посадовий та службовий стан; трудовий стаж; відношення до праці, виконання загальних громадських обов'язків, сім'ї тощо);

- індивідуально-психологічні особливості (мислення, інтелект, знання, погляди, характер);

- фізичні особливості та захворювання (алкоголізм, психопатія, наркоманія);

- умови життя та найближче оточення (сімейно-побутові відносини, житлові умови, взаємини з оточуючими, у тому числі, з товаришами по роботі та ін.);

– особливі схильності антигромадського характеру (до вживання спиртних напоїв чи наркотиків; азартних ігор; паразитичного способу життя; конфліктної поведінки та ін.);

– ознаки наявності злочинного досвіду (особливі навички підготовки, вчинення та приховування кримінального правопорушення; поінформованість про методи оперативної роботи; участь у злочинних угрупованнях тощо).

Метою індивідуального запобігання є позитивна корекція особистості, що тягне за собою зміну її поведінки від антигромадського до законослухняного. Досягнення цієї мети потребує виконання низки конкретних завдань:

а) виявлення осіб, чия поведінка свідчить про реальну можливість скоєння ними кримінального правопорушення;

б) вивчення цих осіб та джерела негативного впливу на них;

в) прогнозування індивідуальної поведінки;

г) планування заходів індивідуального запобігання;

д) позитивного корегуючого впливу.

Об'єктами індивідуального запобігання злочинної поведінки є:

а) антигромадська поведінка та спосіб життя особи, вчинення кримінальних правопорушень яким є досить ймовірним;

б) кримінологічно значущі особистісні властивості людини, визначальні деформацію її поведінки;

в) кримінологічно значущі психофізіологічні особливості. До них можуть бути віднесені аномалії в психіці, відхилення в сексуальній поведінці тощо;

г) умови несприятливого формування та життєдіяльності особистості в побутовому оточенні (насамперед у сім'ї), у навчанні, праці, дозвіллі, в інших мікросоціальних групах, насамперед антигромадського спрямування, а також неблагополучні умови індивідуального буття;

е) елементи несприятливої життєвої ситуації, які об'єктивно мають кримінальний характер та існують досить тривалий час.

Для забезпечення ефективності індивідуального запобігання злочинної поведінки важливо дотримуватися таких основних вимог:

- індивідуальне запобігання ґрунтується на основі суворого дотримання законодавства, прав, свобод, законних інтересів громадян;
- індивідуальний вплив повинен надаватися таким чином, щоб його інтенсивність наростала або спадала послідовно залежно від результату;
- заходи впливу повинні об'єктивно відповідати можливостям реалізації;
- несвоєчасне виявлення та вжиття заходів впливу до правопорушників та їх оточення спричиняють формування звички до антигромадської поведінки, значно збільшують ймовірність вчинення особою правопорушення.

Під час порушення правил БДР та експлуатації транспорту збільшується ступінь небезпеки настання суспільно небезпечних наслідків. Бачити динаміку цього механізму, зміну станів, що відбувається, важливо для встановлення моменту виникнення небезпечної обстановки та її розвитку, а звідси, точного визначення суб'єкта злочину та ступеня його вини.

Об'єктивні та суб'єктивні елементи збільшують або зменшують можливість настання наслідків потенційно можливого злочину у сфері БДР, а результат залежить від домінуючих чинників. Таким чином, розвиток ситуації злочину залежить від того, підвищують або понижують особи, які беруть у ній участь, можливість настання наслідків.

Очевидно, що комплекс чинників, які сприяють розвитку механізму злочинної поведінки у сфері дорожнього руху, та комплекс чинників, що гальмують (нейтралізують) його, утворюють певне співвідношення. У цьому механізмі сума фізичних, технічних, природних якостей і властивостей є індивідуальною для кожного конкретного випадку, але їх ретельне виявлення та аналіз дозволяє їх класифікувати та типізувати.

Найбільшу складність при аналізі механізму злочинної поведінки становить аналіз суб'єктивних чинників, у тому числі суб'єктивних особливостей сприйняття винною особою і жертвою дорожньої обстановки. Навіть за наявності одного й того ж об'єктивного підґрунтя, майже завжди відбувається розходження у суб'єктивному сприйнятті об'єктивних компонентів ситуації. Такі розходження часто є найважливішими моментами

механізму злочинної поведінки, джерелом їх конфліктного, небезпечного характеру.

Розходження у суб'єктивному сприйнятті учасниками дорожнього руху об'єктивної обстановки зумовлює розходження в її оцінці, що впливає на прийняття рішень, характер поведінки, викликає неузгодженість у взаємодії учасників конкретної дорожньої обстановки. На етапі оцінки об'єктивних елементів ситуації зростає роль інтелектуальних можливостей і фахових знань учасників дорожнього руху.

Дослідження свідчать про важливе значення суб'єктивної оцінки учасниками ДТП ступеня ризику як індивідуального сприйняття небезпеки. До того ж інтелектуальні, фахові та етичні особливості свідомості суб'єктів можуть суттєво впливати на розбіжності очікувань учасників дорожнього руху. Проте такі чекання є нормативними, адже при вчиненні цих злочинів обов'язково порушуються певні правила, стандарти та нормативи. Учасники дорожнього руху повинні сприймати будь-яку дорожню обстановку насамперед через нормативно-правові вимоги, а тому аналіз їх поведінки вимагає її оцінки під цим кутом зору.

Кримінологічний аналіз злочинної поведінки у сфері дорожнього руху вимагає з'ясування нормативних поглядів особи, ступінь засвоєння правових розпоряджень як важливий компонент суб'єктивного сприйняття, визначення й оцінки конкретної обстановки. Таке суб'єктивне сприйняття обстановки обумовлює поведінку, оскільки стосовно злочинів у сфері БДР запобіжне значення має не тільки технічне, а й правове та етичне виховання людей.

Практика показує превентивне значення ролі свідомості у формуванні поведінки людини у ситуаціях де, на перший погляд, участь свідомості виявляється меншою, ніж при умисному порушенні правових норм. Водночас слід урахувати життєвий досвід і знання, який мала особа на момент виникнення небезпеки, оскільки для прийняття рішення, інформація, що надходить, вимагає оцінки ступеня небезпеки, прогнозу розвитку обстановки [233].

Так, наприклад, відповідно до Закону України «Про дорожній рух» (1993 р.) учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів. Серед учасників дорожнього руху зазначений нормативний акт визнає й особу водія [325].

Поняття учасників дорожнього руху на законодавчому рівні з'явилося на теренах нашої держави ще у 1993 р., коли Верховною Радою України було прийнято Закон України «Про дорожній рух», де у ст. 14 зазначено, що учасниками дорожнього руху є особи, 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 пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погоничі тварин [325].

Однак, охоплюючи поняттям «учасник дорожнього руху» п'ять категорій осіб, законодавець надає визначення тільки двом, а саме: пішоходу та пасажиру. Пішохід – особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу (до пішоходів належать також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигунів, ведуть велосипед, мопед чи мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу або інвалідну коляску) (ст. 17 вищезазначеного Закону). Пасажир – особа, яка користується транспортним засобом, але не причетна до керування ним (ст. 18 вищезазначеного Закону). Проте, незважаючи на відсутність визначень певних категорій учасників дорожнього руху, Закон України «Про дорожній рух» закріплює права та обов'язки як у цілому для усіх учасників дорожнього руху, так і для кожної їх категорії окремо [325].

Поняття «водій» як учасника дорожнього руху з'явилося тільки у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, і ним (водієм) визнавалась особа, яка керує транспортним засобом. Вершник, візник, погонич тварин, який веде їх за

повід, прирівнювався до водія. Водієм також визнавалась особа, яка навчає керуванню, знаходячись безпосередньо у транспортному засобі [351].

Правила дорожнього руху, так само як і Закон України «Про дорожній рух», затвердили права та обов'язки всіх категорій учасників дорожнього руху: водія, пасажирів, велосипедиста, пішохода, погонича тварин.

Слід зазначити, що з прийняттям 26 вересня 2011 року Кабінетом Міністрів України постанови № 1029 «Про внесення змін до Правил дорожнього руху», визначення особи водія дещо змінилось і ним стала визнаватись особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [321].

Також цією постановою вперше на законодавчому рівні було затверджено поняття велосипедиста як учасника дорожнього руху, яким визнається особа, що керує велосипедом.

2016 року на розгляд до Верховної Ради України було подано проєкт закону України «Про дорожній рух та його безпеку», відповідно до якого, учасник дорожнього руху – особа, яка використовує дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та транспортних засобів шляхом безпосередньої участі у дорожньому русі. До учасників дорожнього руху належать водії (у тому числі велосипедисти, особи, що керують гужовим транспортом, погоничі тварин і вершники), пасажирів транспортних засобів та пішоходи [324].

Особливість проєкту полягає в тому, що ним вперше вводиться поняття кандидата у водії, яким визнається особа, що склала теоретичний тест і допущена до навчання (навчається) водінню транспортного засобу згідно з вимогами Закону України «Про дорожній рух та його безпеку».

Також зазначений проєкт закону пропонує нове визначення поняття водій. Так, водій (погонич) – особа, яка керує будь-яким механічним чи немеханічним транспортним засобом (крім інвалідної коляски), або особа, що

веде по дорозі (проїзній частині) худобу, стада, запряжених в'ючних чи верхових тварин, або вершник. Кандидат у водії, що керує транспортним засобом під час навчання водінню або складання практичних тестів на навички і поведінку відповідно до вимог цього закону, прирівнюється до водія. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі, та екзаменатор під час приймання іспитів на навички і поведінку водія [324]. Проте таке визначення особи водія, на наш погляд, є суперечливим, зокрема в тому, що: 1) якщо кандидат у водії під час навчання водінню або складання практичних тестів прирівнюється до водія, то відповідно до положень зазначеного визначення, можна стверджувати, що в транспортному засобі одночасно знаходиться два водії – особа, яка навчає керуванню транспортним засобом та кандидат у водії. У зв'язку з цим, у разі порушення ПДР, який з водіїв (особа, яка навчає чи яка навчається) повинна нести відповідальність за скоєне правопорушення? 2) назвою визначення «водій (погонич)» законодавець ототожнює поняття «водій» та поняття «погонич тварин», нібито ставить між ними знак рівності, тобто, говорячи про особу водія, законодавець надає право вибору його назви: або водій, або погонич, проте, на нашу думку, це є не зовсім правильним, адже поняття водія та погонича тварин не є синонімічними. Водій – особа, яка керує будь-яким механічним чи немеханічним транспортним засобом. Транспортний засіб, відповідно до визначення, запропонованого проектом, – пристрій, призначений для перевезення людей і/або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів та допущений для участі у дорожньому русі. У свою чергу, погонич – це особа, яка тільки переганяє стадо тварин по дорозі та не причетна до керування ані механічним, ані немеханічним транспортним засобом. Отже, незважаючи на постійний розвиток законодавства України у сфері забезпечення БДР, усе ж таки залишаються наявними певні проблемні питання щодо визначення поняття та статусу учасників дорожнього руху з урахуванням сучасних норм та вимог до суспільних відносин у сфері транспорту [289, с. 230].

Таким чином, учасники дорожнього руху (водії, пасажери, пішоходи та ін.) як суб'єкти у сфері БДР не мають єдиного загального правового статусу. Їх усіх об'єднує лише та обставина, що вони володіють правами й обов'язками та несуть відповідальність на основі норм права.

Дорожній рух – процес руху по дорогах транспортних засобів та учасників дорожнього руху, сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі переміщення людей і вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах дороги [102]. У зв'язку з тим, що це поняття нормативно не закріплено, пропонуємо доповнити Закон України «Про дорожній рух» (1993 р.) статтею 1 «Дорожній рух» та внести доповнення до п. 1.10 Правил дорожнього руху (2001 р.).

Слідуючи з цього визначення, учасники дорожнього руху є учасники такого роду відносин. Просторове переміщення людей і предметів, засобів, продуктів їх праці є об'єктивною суспільною потребою, задоволення якої – невід'ємна частина процесу функціонування господарської, соціально-культурної, адміністративно-політичної, побутової сфер суспільства.

Просторове переміщення досягається у результаті діяльності людей з управління транспортними засобами, пересуванню на транспортних засобах без управління ними або пішого пересування по дорогах, під якими розуміються облаштовані або пристосовані і використовуються для руху транспортних засобів смуги землі або поверхні штучних споруд. Тобто суспільні відносини, що утворюють дорожній рух, виникають в процесі здійснення учасниками цих відносин діяльності, що є соціально-економічною за цільовою спрямованістю та техніко-технологічною за змістом. І саме техніко-технологічний аспект дорожнього руху покладено нині в основу визначення поняття «учасник дорожнього руху», яке визначається як «особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин» [325]. Закон України «Про дорожній рух» встановлює правові основи забезпечення БДР на території України. Однією з основних складових цієї діяльності є встановлення єдиного порядку дорожнього руху, що здійснюється за допомогою ПДР.

Згідно з Правилами учасником дорожнього руху, учасником дорожнього руху – є особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному. Відмінності полягають в тому, що останній доповнено – велосипедистом та особою, яка рухається в кріслі колісному, а також замість терміна «дорожній рух» використаний термін «рух», а термін «водій транспортного засобу» замінено терміном «водій». І якщо перше відмінність не є істотним, то друге дуже значимо саме стосовно до виконаного нами завдання формування поняття адміністративно-правового статусу учасника дорожнього руху. Річ у тім, що зазначені терміни відображають різні за своїм змістом поняття.

У Правилах дорожнього руху дані інші, ніж у законі, визначення понять «водій», «пішохід», «пасажир». Зокрема, як водій розглядається не тільки особа, яка керує будь-яким транспортним засобом – пристроєм, призначеним для перевезення людей, вантажів чи устаткування, встановленого на ньому (тобто власне водій транспортного засобу), а й погонич тварин – той, хто поганяє, супроводжує запряжених або нав'ючених тварин. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі.

Таким чином, Правила дорожнього руху, будучи підзаконним нормативно-правовим актом, містять терміни та більш широко в порівнянні з законом трактують поняття «учасник дорожнього руху», що є навряд чи прийнятним. Водночас визнання як учасника дорожнього руху тільки водія транспортного засобу формально виключає з процесу дорожнього руху певну частину громадян, не дозволяючи говорити і про їх адміністративно-правовий статус. Хоча фактично вони, безумовно, є учасниками тих суспільних відносин, які утворюють дорожній рух.

Характерною особливістю обох формулювань є визначення поняття «учасник дорожнього руху» за допомогою приведення вичерпного переліку тих функцій, які виконують люди, реалізуючи транспортні потреби. До того ж

визначальною ознакою виступає відношення людини до транспортного засобу. Так, пасажиром визнається особа, крім водія, яка користується транспортним засобом і перебуває в ньому, але не причетна до керування ним. Тобто особа, яка знаходиться у транспортному засобі (у ньому), а також особа, яка входить до транспортного засобу (сідає у нього) або виходить з транспортного засобу (сходить з нього). Пішоходом є особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в кріслах колісних без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу коляску чи крісло колісне. До пішоходів прирівнюються особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, а також провідники велосипеда, мопеда, мотоцикла, санок, візка, дитячої чи інвалідної коляски. Звісно ж, що такий підхід не є оптимальним.

Учасник має на меті у виді переміщення в певну точку простору, інтерес у виді мінімальних витрат часу для досягнення мети. Він володіє при цьому певною можливістю досягнення мети та реалізації інтересу на основі використання технічного комплексу «транспортні засоби – дороги» або, інакше кажучи, дорожньо-транспортна техніка.

Єдність мети, інтересу і технічних засобів дозволяє говорити про наявність інтегруючого начала в учасників дорожнього руху, що не зводиться тільки до виконання ними певних функцій, пов'язаних з використанням техніки. Таким, на нашу думку, є власне участь у реалізації транспортної потреби у процесі переміщення людей та вантажів на основі використання дорожньо-транспортної техніки. Це положення знаходить підтвердження у Законі України «Про дорожній рух», який встановлює правову основу адміністративно-правового статусу учасника дорожнього руху.

У ст. 14 цього Закону «Учасники дорожнього руху» не проводиться відмінностей в їх правах та обов'язках залежно від функціональної ролі. У ч. 1 цієї статті зафіксовано, що учасники використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей

та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, а також право учасників дорожнього руху на вільне і безперешкодне пересування по дорогах та їх обов'язок здійснювати його на підставі та відповідно до встановлених правил. Таким чином, законодавець саме з пересуванням пов'язує придбання громадянином правового статусу учасника дорожнього руху, що дозволяє говорити про наявність загального правового статусу учасника дорожнього руху, що не залежить від конкретної тією функції. У зв'язку з цим необхідно запропонувати інше визначення поняття «учасник дорожнього руху», визнаючи таким особу, яка безпосередньо бере участь у процесі переміщення людей та вантажів за допомогою транспортних засобів або без таких у межах доріг.

Наявність загальних ознак зовсім не означає відсутності вельми істотних відмінностей між різними категоріями учасників дорожнього руху, похідних як від їх ставлення до дорожньо-транспортної техніки, так і від загальногромадянського адміністративно-правового статусу.

Очевидно, що виконання функцій водія, пішохода, пасажера передбачає наявність у відповідних осіб певної сукупності якостей. Це неминуче повинно відбиватися на їх правах та обов'язках, на забезпеченні адміністративно-правового статусу, що дозволяє говорити про наявність спеціальних адміністративно правових статусів відповідних категорій учасників дорожнього руху. Так, адміністративно-правовий статус водія механічного транспортного засобу містить у собі істотно більший перелік обов'язків у порівнянні з пішоходами та пасажирями, до них можуть бути застосовані набагато більш суворі заходи державного примусу. Є відмінності у статусі водія залежно від характеру виконуваних ним перевезень.

Поведінка людини – це процес, який складається не тільки з дій, що змінюють зовнішній стан, а й включають у себе психологічні явища та процеси, що призводять до них, а також визначають механізм протиправного вчинку [184, с. 102].

У генезисі кримінального правопорушення значне місце посідає сам механізм поведінки. У психології поведінки визначається як довільна

активність особи, тобто така активність, за якою визнана свідомо переслідувана мета і є можливість контролю за процесами, що відбуваються [276]. Мається на увазі свідома поведінка особи (вона може бути негативна, помилкова, асоціальна). Поведінка особи розгортається у часі та просторі, такий процес має зовнішню (об'єктивну) та внутрішню (суб'єктивну) сторони. Зовнішня сторона відтворюється у формі дії, що спрямована на певний об'єкт (або у формі бездіяльності), внутрішня, суб'єктивна, сторона не тільки супроводжує цю дію (бездіяльність), а й попереджає її. Маємо на увазі передбачення вчинку, уявне його моделювання. Ці процеси, що характеризують довільну активність суб'єкта, являють собою елементи поведінки особи, яка на своїй заключній стадії виражається у зовнішньому акті (вчинку), впливаючи на об'єкт.

Цікавою інтерпретацією цього поняття є дослідження Ю. О. Козенко, яка вважає, що розуміння поведінки охоплює не будь-яку активність особи, а обмежується трьома критеріями: її соціальною значущістю; її вираженням назовні у формі конкретних дій та усвідомленістю таких дій. Поведінка особи – вияв цілеспрямованої активності соціального суб'єкта, спрямований на взаємодію з навколишнім середовищем для підтримання свого існування; притаманно людський вияв усвідомленої активності, що має індивідуалізоване забарвлення [153, с. 44].

На думку Л. Е. Орбан-Лембрик та В. В. Кошинець, поведінку в її юридичному значенні становлять лише такі вчинки свідомої особи, яка досягнула зазначеного віку, яким передує свідомий вольовий вибір, що включає розуміння соціального значення вчинку і передбачення його наслідків. Поведінка, що не піддається контролю зі сторони вольових та інтелектуальних механізмів особи, не може регулюватися правом та призводити до правової відповідальності, оскільки вона була б беззмисловою [269, с. 95].

В. Г. Писарев розглядає поведінку як комплекс дій і вчинків, вияв та форму діяльності, що передусім є категорією соціальної філософії і включає в себе мету, засіб, результат і форму самого процесу діяльності. На думку вченого, така свідомо, цілеспрямовано сформована активна поведінка особи як

діяльність є запорукою ефективних, доцільних змін життєдіяльності сучасного українського суспільства [292, с. 187].

На слухну думку А. В. Лещенко, у юриспруденції під поведінкою слід розуміти дію або бездіяльність як реакцію суб'єкта на зовнішній вплив і зовнішній прояв його внутрішньої волі [205, с. 462–463].

Таким чином, *поведінка – це свідомі вольові дії та вчинки, які містять у собі розуміння їх соціального значення, утворюють відповідну діяльність, що спрямована на досягнення соціально-значущої мети та характеризується настанням певних наслідків.*

За результатами аналізу поведінки виявлено, що вона має багатоплановий і глибокий зміст. До того ж його сутність трактується по-різному, залежно від того, з яких позицій (філософських, соціологічних, психологічних чи юридичних) вона вивчається.

«Вчинок – не просто дія, це результат дії, доцільність якої особа усвідомлює ще до її вчинення. Кожний вчинок отримує певну оцінку не тільки самої особи, а й інших осіб. Залежно від відповідного вчинку, інтересів та потреб суспільства, він або схвалюється, або засуджується [442, с. 33].

«Поведінка» має певну структуру, яка послідовно розгортається у співвідношенні з логікою внутрішніх (психічних) процесів та зовнішніх (об'єктивних) обставин місця й часу. Взаємодію цих процесів та обставин можливо назвати механізмом поведінки особи. Така схема надає можливість охарактеризувати поведінку та її механізм.

Кримінальне правопорушення за своєю психічною структурою, як правило, не відрізняється від інших учинків людей. Чинники, що впливають на нього, можуть бути специфічними, але їх соціально-психологічна природа така сама, як і правомірних дій. Визначення кримінального правопорушення характеризує його як поняття соціально-історичне і правове та його специфічні ознаки не порушують основних якостей, притаманних будь-якому людському вчинку.

У вітчизняній кримінологічній літературі поняття механізму злочинної поведінки охарактеризовано досить докладно. Констатовано, що цей механізм являє собою динамічне явище, визначене взаємодією елементів, що входять до його складу. У загальному виді він визначається як перероблення особою впливу зовнішнього середовища на основі соціальної та генетичної інформації, формування відношення до діяльності та діяльність, що визначається психологічними процесами й заборонами кримінального закону [172, с. 28]. Елементи механізму злочинної поведінки – це психічні процеси та стани, які розглядаються не в статичі, а в динаміці у взаємодії з чинниками зовнішнього середовища, які детермінують цю поведінку.

Специфічним у необережному діянні є співвідношення усвідомлених та неусвідомлених елементів щодо правильної, доцільної поведінки [175, с. 65–66]. Так, поняття імпульсивної поведінки пов'язано не з характером наслідку, що настав, а з джерелом самої поведінки. Якщо джерелом вольової поведінки є свідоме рішення суб'єкта, то джерелом імпульсивної поведінки – імпульс актуальної потреби. А. Ф. Зелінський вбачає джерелом імпульсивної поведінки певний психологічний стан суб'єкта – установку, що бере на себе функцію уваги [126].

В основі злочинної необережності лежить помилка особи, що викликана неухважністю до суспільних інтересів, виявляється як у дефектному вольовому акті, так і в імпульсивній поведінці та корениться в недостатній значущості для суб'єкта інтересів суспільства, що ним порушуються. Злочинна необережність може мати місце лише у разі, якщо ці особисті дефекти можуть бути «поставлені в вину» суб'єкта, тобто можуть бути наслідком його неухважності, безвідповідального ставлення до вимог правил БДР. Поза цими умовами немає злочинної необережності. Таким чином, у необережній вині, як і в умисній, виявляється негативне ставлення особи до інтересів суспільства, що нею порушуються.

Загалом, взаємозв'язок кримінологічної характеристики особи й поведінки потерпілого у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних із БДР,

виявляється у демографічних даних (стать, вік), у характері заподіяної фізичної шкоди (тілесні ушкодження, смерть), нанесених збитках (фізичних, моральних, психологічних). Так, демографічні дані (стать, вік) дозволяють встановити важливі відомості щодо можливої поведінки потерпілого у механізмі ДТП (рівень свідомості, можливості при керуванні транспортом, динаміка руху як пішоходів тощо). Характер фізичної та матеріальної шкоди потерпілому дозволяє визначити вид транспортного засобу, що вчинив наїзд (за даними локалізації тілесних ушкоджень), а також механізм травмування (наїзд на потерпілого у вертикальному положенні або переїзд транспортним засобом тощо).

Такі дані можуть формуватися у загальні риси, допомагати визначенню типових властивостей особи-злочинця й потерпілих щодо кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, типових ситуацій та їх аналізу [287]. У методичному плані відомості про потерпілих та їх поведінку у сукупності з криміналістичною інформацією дозволяють точніше визначити характер і комплекс прийомів, що вимагаються для розслідування цих злочинів, способів виявлення кола підозрюваних осіб, їх розшуку, а головне, запобігання зазначених суспільно небезпечних діянь.

Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту постійно поповнюється, уточнюється, тобто має динамічний характер. Вона складається на основі узагальнення сукупності характеристик конкретних злочинів такого виду та має важливе методичне значення для теорії і практики кримінології. Головним залишається те, що результати визначення науково обґрунтованих кримінологічних характеристик повинні сприяти вдосконаленню відповідних споріднених характеристик для використання їх працівниками правоохоронних органів та правосуддя.

Таким чином, кримінологічна характеристика є надійним компасом на шляху відшукування, перевірки та уточнення даних, що складають характеристику конкретного кримінального правопорушення, вказує напрями

пошуку, збирання, дослідження і фіксації доказів у кримінальному провадженні.

Аналіз узагальнених матеріалів кримінальних проваджень дозволяє виокремити такі кримінологічно значущі характеристики осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

По-перше, як встановлено у ході дослідження, зазначені кримінальні правопорушення вчиняються, як правило, особами чоловічої статі (83 % у структурі всіх суб'єктів кримінальних правопорушень) [397, с. 126]. До того ж особам жіночої статі приманні посадові кримінальні правопорушення.

По-друге, найбільш активною злочинною категорією є особи віком від 18 до 25 років (49 %) та від 25 до 40 років – 2,6 %. Інші вікові групи злочинців мали такий вигляд: а) особи віком від 14 до 16 років – 3 %; б) особи віком від 40 до 50 років – 16 %; в) особи віком більше як 50 років – 5,5 %.

По-третє, 40 % осіб мали неповну середню освіту; 29 % – середню; 25 % – середню спеціальну; 6 % – вищу.

По-четверте, у структурі осіб, які вчиняли такі кримінальні правопорушення, навчались 8 %; працевлаштовані (із них 24 % посадові особи підприємств, установ і організацій різних форм власності), стаж керування транспортним засобом більше п'яти років (68 %).

По-п'яте, під час вчинення кримінального правопорушення, у 61 % випадках особи не перебували у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння.

По-шосте, на момент вчинення таких кримінальних правопорушень ніколи не притягалися до кримінальної відповідальності 80 % винних осіб; 12 % – відносились до тих, які мали зняту або погашену судимість; 8 % – мали судимість, яка не була знята чи погашена (ст. 89–91 КК України), 20 % з яких були засуджені за тотожні або однорідні кримінальні правопорушення.

Ураховуючи особливості сучасного стану, а також специфічні ознаки детермінаційного комплексу вчинення як у цілому кримінальних

правопорушень, так і у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні та особистості злочинців, можна надати таку узагальнену кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє такі кримінальні правопорушення, а саме: це особи: а) чоловічої статі (83 %); б) віком від 25 до 45 років (71 %); в) із середньою повною освітою (53 %); г) працевлаштовані (із них 24 % посадові особи підприємств, установ і організацій різних форм власності), стаж керування транспортним засобом більше п'яти років (68 %); д) раніше не притягалися до кримінальної відповідальності (80 %); є) під час вчинення кримінального правопорушення здебільшого не перебували у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння (61 %).

Кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту притаманні особливості мотивації і цілеспрямованості. До того ж не слід змішувати поняття мотивації та мотиву, оскільки перше значно ширше ніж друге [233]. Мотивація виступає тим складним механізмом співвідношення зовнішніх і внутрішніх чинників поведінки особи, який визначає виникнення, напрям, а також засоби виконання конкретних форм діяльності, тоді як мотив – це внутрішній стан особи, який спрямовує її дії кожний момент часу [393].

Мотивація у кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту відображає недостатньо уважне ставлення особи до інтересів суспільства. До того ж, поряд з негативними мотивами, конкретний мотив може бути позитивним, а негативна оцінка переноситься на вибір особою способів дії або на інші елементи механізму її поведінки [86].

У цьому контексті варто зауважити, що відповідальними за кримінальні правопорушення, передбачені ст. 287, 288 КК України, можуть бути лише особи, наділені додатковими ознаками, тобто спеціальні суб'єкти. У плані характеристики такої особи, як суб'єкта кримінального правопорушення, необхідно зазначити, що таке його діяння, полягає у порушенні спеціальних вимог безпеки. Вона усвідомлює фактичну сторону своєї поведінки, сам факт порушення таких спеціальних вимог або не усвідомлює цього, хоча повинна

була і могла усвідомлювати. Отже, логічним є твердження, що для свідомості факту порушення спеціального правила, норми або стандарту винна особа повинна знати зміст такої вимоги безпеки, яку вона порушує. У свою чергу, спеціальними знаннями володіють лише деякі особи, які беруть безпосередню участь у керівництві виробничої діяльності з будівництва, реконструкції, ремонту або утримання вулиць, доріг, залізничних переїздів, дорожніх облаштувань або особи, які безпосередньо здійснюють зазначену діяльність. Отже, усвідомлювати факт і суспільну небезпеку порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожніх умов руху транспортних засобів, може лише обмежене коло осіб. Технічні системи – це джерела підвищеної небезпеки і вони стосуються також суб'єктів інших кримінальних правопорушень [12; 124, с. 36–37].

Наприклад, при створенні дорожніх умов руху на тому чи іншому етапі кожне з вищезазначених підприємств є відповідальним за дотримання правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожніх умов руху транспортних засобів, при виконанні будівельних, реконструкційних, ремонтних робіт або робіт з утримання дорожніх умов руху транспортних засобів. Власниками (на праві повного господарського відання) доріг, що не підпадають під категорію «загального користування», а також вулиць, залізничних переїздів, іншого дорожнього облаштування є державні комунальні дорожньо-експлуатаційні підприємства. У межах зазначених підприємств, установ і організацій, а також комунальних підприємств дорожнього господарства складається штатний розклад, в якому передбачаються посади осіб, відповідальних за якість виконання певної роботи. Насамперед відповідальною особою є директор (начальник, голова) підприємства (установи, організації). Іншими відповідальними особами є його заступники, а також керівники служб, відділів, дільниць, цехів, фірм, бригад та інших підрозділів. Будучи першою особою в межах очолюваного юридичної особи, керівник своїм вольовим рішенням (наказом) приймає працівників на відповідну посаду і призначає відповідальними за виконання функціональних зобов'язань на певній

ділянці робіт з забезпеченню дорожніх умов руху транспортних засобів. В ордері на виконання дорожніх робіт, крім іншого, прямо вказується особа, відповідальна за дотримання термінів проведення робіт, а також за дотримання вимог правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожніх умов руху транспортних засобів [123].

Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожніх умов руху транспортних засобів, при виконанні будь-яких дорожніх робіт без одержання відповідного дозволу та погодження особами, не наділеними компетенцією на виконання таких робіт, якщо це спричинило заподіяння шкоди життю і здоров'ю людини, власності не може вважатися кримінальним правопорушенням за ст. 288 КК України [124, с. 37].

Отже, суб'єктом кримінального правопорушення можуть бути особи:

1) відповідальні за будівництво, експлуатацію, ремонт чи утримання транспортних об'єктів, тобто працівники, на яких покладено спеціальні обов'язки в цій сфері наказом або розпорядженням чи які виконують такі обов'язки, слідуючи з обійманої посади (начальник шляхової експлуатаційної дільниці, головний інженер проєкту тощо);

2) які виконують такі роботи, причому як безпосередні виконавці (бульдозеристи, водії дорожньо-будівельної техніки, машиністи самохідних машин, машиністи-асфальтоукладники тощо), так і керівники відповідних робіт (майстри, бригадири, начальники дільниць);

3) а також, можуть бути приватні підприємці, що діють на підставі свідоцтва на право зайняття підприємницькою діяльністю та, за необхідністю, ліцензії, і виконання дорожніх робіт за договором з власником;

4) юридичні особи [124, с. 38–39].

Підсумовуючи, зазначимо, що суб'єктами відносин, передбачених ст. 287, 288 КК України, можуть бути представники Державної служби автомобільних робіт, представники Державної акціонерної компанії «Автомобільні дороги України», працівниками дорожньої служби, а також це: керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким делеговано відповідні

повноваження щодо дотримання правил, норм і стандартів, інспектори безпеки руху, виконроби, майстри та інші особи, які керують проведенням дорожніх робіт або робіт у межах проїзної частини, рядові робітники дорожньо-експлуатаційних підприємств тощо, тобто, суб'єктами або учасниками суспільних відносин щодо відповідальності за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху [253; 252].

Таким чином, посадові особи (ст. 287, 288 КК України), на яких покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію автотранспортних засобів, дотримання норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, а також службові особи, які не є суб'єктами таких кримінальних правопорушень, але внаслідок зловживання службовим становищем чи несумлінного виконання своїх обов'язків складали 24 % від усіх злочинців, й характеризувалися у 46 % корисливою метою, а 54 % необережним, легковажним ставленням до виконання обов'язків й настання суспільно небезпечних наслідків.

У кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з порушенням правил БДР, структура мотивації досить складна і містить загальний мотив та кінцеву мету поведінки суб'єкта (як правило, задоволення певних потреб) або мотив та мету порушення правил безпеки, якщо правила були порушені свідомо. Таким чином, мотиви, як елементи єдиного динамічного мотиваційного процесу, можуть мати різноманітний характер. Отже, на нашу думку, оскільки необережна поведінка є видом діяльності людини, то, безумовно, мотив і мета у кримінальних правопорушеннях, пов'язаних з порушенням правил БДР, відіграють у ній відповідну роль. Узагалі важко уявити усвідомлену поведінку без будь-яких мотивів, просто їх визначенню не приділяється достатньої уваги. Варто підкреслити, що А. Ф. Зелінський правильно вказує, що відносно мотивів необережних злочинів частіше йдеться про їх непізнаність [126].

Поряд з цим зазначене питання бажано розглядати в єдності з потребами інших юридичних галузей, що забезпечують здійснення правосуддя. Форму вини, мотиви злочинної поведінки та її мету необхідно з'ясовувати не тільки

теоретично, а й доводити, що потребує певного криміналістичного та процесуального інструментарію. Між вченими, які здійснюють аналіз кримінологічних проблем необережних кримінальних правопорушень, не існує єдиної оцінки психологічних процесів. Так, Ю. А. Дорохіна розглядає мотиви у кримінальних правопорушень у сфері БДР в двох аспектах: мотиви дій, які передували безпосередньому порушенню правил безпеки руху, і мотиви дій у самій критичній ситуації, що призвели до тяжких наслідків [103].

Водночас вивчення слідчої та судової практики показує, що в матеріалах кримінальних проваджень фактично не зазначаються види необережності, а, тим більше, будь-яка мотивація поведінки правопорушника. Одним із чинників, що обумовлює таке становище, є невизначеність структури об'єктивної сторони необережного кримінального правопорушення, внаслідок чого у них мотив і мета «розтинаються» між діянням та суспільно небезпечними наслідками злочинної поведінки. Суб'єкт кримінального правопорушення завжди «виправдовує» тільки акт порушення правил БДР (як у випадках їх свідомого порушення, так і коли їм не було приділено належної уваги), зазначаючи, що настання суспільно небезпечних наслідків мало ситуативний характер і не залежало від його свідомості чи мотивів. Водночас більш поглиблене вивчення поведінки суб'єктів кримінальних правопорушень у сфері БДР показує інший характер обставин, що впливали на поведінку винних, оскільки останні перед вчиненням кримінального правопорушення розраховували зовсім не на власну відповідальність, а заздалегідь перекладали її на різні суб'єктивні та об'єктивні чинники, зокрема справність транспорту, відсутність перешкод для руху, обережність інших учасників дорожнього руху, відсутність контролю за дорожнім рухом тощо [426].

Можливості запобігання суспільно небезпечних наслідків значною мірою визначаються здатністю правильно оцінити обстановку, що виникла, і прийняти відповідне її складності рішення, оскільки це безпосередньо залежить від динаміки перебігу психічних процесів, інтелектуальної діяльності людини, вольового контролю за своєю поведінкою, що визначається суб'єктивним

значенням ситуації й індивідуально-психологічних особливостей особи. Поглиблене дослідження характеру поведінки водіїв у небезпечній та аварійній обстановці показує її тісний зв'язок з психологічною структурою особи, стійкими і ситуативними мотивами, установками, стереотипами поведінки у сфері дорожнього руху.

Зазначені та інші кримінологічні дані, що характеризують особу, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні, без сумніву, мають стати основою для розроблення та вдосконалення заходів запобігання таким кримінальним правопорушенням, а також одним із обов'язкових складових інформаційного забезпечення запобіжної діяльності в цілому в Україні.

Висновки до розділу 2

1. Розглянуто кількісні та якісні характеристики кримінальних правопорушень, що вчинені на дорожній мережі країни, та проаналізовано стан аварійності й дорожньо-транспортного травматизму в розрізі окремих регіонів з виокремленням періодів: відносної стабілізації показників реєстрації кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у 2017, 2018 рр. (відповідно – 15,6 % та – 20,8 %) після їх суттєвого зростання з 19,7 тис. у 2013 р. до 26,2 тис. у 2016 р. (+ 32,7 %), що обумовлено певними інституційними змінами; посиленням адміністративної відповідальності учасників дорожнього руху; запровадженням дієвого контролю за дотриманням правил безпеки руху та експлуатації транспорту з боку патрульної поліції і підрозділів Укртрансбезпеки, зокрема при наданні послуг з перевезення пасажирів і вантажів; широким запровадженням технічних засобів контролю на автошляхах. Різке зменшення динаміки реєстрації цієї категорії кримінальних правопорушень у 2022 р. (– 14,6 % до попереднього року та – 48,4 % до рівня

2016 р.) пов'язано із об'єктивною ситуацією послаблення дієвого контролю за станом БДР та експлуатації транспортних засобів за значній території України через активні воєнні дії.

2. Наголошено, що питома вага правопорушень із загиблими й травмованими у загальному масиві зареєстрованих ДТП щороку збільшується (з 5,3 % у 2016 р. до 7,8 % у 2021 р.), що свідчить про зростання аварійності й смертності унаслідок порушень правил БДР або експлуатації транспорту. Найбільша така динаміка спостерігається в Дніпропетровській, Житомирській, Київській, Львівській, Одеській, Рівненській областях. У середньому інформація по кожній третій ДТП вносяться відомості до Єдиного реєстру досудових розслідувань, кожна п'ята – тягне за собою кримінальне покарання. Значна частина (41,0 %) кримінальних правопорушень у сфері БДР призводять до смертельних наслідків, причому в 10 % випадків жертвами протиправного вчинку стають кілька осіб. Основними причинами зростання кількості жертв є незадовільний стан доріг, експлуатація несправних транспортних засобів та неналежна організація роботи працівників служб безпеки на автошляхах.

Найбільш характерними видами порушень правил БДР або експлуатації транспорту з боку осіб, які керують транспортними засобами, є: перевищення встановленої й безпечної швидкості (84 %); недотримання безпечної дистанції (57 %); наїзд на пішохода (37 %); зіткнення транспортних засобів (30 %); невдале маневрування (25 %); порушення правил проїзду перехресть (24 %) і пішохідних переходів (17 %) тощо.

3. Виокремлено та проаналізовано групи відповідних чинників. З огляду на запропоновані кримінологами підходи (О. М. Джужа, А. П. Закалюк, О. М. Литвинов та ін.), їх диференційовано на правові, соціально-економічні, організаційно-управлінські та морально-психологічні.

Наголошено, що вітчизняна система збору, систематизації та узагальнення інформації про стан БДР все ще поступається провідним світовим зразкам. Аналіз основних показників протиправних діянь у сфері БДР здійснюється за методиками, які не дають об'єктивних результатів або є

застарілими. Суб'єкти формування статистичної звітності діють безсистемно, бракує узгодженості між ними. Повнота кримінологічного аналізу далека від бажаного рівня: десятиліттями стан БДР оцінюється за вузьким колом параметрів, на основі яких неможливо об'єктивно оцінити їх в комплексі. Через обмеженість вихідного статистичного масиву недосконалими (не виключається – помилковими) є розроблені на його основі загальнодержавні (регіональні) плани й програми.

4. З метою коригування державної політики БДР у контексті вивчення стану дорожньої аварійності пропонується: запровадження диференціації дорожньо-транспортного травматизму, а також відповідних методик оцінки тяжкості тілесних ушкоджень, адаптованих для використання учасниками дорожнього руху; включення до офіційної статистики відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму, геронтологічні, гендерні та соціальні ознаки учасників ДТП; проведення цільових моніторингових досліджень з метою визначення масштабів соціально-економічних наслідків дорожньої аварійності; посилення контролю за повнотою, своєчасністю та об'єктивністю формування та подання статистичної звітності в сфері БДР на основі взаємодії між суб'єктами сектору безпеки, зокрема органами МВС і НПУ, дорожніми службами, страховими компаніями, закладами охорони здоров'я тощо.

5. Надано кримінологічну характеристику осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення, з виокремленням соціально-демографічної, морально-психологічної, соціально-рольової й статусної складових. На основі вивчення масиву кримінальних проваджень можна виділити типологічні ознаки правопорушника: особа чоловічої статі (83 %); віком від 25 до 45 років (71 %); із середньою або вищою освітою (53 %); працевлаштовані (майже чверть – посадові (службові) особи); стаж керування автотранспортним засобом складає понад п'ять років (68 %); не притягувались до кримінальної відповідальності (80 %); перебували у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння (39 %).

Виокремлено ознаки посадових осіб (керівників і працівників дорожніх служб, дорожньо-експлуатаційних підприємств) як спеціальних суб'єктів кримінальної відповідальності (ст. 287, 288 КК України), яким делеговано ряд додаткових (спеціальних) повноважень щодо забезпечення технічного стану доріг, експлуатації автотранспортних засобів, дотримання інших норм і стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Акцентовано на взаємозв'язку поведінки особи правопорушника й жертви при дорожньо-транспортних пригодах, що дозволяє встановити характер поведінки потерпілого у механізмі ДТП (рівень свідомості; навички керування автотранспортом тощо).

РОЗДІЛ 3.

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ КРИМІНОЛОГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

3.1. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки

Конституція України закріплює історично обумовлений пріоритет розвитку суспільства: людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканість і безпека є найвищою соціальною цінністю. У період глобалізації та докорінних змін політичних, соціально-економічних та ідеологічних цінностей суспільного устрою України злочинність стала суттєвою загрозою для національної безпеки та демократичного розвитку [166]. Тому державна політика України щодо забезпечення національної безпеки ставить перед кримінологічною наукою нові завдання, які потребують теоретичного та практичного дослідження. Побудова демократичної правової держави неможлива без запобігання кримінальним правопорушенням у всіх сферах суспільного життя. Руйнівні процеси, які взяли гору в період переходу до ринкової економіки нашої країни, військові дії на території України, різко посилили процес соціальної незахищеності населення, про що свідчить зростання злочинності, й у сфері БДР зокрема.

З-поміж усіх соціально-технічних систем нашої доби найбільшу кількість ризиків і небезпек несе в собі дорожній рух. Унаслідок нещасних випадків, які мало не кожної секунди трапляються на дорогах планети, щороку гинуть 1,27 млн осіб, понад 50 млн – одержують травми різної тяжкості [526]. Загальна кількість жертв автоаварій перевищує обсяг сукупних втрат людства від тероризму, пожеж, повеней, залізничних та авіаційних катастроф. До того ж показники дорожньо-транспортного травматизму продовжують невпинно зростати.

У підрозділі 1.2. нами надано поняття БДР, водночас за загальним визнанням, БДР – це складна соціально-економічна проблема, що а) обумовлюється різнорідними чинниками (технічним станом доріг і вулиць, структурою національного автопарку, розвитком правової бази, дієвістю механізмів галузевого управління, рівнем соціальної та правової культури громадян, професійною майстерністю суб'єктів нагляду за безпекою дорожнього руху, ефективністю системи охорони здоров'я та ін.); б) виявляється в найрізноманітніших сферах суспільного життя: демографічній, фінансовій, виробничо-господарській, медичній, екологічній, деліктологічній, оборонній тощо [489, с. 137]; в) має комплексний характер і загальносуспільне значення; г) спрямована на запобігання порушенням, у тому числі й кримінальним.

Як зазначають деякі науковці, недоліки організації дорожнього руху приводять до величезних збитків, які кардинально відбиваються на рівні державного й суспільного розвитку, іноді вважається, що це вузькоспеціальна, чисто технічна задача, з якою, як із додатковим навантаженням, може впоратись будь-яке відомство. Але насправді все зовсім не так – це складна та відповідальна діяльність, причому одночасно в декількох різних областях... Це дуже важлива загальнодержавна, загальнонаціональна проблема. Це турбота, збитки і біль. Більш того, це обличчя нашого суспільства [301, с. 216]. Водночас В. А. Мисливий звертає увагу, що безпека функціонування транспорту відображає рівень цивілізації суспільства, а отже, актуалізує формування державної політики з убезпечення дорожнього руху, охорони життя та здоров'я його учасників, власності, довкілля та інших суспільних відносин в Україні [232, с. 17]. Також сучасні масштаби аварійності настільки об'ємні, зазначає А. М. Редзюк, а заподіювана нею шкода – настільки багатоаспектна, що про забезпечення БДР, доречно говорити не інакше, ніж у контексті захисту інтересів національної безпеки [4].

Такий висновок видається цілком обґрунтованим. Проблема БДР виходить далеко за межі автотранспортної галузі, економіки або соціального

сектору відносин. Вона детермінована широким спектром чинників, котрі репрезентують різні сторони індивідуально-суспільного буття: психологію, управління, виховання, освіти, господарювання, правоохоронну сфери тощо.

Багатогранний характер та виняткова суспільна значущість проблем БДР зумовлюють необхідність їх вирішення у межах політики національної безпеки. Така потреба нині визнана практично всіма: науковцями, практиками, основними суб'єктами владних повноважень, об'єднаннями громадян, засобами масової інформації.

На жаль, попри всю свою масштабність, комплексність та надзвичайну нагальність, питання БДР (власне, як і загалом питання безпеки на транспорті) допоки не знайшли належного відображення у вітчизняному законодавстві. Вони не згадуються ні в переліку національних інтересів, ні серед основних політичних пріоритетів, ані при оцінці ключових загроз для особи, суспільства, держави. Це досить серйозна прогалина, особливо, враховуючи, що реальна соціальна та економічна шкода від дорожньо-транспортної аварійності на кілька порядків перевершує збитки (втрати), зумовлені іншими негативними явищами, котрим законодавець приділяє найпильнішу увагу.

Будь-які погляди на безпеку по-різному співпадають чи не співпадають з цілями сталого розвитку. Свобода завжди створює динамічні умови для розвитку, але ці умови можуть містити небезпеку. Безпека також формує певні умови для розвитку, але ці умови здебільшого є статичними, а отже, такими, що стримують або навіть гальмують розвиток. Навіть якщо розглядати безпеку як певну міру свободи, такі обмеження можуть бути своєрідними «блокпостами» розвитку, які, на жаль, не убезпечують його від бар'єрів та перешкод. Проте безпека і свобода, безпека і розвиток не протиставляються категорично одна одній, а розглядаються в єдності, з виявами «спалахів» боротьби в окремі періоди. Один із таких сучасних «спалахів» зробив для України споконвічні питання безпеки і свободи кульмінаційними [398, с. 159].

Загальні ж теоретичні положення безпеки конкретизуються в методологічних аспектах формування і функціонування системи забезпечення

безпеки. Основними серед них є: визначення оптимальної структури системи, аналіз функціонування окремих компонентів і системи загалом та організація діяльності системи безпек [216, с. 26–27].

Отже, як бачимо, поняття «безпека» багатозначне. На рівні буденної свідомості безпека розуміється як стан і міра захищеності суб'єкта від загроз, шкоди або збитку. У тлумачному словнику В. Даля безпека визначається як «відсутність небезпеки, збереження та надійності» [405, с. 367]. У низці видань поняття «відсутність небезпеки» доповнюється тезою: «положення, при якому будь-кому, чому-небудь не загрожує небезпека».

Безпека в загальному значенні як відсутність небезпеки – широке поняття, що оцінює стан системи взаємостосунків між людьми, які здійснюються безпосередньо або опосередковано. Причому в основі цих відносин лежать інтереси в тій чи іншій сфері життєдіяльності.

Проблема безпеки як соціального явища виокремлюється як одна з глобальних проблем сучасності. Особливість цієї проблеми в тому, що вона має метакомплексний характер, оскільки будь-яка соціальна проблема в кінцевому рахунку так чи інакше відображає один з аспектів безпеки.

Варто зазначити, насамперед, що згідно з теорією мотивації, яка обумовлює ієрархію потреб людини, безпека, поряд з фізіологічними потребами (в їжі, одязі тощо), є однією з головних потреб. Безпека є своєрідною характеристикою і необхідною умовою життєдіяльності та життєздатності особи, суспільства, держави.

У самому широкому плані категорія «безпека» характеризує такий стан людського суспільства, за яким забезпечується нормальне його існування (виживання) та розвиток. Безпека розуміється як критерій, обставина збереження об'єкта і надійності його функціонування.

Щоб охарактеризувати категорію безпеки більш повно неможливо не звернутись до філософсько-методологічного знання, а саме до законів і категорій діалектики (закони єдності та боротьби протилежностей, переходу кількісних змін в якісні та ін.). Однак, зважаючи на особливу складність цієї

філософської проблеми, використовувати в її розробці філософські закони і категорії потрібно не окремо, а через призму системного підходу, системних уявлень, які у сьогоденні досягли такого рівня, що думка про користь і важливість системного підходу в розв'язанні широкого кола проблем вийшла за межі спеціальних наукових істин і стала звичною, загальновизнаною.

Класичним науковим визначенням безпеки може бути формулювання, запропоноване американським політологом А. Уолферсом: «Безпека в об'єктивному плані припускає відсутність загроз набутих цінностям, в суб'єктивному – відсутність страху відносно того, що цим цінностям буде завданий збиток» [529]. З цього визначення слідує, що безпека – це умова існування особи, суспільства і держави, яка дозволяє зберігати нагромаджені цінності.

Щодо американських термінологічних джерел безпека розглядається як умова, що є результатом здійснення оборонних (захисних) заходів, які зміцнюють невразливість держави від ворожих актів або інших видів зовнішнього втручання, що досягається військовою або оборонною перевагою над будь-якою іноземною державою або групою держав; сприятливими позиціями на міжнародній арені; військовим потенціалом, що здатний успішно протистояти ворожим або руйнівним діям ззовні або зсередини, відкрито або таємно [284, с. 86–87].

Потрібно зазначити, що з початку ХХ ст. у науковий обіг вводиться поняття «національна безпека». Цей термін вперше був використаний у науковому лексиконі на початку ХХ ст. у посланні президента США Конгресу, в якому він пояснював захоплення зони Панамського каналу інтересами саме національної безпеки [203, с. 12–13]. Надалі цей термін став активно використовуватися як у науці, так і практиці міжнародних відносин. 1947 року конгресом США прийнятий Закон «Про національну безпеку», згідно з яким була створена функціонуюча і донині Рада національної безпеки, завданням якої є консультування президента з питань, що стосуються основних аспектів внутрішньої, зовнішньої і військової політики. Наразі Ради безпеки (з різними

назвами) як елемент державної влади та управління є в більшості країн світу [291].

Національна безпека в єдиній системі безпеки виконує ключову роль. Пояснюється це тим, що особистий і колективний інтереси можуть бути гарантовані лише в межах держави його політичними, юридичними, економічними засобами та інститутами влади. Що ж до регіонального і глобального рівнів інтересів, то тільки держави є суб'єктами відносин відповідних рівнів, оскільки сучасне людство є співтовариством держав. Можливість забезпечити сукупність інтересів усіх рівнів у будь-якій сфері життєдіяльності (політичній, економічній, військовій та інших) визначається передусім здатністю і готовністю держав виконати це.

Відповідно до Закону України «Про Національну безпеку» (2018 р.) [347], національна безпека України – це захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних та потенційних загроз.

Проте держава не тільки абстрактна до соціально-економічної системи суспільства, але одночасно й історично конкретна. В останньому контексті вона, втілюючи певну соціально-політичну систему, є ареною і предметом внутрішньополітичної боротьби різних груп і класів, що становлять певне суспільство. Соціальні групи, що здійснюють політичну владу, охороняють безпеку держави від посягань інших груп насамперед як знаряддя своєї влади. У цьому випадку держава забезпечує свою безпеку, слідуючи з власних інтересів.

Національна і державна безпека співвідносяться як ціле і частина. Вони можуть співпадати, але можуть й істотно відрізнятися. До того ж національна безпека первинна, оскільки держава виникає і функціонує в результаті зацікавленості в ній суспільства [284, с. 86–87].

На нашу думку, при характеристиці співвідношення між національною і державною безпеками необхідно виходити з їх відмінностей за масштабами соціальних структур (особи як одиничного елемента в будь-якій соціальній

структурі; суспільства як сукупності взаємодіючих у різних формах осіб; держави як специфічної форми соціального об'єднання та організації спільності, що забезпечує регулювання і супідрядність інтересів різних соціальних груп), чиї інтереси і безпека захищаються і забезпечуються, а також із ступеня збігу інтересів об'єктів безпеки [268, с. 172–173].

До того ж національна безпека – поняття ширше, ніж поняття державна безпека. Розмежування змісту й обсягів державної і національної безпеки ґрунтується на тому, що для першої властива орієнтація на захист державної безпеки через систему органів влади та управління, державно-визначених і офіційно закріплених ідеології, політики, економічної системи тощо. Зміст і обсяг національної безпеки відрізняються від державної за системою інтересів громадян, а також організацій і соціальних структур, які не належать до офіційно проголошених. Для державної безпеки, як частини національної, властива орієнтація на захист державних утворень через систему державних органів влади та управління. На її рівні розглядається суспільна безпека як стан і підтримка громадського порядку, безпека державного устрою, продовольча безпека та ін. При співпаданні або відсутності антагоністичних суперечностей між інтересами різних соціальних груп можливий збіг державної і національної безпеки [170, с. 16].

Дуже важливе значення має інтерпретація «безпеки» при опрацюванні проблем суспільствознавства. Практично всі соціальні науки, у тому числі правознавство, філософія, соціологія, політологія та інші, розробляючи проблеми гуманної безпеки або забезпечення безпеки людини, держав, народів, повинні спиратися у своїх дослідженнях на загальнонаукову категорію «безпека». Це поняття, таким чином, виконує методологічну функцію, тому що виступає як концептуальна ідея для пояснення тих чи інших конкретних процесів і явищ соціальної реальності та побудови окремих теоретичних моделей, які описують певні суспільні процеси у сфері безпеки.

Особливу роль ця категорія відіграє у правознавстві. Тут доцільно, на наш погляд, виокремити кілька аспектів.

По-перше, категорію «безпека» у правознавстві (правову безпеку) варто тлумачити як суспільну безпеку, безвідносно до того, чи забезпечує безпека публічний або приватний інтерес. Тим самим акцентується на тому, що безпека (як соціально-правове явище) забезпечує захист інтересів усього суспільства, усіх його структурних підрозділів.

По-друге, право загалом має своїм призначенням забезпечити нормальне існування і розвиток особистості, суспільства, держави, що цілком природно передбачає також суспільну безпеку. Отже, право може розглядатися в системі управління як засіб («інструмент») забезпечення безпеки (безпечного існування) особистості, держави, суспільства. Таким чином, застосовується нормативно-інструментальний підхід у тлумаченні співвідношення категорій «суспільна безпека» і «право».

По-третє, правову безпеку потрібно розглядати як фундаментальну категорію, яка має надзвичайно важливе методологічне значення в реалізації наукових проблем багатьох галузей права. Це виявляється в такому: категорія «суспільна безпека», інтегруючи найбільш істотні властивості та принципи права, має водночас свій власний зміст; ця категорія дуже важлива для розуміння права і багато в чому визначає його сутність та основні риси; вона значною мірою впливає на зміст і сутність нормотворчості та правозастосування.

По-четверте, правову безпеку варто розглядати як загальну цінність, котра відповідає інтересам суспільства і громадян, тому що вона є однією з постійних потреб, яка детермінована природними умовами життя людини, суспільства, людства. Водночас суспільну безпеку потрібно розглядати як самостійне благо, котре, своєю чергою, покликане забезпечити безпечне існування інших благ.

Безпека в аспекті оцінки діяльності є засобом забезпечення інтересів людини, особистості, суспільства, держави. Водночас безпека є метою діяльності національних держав, громадянських співтовариств, людства загалом. Ця діяльність – об'єктивно існуючий чинник і потреба: чим

повноцінніше вони реалізовані, тим більшою мірою захищені, з точки зору безпечного існування, всі інші блага. Звідси випливає, що ефективна діяльність держави і суспільства з створення безпечних умов існування забезпечує нормальне «безперешкодне» і природне функціонування та розвиток суспільних відносин.

Потрібно звернути увагу на те, що суспільна безпека як об'єктивно існуюча реальність, відбиваючись у суспільній свідомості, створює певний суспільний настрій і формує масові та індивідуальні стереотипи, що характеризуються відчуттям захищеності інтересів, які охороняються правом, наявністю почуття безпеки щодо різного роду загроз, зокрема злочинних посягань, а також відсутністю страху перед ними. Таким чином, суспільна безпека створює атмосферу суспільного спокою, обстановку, в якій людина може не боятися загроз. Це означає, що кожний громадянин, з точки зору суспільної безпеки, може бути впевнений у тому, що його інтереси, права, що охороняються законом, свободи, життя, здоров'я, майно, гідність і спокій, інтереси суспільства надійно охороняються та захищаються державою [290, с. 101].

Завдяки своїй досить високій соціальній значущості суспільна безпека істотно впливає на зміст і форму права, навіть виступає як найважливіша їх детермінанта. Суспільна безпека, інтегруючи в собі загальноправові принципи, багато в чому визначає зміст права з огляду на граничну захищеність благ, які охороняються правом. У цьому розумінні кожна галузь права, їх інститути і категорії повинні відповідати ідеї безпеки як особливої і постійної («константи») людського існування. Найважливішим елементом у структурі поняття суспільної безпеки в аспекті правової інтеграції повинна бути система гарантій самого права, а також наявність правової захищеності особистості та суспільства. Реалізація цієї вимоги передбачає надійність права і правової системи, тобто цілісність, ясність, визначеність та стабільність самого права (у тому числі кожної його галузі та інститутів), його обов'язкову відповідність загальноправовим принципам і загальнолюдським цінностям.

Таким чином, національну безпеку варто розуміти як стан країни, за яким відсутні або усунені реальні зовнішні й внутрішні загрози її національним цінностям, інтересам і національному способу життя, тобто забезпечується реалізація життєво важливих інтересів особи, суспільства та держави. Інакше кажучи, національна безпека – це певний рівень захищеності життєво важливих інтересів окремих громадян, соціальних груп, усього суспільства та держави, а також національних цінностей і способу життя від широкого спектру реальних зовнішніх й внутрішніх загроз. Це такий рівень захищеності, який забезпечує суверенітет і територіальну цілісність держави, стабільність суспільства, благополуччя особи і гарантує можливість прогресивного розвитку нації [129, с. 141–142].

У цьому контексті варто зауважити, що безпека особи є першоосновою безпеки суспільства і держави та її реальний високий рівень і здатність гарантування державою свідчать про високі можливості соціуму й держави, а отже, і високий рівень правової безпеки загалом. Упевненість людини у можливостях реалізації власних інтересів додатково мотивує її до здійснення реально значущих дій для суспільства і держави. Отже, безпека особи виступає імперативом політики правової безпеки України.

Практика забезпечення правової безпеки особи залишається неефективною, оскільки діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування у цій сфері значною мірою невпорядкована, а створення нової системи проходить вкрай повільно і суперечливо, не ґрунтується на достатніх науково-теоретичних напрацюваннях. Зокрема, не враховується, що на противагу домінуючій у минулому державоцентристській парадигмі права, право дедалі більше набуває людиноцентристського змісту, відповідно актуалізується проблема забезпечення правової безпеки саме особи [218, с. 7]. Відсутність єдиної національної концепції боротьби зі злочинністю, неузгодженість загальнодержавних, регіональних, галузевих державних цільових програм соціальної профілактики за відповідними напрямками не сприяє запобіганню злочинності в країні. Таке становище не відповідає

проголошеним конституційним положенням про соціальну, демократичну та правову державу, оскільки ситуація, що виникла, не враховує реалій сучасності.

Не вдаючись до наукових дискусій та підтримуючи С. А. Мозоля, зазначимо, що кримінологічна безпека в цей історичний момент є одним із провідних напрямів у системі забезпечення безпеки, адже нині постійно стикаємося з небувалим зростанням рівня злочинності та посиленням суспільної небезпечності злочинних виявів. Забезпечення кримінологічної безпеки – це система заходів, здійснюваних державними та іншими органами, організаціями й установами, а також окремими громадянами з метою захисту важливих інтересів особи, суспільства та держави. Головну роль у здійсненні цих заходів відіграють правоохоронні органи, хоча пріоритет у цій роботі має бути відданий громадським інституціям. Головною метою забезпечення кримінологічної безпеки суспільства, особи та держави є своєчасне виявлення кримінологічних загроз, їх нейтралізація й відображення. Характер і вид загрози впливає на вибір заходів щодо забезпечення кримінологічної безпеки, визначає напрями забезпечення безпеки та сприяє виявленню можливих об'єктів злочинних посягань. Їх конкретизація допомагає координації діяльності різними державними та громадськими структурами [239, с. 127].

Сутність феномену кримінологічної безпеки полягає у стабільному транзиті соціальної матерії в системі «особистість-суспільство-державо-цивілізація», який: 1) відбувається тільки на правовій основі; 2) з'являється тільки внаслідок діяльності спеціально уповноважених міждержавних, національних і внутрішньодержавних органів по захисту від внутрішніх та зовнішніх кримінальних небезпек і загроз з одночасним гарантуванням реалізації основних прав і свобод особи та суспільства й законних інтересів держави.

Кримінологічна безпека виступає феноменом не абсолютним, а відносним, прямо залежним від існування людського суспільства. Бачення стану безпеки у виді вихідної (нульової) небезпеки виникнення кримінальних загроз є утопічним, оскільки у процесі реалізації кримінальних загроз такий

стан є недосяжним. Об'єктом кримінологічної безпеки є суспільство (соціум), його структурні одиниці та взаємовідносини між ними в питаннях утримання від злочинних дій (інакше кажучи, від криміналізації) та здатності протистояти їм (усунення віктимізації) [240, с. 9].

Кримінологічна безпека потребує постійного підтримання та забезпечення. Останнє розуміють як діяльність держави, суспільства в цілому та їх інститутів, що ґрунтується на принципах комплексного програмування та планування, мета якої полягає у досягненні та підтримці соціально прийнятного рівня захищеності основних прав і свобод особи та суспільства, законних інтересів держави від злочинних посягань. Стратегія забезпечення кримінологічної безпеки є складовою частиною більш глобальних стратегій, таких як стратегія забезпечення національної безпеки, стратегія забезпечення державної безпеки, стратегія забезпечення громадської безпеки та стратегія забезпечення глобальної безпеки. Ураховуючи те, що кримінологічна безпека виступає водночас і умовою, і результатом ефективного соціального управління, мета стратегії забезпечення кримінологічної безпеки полягає в недопущенні вияву криміногенних (стимулюючих злочинність) і власне кримінальних (виявів злочинності в конкретних кримінально караних діяннях) загроз національному та міжнародному спокою [240, с. 10].

Таким чином, низький рівень БДР є одним із суттєвих чинників, що зумовлюють високі показники смертності та травматизму серед населення України. Звідси БДР є інтегральним елементом національної безпеки та одним із головних пріоритетів кримінологічної політики. Без визнання БДР складовою національної безпеки унеможливить формування та реалізацію кримінологічної політики як діяльності уповноважених суб'єктів сектору безпеки, що спрямована на виявлення криміногенних чинників (детермінантів) злочинності, запобігання кримінальним правопорушенням, прогнозування змін кримінологічної ситуації, розроблення стратегічних напрямів удосконалення положень кримінального законодавства, а також ужиття організаційно-управлінських заходів у сфері забезпечення транспортної безпеки.

Пріоритетними напрямками кримінологічної політики у сфері забезпечення БДР є:

1) організація системи дорожнього руху як напрям забезпечення національної безпеки.

На сьогодні безпека та «комфортність» (зручність, мінімальні витрати часу та мінімізація шкідливих чинників для учасників дорожнього руху) на вулично-дорожній мережі забезпечується комплексом інженерно-технічних, організаційно-профілактичних та правових заходів. До того ж останні заходи (правові), на наш погляд, є необхідним підґрунтям для впровадження та функціонування інших [395, с. 174].

Нормативно-правову основу організації дорожнього руху утворюють положення Закону України «Про дорожній рух» (1993 р.) [325]. Водночас у Законі не дано визначення організації дорожнього руху.

Термін «організація» має багато значень [40]. Аналіз тлумачень його змісту, які є в науковій літературі, показує, що в ньому виділяються два основних аспекти: структурний і функціональний. Стосовно соціальних об'єктів у структурному відношенні розуміється автономна група людей, яка зорієнтована на досягнення деякої заздалегідь фіксованої мети, реалізація якої вимагає сумісних і координованих дій. Функціональний аспект соціальної організації полягає в тому, що це поняття характеризує сукупність процесів, способів впорядкування і врегулювання дій окремих індивідів і соціальних груп. До того ж різноманітні механізми соціальної організації, які охоплюють всі рівні і сфери взаємовідносин між людьми, виконують інтегровану функцію та забезпечують узгодженість їх діяльності в межах соціальної системи. Саме такий підхід відображено у понятті «організація дорожнього руху» [412, с. 706].

Як зазначає Є. В. Скрипа, організацію вуличного руху розуміють як сукупність заходів, що спрямовані на упорядкування руху, що забезпечує його чіткість, зручність і безпеку [403, с. 115]. Організація дорожнього руху розглядається як одне з напрямлень боротьби з аварійністю на дорогах, як

сукупність заходів з регламентації саме руху транспорту і переходів. Правовою основою організації руху визначаються Правила дорожнього руху.

Слідуючи з цього, організація дорожнього руху – це діяльність щодо забезпечення максимально можливої безпечної швидкості, яка містить підготовку і виховання учасників дорожнього руху, удосконалення транспортних засобів і дорожніх умов, утримання їх у придатному до експлуатації стану, регулювання дорожнього руху, нагляд за додержанням правил руху [408, с. 42]. Практично в процесі організації дорожнього руху повинні виявитися чинники, які в тому чи іншому ступені впливають на поведінку учасників дорожнього руху – водіїв, пішоходів, пасажирів. Однією з форм такого впливу є регулювання дорожнім рухом, суть якого полягала в тому, щоб зобов'язувати водіїв і пішоходів чинити ті чи інші дії в інтересах забезпечення швидкості та безпеки шляхом установлення дорожніх знаків і показників, нанесення розподільних смуг, подачі світлофорних сигналів, а також розпорядчих дій інспекторів дорожнього нагляду [413, с. 99].

Зміст поняття «організація дорожнього руху» характеризується великою кількістю варіантів: від комплексу інженерно-технічних і організаційних заходів по розподілу траєкторій руху автомобілів, транспортних потоків і пішоходів у поперечному профілі і по довжині дороги і по діяльності, яка охоплює, по суті, всі стадії транспортного процесу. В принципі, різноманітність таких понять сама собою не викликає заперечень, особливо, якщо йдеться про теоретичні розроблення.

На нашу думку, організацію дорожнього руху необхідно розуміти як комплекс організаційно-правових, організаційно-технічних заходів і розпорядчих дій з управління рухом на дорогах.

Організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах згідно зі ст. 27 Закону України «Про дорожній рух» здійснюється відповідними спеціалізованими службами, положення про які затверджується відповідними державними органами з БДР. Також встановлюється, що матеріальну основу організації дорожнього руху складає

комплексне застосування технічних засобів і автоматизованих систем регламентоване чинними нормами і стандартами України. У Законі не знайшло відображення підходу до визначення змісту організації дорожнього руху, який по суті являє собою сукупність засобів, що дозволяють оптимізувати характеристики руху транспортних потоків, забезпечивши тим самим максимальну ефективність використання технічних характеристик вулично-дорожньої мережі [325]. Тому залишається не розв'язаною термінологічна проблема організації дорожнього руху.

Основу для такого висновку дають результати аналізу змісту визначення поняття «організація дорожнього руху» на підставі принципів і правил формальної логіки – науки про закони і форми правильного міркування. Виконання її законів складають необхідну умову всякого наукового пізнання, у всіх галузях і на всіх етапах пізнавального процесу, це відіграє значну роль в законотворчій діяльності, оскільки визначення, яке дане в законі, не просто відображає думку будь-якого дослідження, а й безпосередньо відображає практичний зміст роботи суб'єктів реалізації цього закону.

Досліджуючи питання про побудову державної стратегії БДР, Т. О. Гуржій переконливо стверджує, що ця діяльність ґрунтуватиметься на засадах науковості, обґрунтованості, послідовності, безперервності, соціальної спрямованості, економічної доцільності. Науковець зазначає, що це завдання передбачає розроблення широкого спектру правових, організаційних, інформаційних та інших заходів, спрямованих на радикальне зменшення кількості ДТП й рівня дорожнього травматизму в довгостроковій перспективі. Проте найпершим кроком до окресленої мети повинно стати забезпечення плідного наукового підґрунтя. Як свідчить практика, без точних розрахунків, достовірних прогнозів, інноваційних методик і теоретичних напрацювань неможливо ні виробити ефективну систему дій, ані створити надійний механізм їхньої реалізації [80, с. 18].

Також, у ст. 27 вищезазначеного Закону міститься перелік службових осіб, які повинні здійснювати зміни в організації руху транспортних засобів і

пішоходів у невідкладних випадках при виникненні реальної загрози безпеці дорожнього руху, а саме підрозділами НПУ. Крім того, у статті містяться положення про те, що організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, що створюються відповідними органами: на автомобільних дорогах, що знаходяться у власності територіальних громад, – органами місцевого самоврядування; на інших автомобільних дорогах – центральним органом виконавчої влади, що реалізовує державну політику у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами; на залізничних переїздах – центральним органом виконавчої влади, що реалізовує державну політику у сфері безпеки на залізничному транспорті.

Зміни в організації дорожнього руху з метою підвищення інтенсивності руху транспортних засобів за рахунок зниження рівня БДР не допускаються. У разі виникнення загрози безпеці дорожнього руху, перешкод у русі транспортних засобів і пішоходів відповідні посадові особи МВС України, дорожніх і комунальних служб мають право вносити оперативні зміни в організацію дорожнього руху і вживати необхідних заходів щодо усунення перешкод. При виникненні місць концентрації ДТП усі заходи щодо ліквідації їх причин та умов виконуються позачергово.

Аналіз наведених положень Закону дозволяє констатувати низку властивих йому прогалин.

Насамперед, звертає на себе увагу їх суто неконкретний характер. У законі не розкриваються ні зміст заходів, що складають організацію дорожнього руху, ні сутність управління рухом по дорогам. Тому можна лише припускати, що, якщо виходити зі смислового змісту поняття «захід» як сукупність дій, що мають на меті здійснення чого-небудь, і поняття «управління» як цілеспрямованого впливу, то організація дорожнього руху становить собою сукупність дій (інакше кажучи, діяльність), що здійснюються з метою надання дорожньому руху упорядкованого характеру, досягнення узгодженості дій людей як основних чинників БДР.

Водночас складна соціотехнічна природа дорожнього руху визначає, що і його управління може бути досягнуто різними засобами впливу на ті характеристики цього процесу, від яких залежить соціальність і темп прийняття і реалізації рішень про режим руху. Незалежно від того, яким чином здійснюється управління, воно завжди уявляє собою процес, який має чітко визначену структуру [263, с. 9].

Процес, зазвичай, характеризується як послідовна зміна станів, будь-яких явищ, перебіг розвитку чого-небудь, як сукупність послідовних дій для досягнення будь-якого результату. Процес соціального управління розуміється як механізм практичної реалізації цілеспрямованого впливу, що впорядковує суспільні відносини управлінського характеру тобто, інакше кажучи, це форма діяльності суб'єктів управління, яка характеризується такими ознаками: а) функціонування системи управління; б) наявність конкретної структури, яка знаходить своє відображення у відповідних стадіях; в) циклічний характер, який означає конкретну послідовність і зміну стадій. Основними стадіями, які створюють структуру процесу управління, є: а) прийняття управлінського рішення; б) виконання управлінського рішення; в) перевірка виконання управлінського рішення [413, с. 101].

Констатуючи необхідність управління дорожнім рухом як єдино можливим засобом забезпечення впорядкованості процесу задоволення суспільної потреби в переміщенні та організації як головної його складової, слід зазначити складний неоднозначний характер відносин понять «управління» і «організація». Вони у більшості тотожні, але не рівнозначні. Організацію часто визначають через управління, а управління – через організацію. Дійсно, соціальне управління має на меті приведення чого-небудь у впорядкований стан. Тому воно наповнене організаційним змістом. Організація – це внутрішня впорядкованість, узгодженість взаємодії відносно самостійних частин цілого. Саме через організацію, через здійснення різних засобів і методів досягнення такого стану реалізується мета управління. Тобто, організація може розглядатися і як мета, і як засіб соціального управління. Це

положення диктує необхідність однозначно визначитися у співвідношенні цих понять. І тут беззаперечно повинні констатувати те, що вихідним, визначальним моментом для такого висновку є визначення об'єкта впливу, який впорядковує систему.

Значення організації дорожнього руху як одного з методів забезпечення безпечних умов руху на дорогах полягає в тому, що її ефективне здійснення дозволяє значною мірою компенсувати недосконалість вулично-дорожньої мережі, забезпечити максимально можливу відповідність між її реальним станом та параметрами руху транспортних і пішохідних потоків. У зв'язку з цим викликає заперечення те, що обов'язки з проведення заходів щодо організації дорожнього руху покладено в законі тільки на тих суб'єктів, у віданні яких знаходяться автомобільні дороги. Між тим ефективна організація дорожнього руху найбільш актуальна для міст.

Сформованій дорожній інфраструктурі українських міст притаманна низка прогалин, які негативно впливають на стан умов руху. До них належить недосконалість схеми вулично-дорожньої мережі, внаслідок чого значна частина руху здійснюється через центральну частину міста, низька пропускна спроможність вулиць та перехресть, застосування для регулювання руху застарілих методів й технічних засобів, орієнтованих на рух транспортних потоків малої щільності, практична відсутність системи паркування у місті, слабка розвиненість надземних та підземних пішохідних переходів, практична відсутність світлофорів, що регулюють рух на вимогу пішохода та ін. Зазначені прогалини багато в чому пов'язані з тим, що протягом тривалого часу в нашій країні пріоритет у розвитку транспортного обслуговування віддавався громадському пасажирському транспорту, орієнтованого на рівень автомобілізації. Слідуючи з цього, створювалася дорожня інфраструктура і система організації дорожнього руху.

Роль організації дорожнього руху для міст зазначена у Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [330]. У ній проблему підвищення рівня БДР може бути забезпечено

такими способами: 1) збереження традиційної системи БДР, відсутність системного підходу щодо розв'язання нагальних проблем організації БДР, що не дасть позитивного результату і не сприятиме підвищенню рівня безпеки на дорогах та зменшенню кількості дорожньо-транспортних пригод; 2) розв'язання проблеми високого рівня смертності та травматизму внаслідок ДТП шляхом: удосконалення державного управління у сфері забезпечення БДР; удосконалення ведення обліку та аналізу даних про ДТП; підвищення рівня безпеки на дорогах та дорожньої інфраструктури; підвищення рівня безпеки перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП, надання медичної допомоги; забезпечення дотримання ПДР, що сприятиме зниженню на 30 % рівня смертності внаслідок ДТП та зменшенню соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму [330].

Сформований дисбаланс між зростанням автомобільного парку та рівнем розвитку вулично-дорожньої мережі міст та населених пунктів призвів до істотного погіршення умов руху, затори, зростання «пробок» та збільшення витрат палива, погіршення екологічної обстановки, зростання кількості ДТП. Радикальне вирішення транспортних проблем можливо, насамперед, шляхом будівництва та реконструкції доріг, транспортних споруд, так як саме вони забезпечують перерозподіл транспортних потоків, підвищення пропускної спроможності на основних магістралях, зменшуючи простой транспортних засобів на перехрестях, поліпшуючи умови пересування пішоходів. Проте таке будівництво вимагає тривалого часу, значних фінансових вкладень та пов'язане з відчуженням територій. Резервом впливу на ситуацію слугують заходи щодо вдосконалення організації дорожнього руху, які дозволяють її поліпшити у перевантажених районах міст, забезпечити підвищення пропускної спроможності без серйозних реконструктивних заходів.

Нарешті, необхідно відзначити, що у ст. 27 Закону термін «організація дорожнього руху» використовується також і у тому сенсі, коли йдеться,

наприклад, про недопущення змін в організації дорожнього руху для підвищення пропускної здатності доріг за рахунок зниження рівня БДР або про необхідність здійснення змін в організації руху транспортних засобів й пішоходів у невідкладних випадках, то йдеться не про діяльність щодо впорядкування дорожнього руху, а про сам дорожній рух, про певний його стан, який може бути певним чином змінено.

Таким чином, організація дорожнього руху є одним із найважливіших чинників, що визначають умови руху на дорогах і, як наслідок, можливість реалізації учасниками дорожнього руху права на вільне пересування. Сформованій дорожній інфраструктурі українських міст притаманна низка прогалин, які негативно впливають на стан умов руху. Їх усунення потребує тривалого часу, значних фінансових капіталовкладень та пов'язане з відчуженням територій. Резервом впливу на ситуацію слугують заходи щодо вдосконалення організації дорожнього руху.

Нормативно-правову основу організації дорожнього руху утворюють положення Закону України «Про дорожній рух», в яких визначена мета проведення заходів з організації дорожнього руху та у найзагальнішому виді суб'єкти їх виконання, нормативно-правова і технологічна основа. До того ж у законі практично не розкриваються ні зміст заходів, що складають організації дорожнього руху, ні сутність управління рухом на дорогах.

Мета організації дорожнього руху полягає, передусім, у встановленні та реалізації його правового порядку, за яким на існуючій вулично-дорожній мережі на основі оптимізації швидкостей руху транспортних засобів та вирішення конфліктів між учасниками дорожнього руху з приводу використання території, забезпечується безпека дорожнього руху, а також максимальна ефективність використання енергетичного потенціалу транспортних засобів й комфортність пішохідного руху.

Таким чином, організація дорожнього руху як напрям забезпечення кримінологічної політики включає розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху, модернізацію системи управління

безпекою дорожнього руху, поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг, забезпечення достатньої професійності підготовки водіїв, підвищення дорожньо-транспортної культури населення, підвищення надійності та безпечності транспортних засобів, удосконалення медичного забезпечення, створення ефективної системи наукового забезпечення, активізація міжнародного співробітництва. Мета організації дорожнього руху, полягає перш за все, у встановленні та реалізації його правового порядку, за яким на існуючій вулично-дорожній мережі на основі оптимізації швидкостей руху транспортних засобів та подолання конфліктів між учасниками дорожнього руху з приводу використання території, забезпечується його безпека, а також максимальна ефективність використання енергетичного потенціалу транспортних засобів й комфортність пішохідного руху. У зв'язку з цим невід'ємною складовою має розглядатися застосування кримінологічних заходів;

б) запобігання кримінальним правопорушенням, шляхом виявлення детермінантів злочинності; прогнозування, стратегічного планування та цільового програмування кримінологічної ситуації; удосконалення положень законодавства; організаційно-управлінських заходів у сфері забезпечення транспортної безпеки.

За цим напрямом, варто зауважити, що завдання вчених-кримінологів полягає в забезпеченні політиків і суспільства загалом ефективною стратегією впливу на злочинність, стратегією, яка дозволила б з максимальною результативністю розподіляти ресурси суспільства в протистоянні соціальному злу, яким є злочинність, та запобігати її виявам, а це неможливо без володіння знаннями про причинний комплекс. До того ж робота із запобігання кримінальним правопорушенням являє собою комплекс дуже різноманітних за характером і цілями, але органічно пов'язаних між собою соціальних заходів, ураховуючи, що Конституцією України перед державою поставлено завдання щодо забезпечення безпеки суспільства, належного правопорядку, гарантованого захисту правовими засобами конституційних прав та інтересів

громадян, державних організацій та установ, громадських формувань, усіх приватних структур [166].

Своєю чергою, загрози національній і міжнародній безпеці отримують кримінологічний зміст, оскільки тільки кримінологія, єдина з усіх наук так званого кримінального циклу, володіє арсеналом теоретично обґрунтованих і практично перевірених засобів пізнання й оцінювання злочинів, здатна повним обсягом оцінити стан, тенденції і наслідки як будь-якого окремого кримінально караного діяння, так і всієї їх сукупності. У цьому сенсі суть будь-якої національної безпеки, з правової наукової точки зору, кримінологічна. Зрозуміло, кримінологічна сутність безпеки повинна знайти своє відображення у відповідних нормативно-правових актах, що регламентують забезпечення державного й громадського контролю над злочинністю, процесами та явищами, що її детермінують і стримують. Відповідно, аналогічної правової регламентації потребують і кримінологічні аспекти забезпечення національної безпеки. Важливо законодавчо закріпити перелік об'єктів і суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки, їх завдань і функцій, прав та обов'язків, відповідальності за незабезпечення безпеки держави, суспільства й особи від злочинності [239, с. 128].

Таким чином, варто констатувати, що проблема запобігання злочинності посідає особливе місце у становленні правової держави, створення якої неможливе без забезпечення активної наступальної діяльності у цьому напрямі та досягнення уповільнення темпів зростання злочинності рівня на основі чітко визначених пріоритетів, поступового нарощування зусиль держави і громадськості, удосконалення законодавства, організації засобів і методів запобігання, виявлення та розслідування кримінальних правопорушень.

Отже, запобігання кримінальним правопорушенням є головною теоретичною й практичною метою кримінологічної науки. Вивчаючи, описуючи, пояснюючи й прогнозуючи таке явище, як злочинність, виявляючи її причини, умови, досліджуючи особливості особи злочинця й механізм злочинної поведінки, кримінологія створює тим самим науково обґрунтовану

базу запобігання злочинності. Тим більше, пошук нових шляхів і відповідей на виклики й випередження гібридних загроз в умовах зовнішньої агресії та внутрішньої нестабільності зумовлює створення механізму відновлення України від наслідків війни. Такий механізм має передбачати протидію загрозам у всіх сферах, зокрема військовополітичній, економічній, правоохоронній, соціальній, інформаційній, етнокультурній, екологічній тощо. А тому і сфера національної безпеки не повинна залишитися осторонь такого кримінологічного забезпечення.

У науковій літературі, зокрема кримінології, використовується широкий спектр термінологічних понять, що визначають поняття запобігання певним видам кримінальних правопорушень, зокрема, пов'язаних з національною безпекою загалом і державною таємницею зокрема [191; 190; 188; 194; 195; 366]. Разом із тим, підтримуємо бачення А. П. Закалюка [118], Ю. Ф. Іванова, О. М. Джужі [133], Ю. Ю. Орлова [274] та інших учених, які визначають поняття «запобігання» в буквальному розумінні як діяльність, що перешкоджає вчиненню кримінальних правопорушень. Адже вказане виходить із законодавчої практики, зокрема міститься у формулюванні норм Конституції України (ст. 34) [166], законів та інших актів законодавства, КК України (ст. 1) [180] тощо.

Для позначення такої превентивної діяльності в кримінології застосовують терміни «запобігання кримінальним правопорушенням (злочинності)», «профілактика кримінальних правопорушень (злочинності)», «попередження кримінальних правопорушень (злочинності)», «відвернення кримінальних правопорушень», «припинення кримінальних правопорушень». У зв'язку з плюралістичністю думок стосовно цих понять вважаємо за необхідне проаналізувати основні наукові погляди учених стосовно вказаних визначень і побудувати власну науково-обґрунтовану модель.

Зауважимо, що до сьогодні в юридичній науці ведеться полеміка щодо змісту та співвідношення зазначених понять. Професор А. П. Закалюк зазначав, що в юридичній літературі, зокрема у підручниках з кримінології, і на практиці

для визначення тієї самої діяльності із запобігання злочинності вживаються різні терміни: «профілактика», «припинення», «попередження», «запобігання», «відвернення» тощо [118]. Відсутність єдиного критеріального підходу до розмежування понять, що позначаються цими термінами, не сприяє усвідомленню їх сутності та неминуче призводить до термінологічної плутанини [274, с. 170].

Якщо слідувати зі змісту досліджуваних понять, то найбільш широке тлумачення припускає термін *«попередження»* [459, с. 249], оскільки він означає випередження своїми діями якихось подій [405]. Так А. І. Долгова вважає, що основним змістом попередження є випередження в часі подій, які мають чи можуть відбутися, з метою впливу на них. Отже, термін *«попередження кримінальних правопорушень (злочинності)»* за змістом охоплює інші: профілактику, припинення та відвернення, і є для них узагальнюючим. Разом із тим термін *«попередження злочинності»* не є безперечним для позначення превентивної діяльності [177, с. 320]. Цей термін не пов'язаний з функцією охорони, оберігання, яка є необхідною, визначальною ознакою превенції злочинності як негативного соціального феномену [274, с. 170–171].

Змістом терміна *«відвернення»* є усунення, здійснене заздалегідь [39, с. 125]. Як правильно зазначає А. П. Закалюк, цей термін зазвичай вживають щодо певної загрози, яка вже існує [118, с. 319]. Словники української мови визначають відвернення як усунення певної біди, небезпеки [37, с. 125]. Отже, термін *«відвернення»* доцільно застосовувати щодо випадків усунення загрози вчинення конкретного кримінального правопорушення (*«відвернення кримінального правопорушення»*). З цієї причини вираз *«відвернення злочинності»* потрібно вважати таким, що не має реального змісту, оскільки термін *«злочинність»* є збірним і не відображає конкретної загрози [274, с. 170].

Термін *«профілактика»* (від грец. *prophylaktikos* – запобіжний) традиційно розуміють як діяльність, спрямовану на унеможливлення вчинення

кримінальних правопорушень, щодо здійснення яких ще не сформований злочинний намір [118, с. 329]. Тобто, профілактика, на відміну від припинення та відвернення кримінальних правопорушень, спрямована на запобігання не конкретного кримінального правопорушення, який *має бути* вчинений, а імовірних кримінальних правопорушень, які *можуть бути* вчинені. Отже, відмітними ознаками профілактики є:

- 1) імовірнісний характер кримінальних правопорушень, щодо яких здійснюється запобігання;
- 2) множинність (невизначена кількість) кримінальних правопорушень, щодо яких здійснюють запобігання;
- 3) можливість запобігти не тільки умисним кримінальним правопорушенням, а й кримінальним правопорушенням з необережності;
- 4) наявність системи профілактичних заходів (оскільки «профілактика» є збірним терміном, самостійним феноменом, деякі заходи профілактичного характеру ще не можуть бути визначені як профілактична діяльність).

Я. Ю. Кондратьєв сутність профілактики визначав як усунення, нейтралізацію причин і умов, обставин та факторів стосовно ймовірного злочинця [164, с. 17].

Множинність кримінальних правопорушень дозволяє застосовувати термін «профілактика злочинності». До того ж вираз «профілактика кримінальних правопорушень», на наш погляд, застосовний лише для випадків запобігання певному виду (групі) кримінальних правопорушень, наприклад, насильницьким кримінальним правопорушенням, кишеньковим крадіжкам, заняттю проституцією, порушенням правил безпеки руху тощо. Водночас зрозумілим є те, що вираз «профілактика кримінального правопорушення» в сенсі запобігання конкретному злочинному діянню позбавлений реального змісту [274, с. 171–172].

При відверненні та припиненні кримінальних правопорушень об'єкти запобіжного впливу є цілком конкретними. Це, відповідно, намір вчинити кримінальне правопорушення певними особами, дії з готування до його

вчинення, або ж безпосередньо конкретні злочинні дії. У ході профілактики об'єкти запобіжного впливу пов'язані з невизначеним колом кримінальних правопорушень і часто (у випадку загальної профілактики) – з невизначеним колом осіб [274, с. 172].

Окрім того, правильним є твердження, що залежно від міри сформованості причин та умов злочинної поведінки і пов'язаного з цим моменту їх реалізації у здійсненні такої поведінки, запобігання кримінальним правопорушенням поділяється на: профілактику, яка здійснюється до формування злочинного умислу; запобігання, що відбувається після сформування злочинного умислу до початку вчинення кримінального правопорушення; припинення кримінального правопорушення, до якого належать запобіжні заходи, здійснювані після початку кримінально караних дій [490, с. 513].

Таким чином, термін «запобігання кримінальним правопорушенням (злочинності)» за змістом є узагальнюючим для понять «профілактика», «припинення» та «відвернення».

Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту треба розуміти як сукупність різноманітних кримінологічних видів діяльності та заходів, що вживаються органами державної влади й місцевого самоврядування, громадськими організаціями та окремими громадянами, спрямовані на забезпечення транспортної безпеки, безпечного дорожнього руху, захисту і збереження життя і здоров'я учасникам дорожнього руху, довкілля та майна, недопущення вчинення кримінальних правопорушень на різних стадіях злочинної поведінки та запобігання таким протиправним діям, які вже вчиняються з метою їх припинення.

Таким чином, доцільність розгляду БДР крізь призму захисту національних інтересів продиктована актуальними потребами практики та органічно «вписується» в кримінологічну політику. Цілком очевидно, що без визнання БДР інтегральною складовою національної безпеки, уявлення про

останню буде усіченим і неповним, а кореспондуючий напрям державної політики – недостатньо розробленим та ефективним. З іншого боку, проблему дорожньої аварійності не вирішити на рівні окремих підсистем національної безпеки. Зазвичай намагання виконати це завдання, в якійсь одній площині (політичній, нормативно-правовій, економічній абощо), не приносять тривалого позитивного результату.

З цією метою доцільно включити до переліку загроз національним інтересам у Стратегії національної безпеки України (2020 р.) [419] та Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року (2018 р.) [255] детермінанти, які прямо та опосередковано пов'язані з функціонуваннями дорожньо-транспортного комплексу, а на їх запобігання окреслити пріоритетні напрями, зокрема: імплементація базових міжнародних договорів з питань транспорту та його безпеки; активізація діяльності України в складі універсальних міжнародних структур і транспортних організацій; удосконалення вітчизняного транспортного законодавства, прийняття закону про безпеку дорожнього руху; формування та реалізація *Стратегії БДР*; підвищення ефективності планування, координації та контролю в дорожньо-транспортній сфері; створення інституційно відокремленої системи органів забезпечення дорожньої безпеки; посилення боротьби з правопорушеннями на транспорті; оптимізація системи надання допомоги, лікування та реабілітація жертв ДТП; проведення комплексу інформаційних, виховних та освітніх заходів, спрямованих на підвищення культури дорожнього руху.

3.2. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів,

морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту в наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу [255].

У Рекомендації R (96) Комітету міністрів країнам-членам ЄС відносно політики боротьби зі злочинністю в період соціальних перетворень (1996 р.) запропоновано кожній країні ЄС проводити гармонічну й раціональну політику боротьби зі злочинністю та її виявами, спрямовану на запобігання злочинності, яка включає соціальну превенцію (наприклад, соціально-економічну політику, освіту, культуру, інформацію та ін.) і ситуативну превенцію (зокрема, заходи, що спрямовані на зменшення кількісних можливостей і засобів вчинення злочинів), індивідуалізацію кримінальної репресії, більш широке застосування альтернативних ув'язненню покарань, соціальну реінтеграцію злочинців і надання допомоги потерпілим [58, с. 182–183; 60; 59, с. 193; 33, с. 120–121].

В Україні нові криміногенні виклики вимагають перегляду основних напрямів запобігання кримінальним правопорушенням. Минулі концептуальні парадигми запобігання були зруйновані, позитивний досвід відкинутий, наявні наукові розроблення проігноровані. У цих умовах необхідне переосмислення проблеми забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту, розроблення оптимальної кримінологічної моделі, що здатна нейтралізувати негативні процеси криміналізації суспільних відносин за цими напрямками.

Виконання такого завдання можливе в межах наукової доктрини – кримінологічної політики, яка визначає межі правового та організаційно-практичного інструментарію за допомогою запобіжних заходів впливу на злочинність [197, с. 1125].

Кримінологічну політику, як зазначає В. В. Голіна, можна вважати своєрідною ідеологією, під впливом якої, з одного боку, розробляються форми, завдання, зміст, принципи діяльності держави у сфері нерепресивного напрямку боротьби зі злочинністю, а з другого – використовується найбільш обґрунтована з соціально-політичних позицій наявна або розробляється

відповідно до неї нова теорія запобігання злочинності [57, с. 8]. В. В. Голіна зазначає, що «кримінологічна політика – це складова державної внутрішньої соціально-економічної політики, яка на основі Конституції України, теорії кримінології та інтегрованих нею знань визначає методологічні засади та шляхи, якими керується держава під час здійснення нерепресивної протидії злочинності та її виявам. Вона є ширше, ніж запобігання злочинності. Кримінологічна політика є своєрідною ідеологією, під впливом якої розробляються форми, завдання, зміст діяльності держави у сфері нерепресивного напряму боротьби зі злочинністю. Кримінологічна політика слугує як єдність державної концепції протидії злочинності, що виражається у відповідних директивних актах (законах, постановах, указах Президента України, програмах, планах); наукової кримінологічної теорії запобігання злочинам; особливого виду діяльності держави, її органів, громадськості, спрямованої на ефективну протидію злочинності як соціального явища та окремим її різновидам» [57, с. 9].

У свою чергу, І. М. Даньшин та А. Ф. Зелінський вважають, що кримінологічна політика не передбачає видання й застосування кримінальних законів. Запобігання завжди має активний, наступальний характер, але орієнтується не на репресію, а на скорочення сфери застосування примусових заходів. Політика профілактики злочинів реалізується на основі кримінологічного прогнозування й планування з урахуванням соціальної та економічної ситуації, що постійно змінюється [87, с. 34].

Поряд із застосуванням терміна «кримінологічна політика», деякі автори використовують терміни «політика у сфері профілактики злочинів», «кримінологічна (профілактична) політика», «державна політика у сфері профілактики правопорушень» тощо.

Досліджуючи поняття державної політики у сфері профілактики злочинів, В. І. Борисов вважає, що вона визначає основні напрями, цілі й засоби діяльності державних органів і громадськості, спеціально спрямованих на попередження злочинів шляхом усунення причин і умов, які спричиняють, і

здійснення попереджувально-виховного впливу на осіб, які схильні до їх вчинення. Вона виражається як у правових нормах, які регулюють профілактичну діяльність, так і в практиці їх застосування [29, с. 305–306].

П. Л. Фріс вказує, що «політика у сфері профілактики злочинів, яка базується на наукових знаннях про причини й умови, які сприяють злочинам, характеристику злочинності, особи злочинця й профілактику, є необхідною основою для успішної реалізації законотворчої, судової та пенітенціарної діяльності. Завдання зниження рівня злочинності може бути вирішене під час здійснення профілактичних заходів економічного, соціально-культурного, ідейно-виховного та іншого характеру. Виключення ж з політики у сфері боротьби зі злочинністю профілактичного напрямку призведе до штучного звуження її можливостей, позбавить головного й найефективнішого засобу в боротьбі зі злочинністю» [466, с. 191].

І. Б. Медицький підкреслює, що термін «кримінологічна (профілактична) політика» може бути трактований як розроблена Українською державою та здійснювана на підставі основоположних правових принципів стратегія і тактика виявлення, аналізу й оцінки причинного комплексу злочинності, розробка найбільш оптимальних напрямів з реалізації заходів, метою яких є досягнення позитивних зрушень у характеристиках злочинності, ліквідація або зниження потенціалу криміногенних факторів, що її детермінують [224, с. 110].

Не ставлячи під сумнів доктринальні точки зору і не заперечуючи дискусії з цієї проблеми, зазначимо, що всі вони мають право на існування, водночас підтримуємо В. В. Василевича, що кримінологічна політика у широкому розумінні – складова соціальної політики держави, що полягає у скоординованій діяльності всіх гілок влади й інституцій громадянського суспільства, спрямованій на виявлення криміногенних чинників (детермінантів) злочинності, запобігання кримінальним правопорушенням, прогнозування змін кримінологічної ситуації, розроблення стратегічних напрямів удосконалення положень кримінального (матеріального, процесуального і виконавчого)

законодавства, а також ужиття організаційно-управлінських заходів у системі органів кримінальної юстиції; у вузькому розумінні – як системи кримінологічних положень та рекомендацій щодо формування та реалізації правових, організаційно-управлінських і практичних інструментів боротьби зі злочинністю [34, с. 5].

Ефективне проведення кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту неможливе без чіткого уявлення про її базисні елементи: цілі, завдання, принципи, пріоритети, механізм реалізації, загальні правила поведінки учасників правовідносин тощо. Попри загальновідомий характер такого висновку, питання ідентифікації джерел кримінологічної політики досі лишається на узбіччі магістральних шляхів наукового пошуку.

Кримінологічна складова є нерозривною частиною політики протидії злочинності, що реалізовується через систему законів, спрямованих на боротьбу й профілактику злочинності та її різновидів. На підставі викладеного можна дійти висновку, що кримінологічна політика є стратегією політики боротьби зі злочинністю, а решта галузей – її тактикою.

Стосовно політики протидії злочинності доречно використовувати одночасно два напрями (стратегію і тактику) в боротьбі зі злочинністю – загальний (стосовно системи загалом) і спеціальний (стосовно окремих елементів). Причому в межах основних галузей, задіяних у реалізації цієї політики, можна не лише сформулювати першорядно важливі найближчі тактичні питання, а й намітити стратегічно вивірені тривалі завдання, що переслідують досягнення кінцевої мети [211].

Стратегія і тактика в боротьбі зі злочинністю повинні застосовуватися відносно діяльності всієї системи органів, безпосередньо задіяних у реалізації державної політики протидії злочинності. Важливо передбачити тактику вибору найбільш ефективних засобів і методів здійснення діяльності, без якої неможливо виробити дієву стратегію протидії. З огляду на це, відносити стратегію до всієї політики, а тактику – лише до її галузей не зовсім правильно.

Суть політики протидії злочинності полягає в системному аналізі заходів впливу на злочинність і в системній реалізації цих заходів. Причому соціологічна інформація (про злочинність, її причини, ефективність заходів впливу на неї) у цій системі відіграє одну з ключових ролей [211].

Стосовно кримінологічної політики доречно використовувати одночасно два напрями в організації та здійсненні – загальний (стосовно системи загалом) і спеціальний (стосовно окремих елементів). У межах основних галузей, задіяних у реалізації такої політики, можна не лише сформулювати першорядно важливі найближчі питання, а й намітити стратегічно вивірені довготривалі завдання, що переслідують досягнення кінцевої мети [423].

Зміст кримінологічної політики (окремого законодавчого акта чи складової загальної державної програми запобігання/ протидії злочинності) може бути різним, але необхідно дотримуватися певної структури тексту, що дозволить викласти основні положення, наміри влади, заходи й засоби досягнення цілей, ресурсне забезпечення, контролю, оцінки досягнутих результатів тощо [63].

Таким чином, *джерела кримінологічної політики* – це форма вираження (закріплення) політико-правових, соціально-економічних, законодавчих і урядових рішень (заходів), спрямованих на виявлення та усунення причин і умов вчинення злочинів, а також боротьбу зі злочинністю тієї чи іншої держави. Саме в джерелах кримінологічної політики декларуються мета, завдання та напрями кримінологічної політики держави, основні принципи її реалізації, визначаються пріоритети у сфері боротьби зі злочинністю.

У цьому контексті варто зазначити, що ЄС історично приділяє багато уваги питанням забезпечення БДР. Серед великої кількості документів, які присвячені таким проблемам, особливої уваги заслуговують:

Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 64/255 від 10 травня 2010 року про проголошення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011–2020 роки [371];

Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011–2020» (COM (2010) 0389) [298];

Резолюція Європейського парламенту від 27 вересня 2011 року про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011–2020 роки (2010/2235 (INI)) [372].

Зазначені документи інтегрують в собі комплексний підхід до забезпечення БДР у світі, який сформований на базі багаторічних досліджень, практик та набутого досвіду в цій сфері. Вони запровадили нову програму ЄС з БДР і змінили статистику, зменшивши кількість смертей внаслідок ДТП на 50 %. Так, Комісія ЄС у своєму Повідомленні та Європейський парламент у своїй Резолюції встановили загальні правила і цілі для всіх держав-членів ЄС відповідно до яких національні та місцеві стратегії, а також і законодавство із забезпечення безпеки руху мають бути адаптовані. Тобто прийняття зазначених документів знаменує собою початок уніфікації ПДР в ЄС.

Положення міжнародних актів, по-перше, мають особливе значення в системі регулювання, оскільки регламентують найбільш важливі за змістом та обсягом правовідносини певної сфери, зокрема безпеки на автомобільному транспорті; по-друге, вони є волевиявленням одразу кількох держав або інших суб'єктів міжнародного права, з огляду на що мають наднаціональний, стратегічний характер, адже приймаються на основі спільної угоди сторін, кожна з яких має значний обсяг прав і повноважень [400, с. 74].

Також, серед ключових правових засад варто виділити Угоду про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, прийнята Організацією Об'єднаних Націй (1958 р.), в якій встановлено єдині технічні приписи, яким мають відповідати деякі транспортні засоби, предмети

обладнання та частини задля використання їх у країнах, які їх виготовляють, а також полегшення використання на території держав – сторін Угоди транспортних засобів, предметів обладнання та частин, офіційно затверджених на основі зазначених приписів компетентними органами будь-якої держави-сторони [457].

Такий нормативно-правовий акт став основою для прийняття іншого міжнародного документа – Конвенції про дорожній рух (1968 р.), якою встановлено єдиний зразок, відповідно до якого країни – учасниці Конвенції видають власні національні правила дорожнього руху. У главі II документа регламентовано вимоги щодо дорожніх знаків і сигналів, прав та обов’язків учасників дорожнього руху, безпосередньо водіїв, розміщення на дорозі, порядку обгону, руху у смугах тощо [162].

Закон України «Про автомобільний транспорт» регламентує питання державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту, які спрямовані на:

- забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб’єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;
- захист національного ринку транспортних послуг і суб’єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, тощо [315].

У системі правових засад забезпечення БДР на автомобільному транспорті варто зупинити увагу на згаданому нами раніше Законі України «Про дорожній рух» (1993 р.), завдяки якому вперше була створена законодавча основа забезпечення БДР. Він відобразив ті позитивні зміни, які

відбулися у державі відносно до проблеми дорожньо-транспортної аварійності, проблеми захисту прав і законних інтересів учасників дорожнього руху [325].

У Законі були визначені основні принципи та напрями забезпечення БДР, повноваження органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у цій галузі, основні положення з організації державного обліку основних показників стану БДР та розроблення програм забезпечення БДР, участі громадських об'єднань у здійсненні заходів щодо забезпечення БДР, які у сукупності визначали галузь забезпечення БДР як об'єкт управління з боку держави з метою забезпечення прав громадян на безпечні умови участі у дорожньому русі, а також установлення основних вимог, яким повинна відповідати діяльність органів виконавчої влади, юридичних та фізичних осіб як суб'єктів забезпечення БДР.

Правильне визначення пріоритетів державної політики БДР – важлива запорука її ефективності. В умовах тотального дефіциту ресурсів забезпечення дорожньо-транспортної безпеки пов'язане з постійним перерозподілом сил і засобів, їх концентрацією на найбільш важливих напрямках розвитку. Така обставина зумовлює постановку питання про те, які саме напрями галузевої політики повинні вважатися пріоритетними й такими, що потребують першочергової реалізації.

Однак необхідно констатувати, що старий закон «Про дорожній рух» не відповідає вимогам сьогодення, оскільки цим законом не повним обсягом визначено комплекс заходів із забезпечення БДР. Крім того, не достатньою мірою визначено механізм контролю й нагляду за дорожнім рухом та рівень відповідальності органів, на які покладаються обов'язки щодо забезпечення БДР. Також слід зазначити значну численність актів, що регулюють суспільні відносини дорожнього руху, які недостатньо пов'язані між собою або навіть суперечать один одному. З огляду на це, виникає нагальна потреба у прийнятті закону, який регулював би відносини між суб'єктами забезпечення БДР, учасниками дорожнього процесу та визначав рівень їх відповідальності [383].

До правових засад забезпечення БДР на автомобільному транспорті, крім законів, належать підзаконні нормативно-правові акти, які регламентують більш конкретні, безпосередньо наближені до сфери роботи зазначених суб'єктів питання. Наприклад, у Положенні про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, закріплено правовий статус, функції, завдання та повноваження Укртрансбезпеки [335].

Вартий уваги й один із найголовніших підзаконних нормативних актів, положення якого стосуються сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та діяльності в ній відповідних суб'єктів, – постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» (2001 р.), в якій регламентовано широке коло питань, пов'язаних з іншими типів транспорту, а також встановлено єдиний порядок дорожнього руху на всій території України [351], а також Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті (2006 р.), назву якого змінено на Порядок проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі)» відповідно Постанови Кабінету Міністрів № 79 від 02.02.2022, який визначає процедуру здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів щодо організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, габаритно-вагових параметрів, а також здійснення державного контролю щодо наявності дозвільних документів на виконання перевезень і відповідності виду перевезень ліцензіям, внесення перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами [341].

До окремої групи правових засад необхідно віднести нормативно-правові акти, положення яких визначають стратегічні питання у сфері безпеки на автомобільному транспорті та транспорті загалом. До таких, наприклад, належать Стратегія національної безпеки України (2020 р.) [419; 400], Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (2020 р.) [421], Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (2018 р.) [255], Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (2020 р.) [330] та ін. Особливість цих нормативних актів полягає в тому, що вони не тільки встановлюють пріоритетні напрями роботи, а й визначають засоби, принципи та процедури досягнення поставлених цілей, очікувані результати, що є протипагою до констатованих проблем, зокрема у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [400].

Водночас на сьогодні 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 розв'язання 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 сьогоденної економічної кризи. Повною мірою 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.

Закони та прийняті на їх розвиток підзаконні нормативні правові акти створюють правову основу для запобігання кримінальним правопорушенням.

Кримінологічна політика – надзвичайно складний і багатогранний соціальний феномен, який існує в діалектичній єдності безмежного числа

ідейних, матеріальних, правових, організаційних та інших форм. Комплексне дослідження цього феномену можливе тільки на основі універсальної категорії, котра б, по-перше, розкривала його внутрішні зв'язки та закономірності, по-друге, давала чітке уявлення про шляхи його об'єктивізації, по-третє, повністю охоплювала процес його розгортання в часі.

З урахуванням цього можна виділити *такі завдання кримінологічної політики БДР*:

– прогнозування та мінімізація негативного впливу загроз у сфері БДР. Ключові аспекти дорожнього руху (в тому числі, джерела потенційної небезпеки) детерміновані не стільки політично, скільки технологічно. Це обумовлює їх сталість, прогнозованість, «зручність» для математичного аналізу. Як наслідок, основні загрози в сфері БДР здебільшого добре визначені, а плин часу мало позначається на їх актуальності. Сьогодні негативний вплив на означену сферу здійснюють практично ті самі чинники, що й десятки років тому, зокрема: зростання швидкісних характеристик транспортних засобів; незадовільний стан дорожньої мережі; низький рівень правосвідомості учасників дорожнього руху тощо. Таким чином, у цьому випадку важлива не так ідентифікація нових загроз для БДР (хоч і в цьому напрямі, безумовно, має вестись копітка робота), як прогнозування та упередження розвитку перманентних, хронічних проблем;

– поліпшення економічних показників, зумовлених станом дорожнього руху;

– забезпечення захисту та реалізації прав і свобод громадян у сфері дорожнього руху;

– запобігання кримінальним правопорушенням. Слід наголосити, що окреслене завдання тісно корелюється з кореспондуючою ціллю державної політики національної безпеки (викорінення злочинності), але при цьому не зовсім укладається в її межі. Тому є дві причини. Перша полягає в не зовсім коректному законодавчому формулюванні генеральної цілі. Повне викорінення злочинності – утопічне породження радянської правової доктрини, просякнутої

мрійництвом про ідеальне комуністичне суспільство, в якому не буде місця ні злочинцям, ні тюрмам [312, с. 221].

Безперечно, злочинність – явище суто негативне і з ним треба всіляко боротися. Але розраховувати в такій боротьбі на абсолютну перемогу, принаймні, наївно. Тому в галузевому контексті йдеться не про викорінення, а саме про запобігання кримінальним правопорушенням усіма доступними кримінологічними засобами;

- вдосконалення системи управління забезпеченням БДР;
- зміцнення законності та правопорядку в сфері дорожнього руху;
- інтеграція вітчизняного дорожньо-транспортного комплексу в європейську автотранспортну систему;
- підтримання обороноздатності країни.

Транспорт, зокрема, транспорт автомобільний – невід’ємна складова національної системи оборони. Розвиток дорожньо-транспортного комплексу визначає рівень мобільності Збройних Сил України, інших збройних формувань, створених відповідно до законодавства. А, як відомо, саме мобільність бойових підрозділів, частин і з’єднань, їх здатність до швидкого маневру та передислокації, становлять основу боєздатності армії. Будучи основним засобом наземного сполучення, автомобільний транспорт відіграє надзвичайно важливу роль в реалізації положень Воєнної доктрини України [49] та Концепції розвитку сектору безпеки і оборони України [344]. З огляду на високу рухомість, поліфункціональність, масштабність і щільність територіального охопту, автомобільний транспорт є ключовою ланкою механізму мобілізації, стратегічного розгортання військ, проведення тактичних операцій, ресурсного забезпечення армії, реалізації заходів цивільної оборони.

Практично всюди, де має місце використання автомобільного транспорту у воєнних цілях, успішне виконання завдань оборони залежить від БДР. Безпечні умови руху не тільки гарантують мобільність армійських підрозділів (частин, з’єднань), а й дозволяють уникнути людських та матеріальних втрат, не пов’язаних з бойовими діями (слід зазначити, що останнім часом дорожньо-

транспортні пригоди стабільно входять до п'ятірки основних причин «небойових» втрат армії).

Так, відповідно до ст. 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» від 12 травня 2015 р. № 389-VIII, в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан, військове командування разом із військовими адміністраціями (у разі їх утворення) можуть самостійно або із залученням органів виконавчої влади, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, органів місцевого самоврядування встановлювати, у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України, особливий режим в'їзду і виїзду, обмежувати свободу пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також рух транспортних засобів [352]. На виконання вимог вищезазначеного Закону постановою Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1455 було затверджено порядок встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан [340].

Заходи здійснення контролю щодо забезпечення БДР у воєнний час здійснюються як на блокпостах, так і поза їх межами [293]. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2021 р. № 1455 «Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан» блокпост – посилений контрольно-пропускний пункт, який за рішенням військового командування тимчасово встановлюється на вході/виході (в'їзді/виїзді) на територію/з території, де введено воєнний стан і встановлено особливий режим (за винятком державного кордону), на якому облаштовуються місця для перевірки осіб, транспортних засобів, багажу та вантажів, позиції вогневих засобів та бойової техніки, місця для відпочинку та забезпечення життєдіяльності особового складу, який виконує завдання на такому пункті, до складу якого можуть входити службові особи військових

формувань та правоохоронних органів, які відповідно до закону залучені до здійснення заходів правового режиму воєнного стану [288, с. 96–97].

За визначенням, зазначеним у постанові Кабінету Міністрів України від 08 липня 2020 року № 573 «Питання запровадження та здійснення деяких заходів правового режиму воєнного стану», що затверджує порядок здійснення заходів під час запровадження комендантської години та встановлення спеціального режиму світломаскування в окремих місцевостях, де введено воєнний стан, блокпост характеризується як посилений контрольно-пропускний пункт, який тимчасово встановлюється на в'їзді/виїзді (вході/виході) на територію/з території, де введено воєнний стан та запроваджено комендантську годину, на якому облаштовуються місця для перевірки осіб, транспортних засобів, багажу та вантажів, позиції вогневих засобів та бойової техніки, місця для відпочинку та забезпечення життєдіяльності особового складу, який виконує завдання на блокпосту [293].

На блокпостах відносно водіїв, транспортних засобів якими вони керують, вантажів здійснюються такі заходи контролю: перевірка документів, що посвідчують особу, підтверджують громадянство України чи спеціальний статус особи; перевірка документів, необхідних для здійснення перевезення вантажу (документів на транспортний засіб, документів на вантаж, дорожнього листа тощо); проведення огляду транспортного засобу та вантажу (товару) щодо відповідності документам на вантаж (товар); затримання осіб, транспортних засобів, вантажу (товару), проведення їх огляду та передачу їх уповноваженим представникам правоохоронних органів; тимчасове обмеження (заборону) руху транспортних засобів та осіб.

Разом із тим поза межами блокпостів заходи контролю у сфері дорожнього руху охоплюють: виявлення порушення встановленого порядку переміщення осіб, транспортних засобів, вантажів (товарів) на територію, де встановлено особливий режим; затримання осіб, транспортних засобів, вантажу (товару), проведення їх огляду та передачу їх уповноваженим представникам правоохоронних органів [293].

Особливим питанням щодо керування транспортними засобами у воєнний період є можливість руху саме під час комендантської години, яка запроваджується лише за наявності реальної загрози життю і безпеці осіб, інтересам суспільства або держави, а також для забезпечення громадського порядку. Визначаються час, протягом якого діють комендантська година, межі території їх запровадження, способи здійснення заходів щодо підтримання правопорядку, порядок руху залізничного, автомобільного, морського, річкового, повітряного транспорту, порядок створення, функціонування і місцезнаходження комендатури та її склад [293]. На території, де запроваджено комендантську годину, забороняється перебувати у визначений період доби на вулицях та в інших громадських місцях осіб без виданих перепусток, а також рух транспортних засобів. Дозволяється перебування у визначений період доби на вулицях та в інших громадських місцях, де запроваджено комендантську годину, без виданих перепусток особам та рух транспортних засобів Збройних Сил, Держспецтрансслужби, Національної гвардії, Держприкордонслужби, НПУ, Служби безпеки України, Державної фіскальної служби, Державної міграційної служби, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, які залучаються до здійснення заходів під час запровадження комендантської години, транспортним засобам спеціалізованого призначення, які виконують невідкладне службове завдання, за умови ввімкнення спеціальних світлових сигнальних пристроїв. Під час комендантської години в'їзд/виїзд (вхід/вихід) на територію/з території, де запроваджено комендантську годину, здійснюється лише через визначені комендатурою блокпости [293].

Такими є основні цілі/завдання державної політики в сфері БДР. Загалом, вони віддзеркалюють майже весь спектр генеральних цілей політики національної безпеки (виняток становлять лише ті цілі, котрі не знаходяться в діалектичному зв'язку з безпекою дорожнього руху, як станом захищеності його учасників від ДТП. Це, з одного боку, підтверджує думку про обумовленість багатьох питань БДР інтересами національної безпеки, а з

другого, свідчить про неабияку суспільну значущість їх постановки та вирішення.

Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту – це соціально обумовлена, взаємоузгоджена та нормативно визначена діяльність інституцій сектору безпеки щодо встановлення та впровадження комплексу заходів (рішень), спрямованих на виявлення криміногенних чинників і запобігання кримінальним правопорушенням, а також визначення стратегічних напрямів боротьби зі злочинністю. Зміст такої кримінологічної політики ґрунтується на: а) правовій ідеології, під впливом якої, з одного боку, розробляються стратегічні напрями розвитку транспортної безпеки, а з другого, використовується найбільш обґрунтована з соціально-політичних позицій наявна або розробляється відповідно до неї нова стратегія запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту; б) вихідних положеннях теорії запобігання кримінальним правопорушенням, яка включає рівневу систему запобіжного впливу: загальносоціальний, спеціально-кримінологічний, індивідуально-профілактичний та віктимологічний напрями.

Упровадження механізму формування та реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту сприятиме: розвитку та вдосконаленню законодавства про безпеку дорожнього руху; модернізації системи управління безпекою дорожнього руху; створенню на кримінологічних засадах науково обґрунтованої моделі запобігання кримінальним правопорушенням у цій сфері; формуванню, відповідно до криміногенної ситуації, комплексу рішень, спрямованих на виявлення та усунення детермінантів учинення кримінальних правопорушень та вдосконалення напрямів кримінологічного забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту боротьби зі злочинністю; активізації міжнародного співробітництва за цим напрямом, що сприятиме впровадженню в кримінологічну безпеку наукових досягнень, передового вітчизняного та зарубіжного досвіду; поліпшенню на державному рівні діяльності науково-

дослідних установ і закладів освіти з підготовки фахівців у сфері кримінологічної практики та транспортної безпеки.

3.3. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні становить собою діяльність цілої низки органів та посадових осіб у межах повноважень спрямовану на дотримання законності та правопорядку у сфері дорожнього руху, охорону прав і свобод людини та громадянина, а також законних інтересів особи, суспільства і держави у цій сфері.

Як і будь-яка інша організаційно-управлінська діяльність, забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту відбувається в межах відповідного правового поля, а отже, особи, які її здійснюють, є суб'єктами права та відповідних правовідносин [400, с. 51].

Суб'єкти запобігання утворюють цілісну у функціональному й організаційному відношенні систему, об'єднану спільністю мети та управління у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Складність цієї системи зумовлена, з одного боку, багатогранністю виконуваних завдань по забезпеченню безпеки, запобіганню, профілактиці, припиненню, розкриттю і розслідуванню кримінальних правопорушень, а з другого, розподілом завдань між суб'єктами різних рівнів, що обумовлене ієрархічною побудовою системи. Така система є складною соціальною організацією, бо групи однорідних органів, що входять до неї, утворюють відносно самостійні організаційні формування, які функціонують на основі тотожних закономірностей. Кожне з таких формувань є підсистемою більш великої системи та водночас складається зі своїх підсистем [193, с. 217–218].

Як зазначають науковці, оскільки злочинність породжується складним причинним комплексом, запобігання їй може бути ефективною лише за умови

формування відповідної системи комплексних економічних, соціальних, правових та організаційних заходів, спрямованих на нейтралізацію, блокування, витіснення цього небезпечного явища на засадах здійснення спеціальної правоохоронної діяльності [226]. Ядром такої діяльності має стати принципово нова правоохоронна структура, здатна оперативно реагувати на ті виклики й загрози [114, с. 477].

У широкому значенні в запобігання злочинності беруть участь представницькі органи, органи виконавчої влади, судові органи; весь комплекс підприємств, установ і організацій, що функціонують в різних сферах соціальної життєдіяльності; громадські об'єднання та окремі громадяни. Проте вказана діяльність здійснюється більшістю названих органів або організацій, супутніх у процесі виконання інших завдань. Лише для порівняно невеликої частини цих суб'єктів, які реалізують спеціальні цілі та завдання з запобігання, наділені відповідними правами й обов'язками з впливу на ті або інші криміногенні чинники та у зв'язку з цим здійснюють відповідне інформаційне, методичне, ресурсне, кадрове забезпечення, вказана діяльність є спеціально обумовленою [193, с. 219].

У межах запобігання кримінальним правопорушенням неможливо не згадати про суб'єктів, які його здійснюють. Залежно від цілей, завдань і функціональних обов'язків суб'єктів запобігання умовно можна поділити на дві групи: а) суб'єкти запобігання, які діють на загальносоціальному рівні; б) спеціальні суб'єкти запобігання, до яких належать: органи, які спеціально створені для боротьби зі злочинністю (які діють у межах кримінального судочинства); органи, що здійснюють інші функції (діють поза межами кримінального судочинства) [491, с. 21–22].

Змістовна сторона поняття «запобігання злочинності» містить два аспекти: кримінально-правовий і кримінологічний. Кримінально-правовий аспект становить діяльність правоохоронних органів з виявлення й розслідування кримінальних правопорушень, виявлення винних осіб і притягнення їх до встановленої законом відповідальності, судовий розгляд

кримінальних проваджень і виконання покарань. Кримінологічний аспект становить діяльність правоохоронних й інших органів із виявлення чинних детермінант злочинності, їх усунення, ослаблення, нейтралізації, а також запобігання виникненню нових [134, с. 93].

Основними напрямками діяльності правоохоронних органів є: забезпечення законності, запобігання виникненню причин та умов учинення суспільно небезпечних діянь, недопущення їх розвитку і ліквідація наслідків, протидія злочинності й іншим кримінальним правопорушенням.

Обов'язковою передумовою формування ефективної кримінологічної політики БДР є визначення кола учасників цього процесу, об'єктивна оцінка їх можливостей і фактичної ролі в галузевому нормотворенні. Лише таким чином можна виявити та усунути чинники, котрі перешкоджають реалізації кримінологічного забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Як зазначено О. М. Литвином: «... для побудови грамотної, дієвої політики потрібне чітке уявлення про її механізми, технології, процедури, а, головне, – про систему її суб'єктів. Останні впливають на політику сотнями способів, через різноманітні канали, з абсолютно відмінними (інколи – контрадикторними) цілями. Не знаючи принципів, методів і форм їхньої діяльності, неможливо передбачити, який первинний стратегічний задум та, зрештою, якою буде сама політика» [213, с. 44–45].

Вироблення державної політики – це складний процес взаємодії широкого кола учасників суспільно-політичних відносин, які суттєво різняться за походженням, інституційною природою, роллю в прийнятті управлінських рішень, правовим статусом й багатьма іншими ознаками [8, с. 36]. Зважаючи на різноманітність суб'єктного складу політикоформування, вітчизняними та зарубіжними вченими неодноразово здійснювались спроби систематизувати його шляхом побудови відповідних класифікацій.

Система суб'єктів кримінологічної політики у сфері забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту містить у собі широке коло суб'єктів як державної, так і недержавної належності, які так чи інакше беруть участь у

цьому процесі. Однак їх діяльність повинна відповідати єдиній, цілеспрямованій державній політиці та потребує координації у боротьбі зі злочинністю, яка на сьогодні відсутня.

На підставі аналізу положень чинного законодавства, а також сучасних доктринальних підходів класифікацію суб'єктів забезпечення такої діяльності проведено за критеріями належності до держави й характером повноважень на дві групи: 1) *формуючі* – державні органи, які визначають державну політику у сфері боротьби (у тому числі запобігання кримінальним правопорушенням) зі злочинністю, а саме: Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України; центральні органи виконавчої влади (Міністерство інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України);

2) *реалізуючі* – органи, які визначають правила, норми та стандарти БДР і використання автомобільного транспорту, поведінки на ньому, розробляють і впроваджують необхідні для їх практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо усунення детермінантів й запобігання правопорушенням, припинення, ліквідації небезпек, загроз та їх наслідків; державні органи, які здійснюють правоохоронну діяльність; (Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека); Державне агентство автомобільних доріг України; НПУ; Головний сервісний центр МВС України; органи місцевого самоврядування, до функцій яких належить здійснення контролю за виконанням законодавства щодо забезпечення БДР; недержавні підприємства, установи, організації; об'єднання громадян та громадяни та ін.).

Водночас, як наголошує Є. В. Скрипа, особливе місце в системі суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить суб'єктам владних повноважень. Згідно з чинним законодавством, суб'єкт владних повноважень – це орган державної влади, орган місцевого самоврядування, їхня посадова чи службова особа, інший суб'єкт реалізації ними публічно-владних управлінських функцій на підставі законодавства, зокрема виконання делегованих повноважень або надання послуг [400, с. 59].

Ці суб'єкти здійснюють регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту з метою: забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності; забезпечення якісного й безпечного функціонування автомобільного транспорту; розвитку та вдосконалення нормативної бази діяльності автомобільного транспорту; визначення загальних засад стратегічного розвитку, системи управління, реформування та регулювання автомобільного транспорту; визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту; захисту прав споживачів під час їх транспортного обслуговування; захисту національного ринку транспортних послуг і суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту; створення рівних умов для роботи всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, обмеження монополізму й розвитку конкуренції; забезпечення зайнятості населення, підготовки спеціалістів і робочих кадрів, охорони праці; раціонального використання енергетичних та матеріальних ресурсів; охорони довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту, проведення науково-технічної роботи, досліджень і розвитку системи статистики [315].

Означене регулювання та контроль у сфері автомобільного транспорту реалізують шляхом проведення центральними й місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних, матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах [315].

Отже, саме суб'єкти владних повноважень визначають засади державної політики у сфері забезпечення БДР, формують і здійснюють її, контролюють процес її реалізації, практичного втілення, у зв'язку з чим вони уповноважені

на: прийняття відповідних обов'язкових для виконання управлінських актів, рішень; учинення дій, пов'язаних із втручанням у діяльність інших суб'єктів, у межах, необхідних для забезпечення досліджуваної безпеки; застосування заходів впливу, аж до примусу. Тобто ці суб'єкти покликані формувати й підтримувати відповідну загальну політико-правову атмосферу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [402, с. 184–185].

Інші ж суб'єкти роблять свій внесок у забезпечення безпеки на автомобільному транспорті шляхом сумлінного та чіткого виконання встановлених державою, в особі уповноважених нею суб'єктів, відповідних вимог із питань безпеки на транспорті, закріплених у чинному законодавстві. Дотримання цих вимог дає таким суб'єктам можливість безперешкодно користуватися автомобільним транспортом, займатися господарською діяльністю у сфері автомобільного транспорту чи з його використанням. Так, відповідно до ст. 12 Закону України «Про транспорт» (1994 р.), підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати: потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях; обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб; якісне і своєчасне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти; виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України; безпеку перевезень; безпечні умови перевезень; запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту; права на пільги громадян щодо користування транспортом [362]. Реалізуючи ці обов'язки, підприємства транспорту мають право: визначати термін і графік перевезень; призначати регулярні й додаткові рейси, маршрути перевезень; пропонувати рівень комфорту на власний вибір пасажирів; вимагати від пасажирів, відправників та одержувачів вантажів виконання вимог цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту [362].

Суб'єкти формування кримінологічної політики відіграють стрижневу роль у державній політиці БДР. З-поміж усіх інших учасників політичного процесу тільки вони наділені повноваженнями діяти від імені народу, приймати загальнообов'язкові управлінські рішення, примушувати до їх виконання, розпоряджатися загальнонаціональними ресурсами. Лише їм дано право визначати генеральний політичний курс країни та вектори галузевих політик. За ними – перше й останнє слово у вирішенні будь-яких питань державно-політичного характеру.

До них насамперед варто віднести таких державних суб'єктів забезпечення БДР в Україні, як:

Верховна Рада України, яка визначає основні напрями державної політики у сфері БДР, встановлює законодавчі основи її реалізації. Їй належать: прийняття законів; затвердження Державного бюджету України та внесення змін до нього, контроль за виконанням Державного бюджету України, прийняття рішення щодо звіту про його виконання; визначення засад внутрішньої і зовнішньої політики; затвердження загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля; заслуховування щорічних та позачергових послань Президента України про внутрішнє і зовнішнє становище України; розгляд і прийняття рішення щодо схвалення Програми діяльності Кабінету Міністрів України; призначення низки вищих посадових осіб у державі тощо [166]. Головний внесок такого вищого законодавчого органу в забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту полягає в його законотворчій, організаційно-установчій та контрольній діяльності. Ключова роль цього органу держави виявляється в тому, що саме він визначає організаційно-правові засади забезпечення безпеки в зазначеній галузі, встановлює основоположні правила поведінки, що є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами, незалежно від їх правового статусу;

Президент України як гарант додержання Конституції України, прав і свобод людини та громадянина повинен усіляко дбати про забезпечення їх

додержання і захисту, у тому числі засобами запобігання злочинності. Певною мірою ці повноваження виконувалися. Президент України затверджував Комплексну програму боротьби зі злочинністю (1999, 2001, 2005 рр.), де чільне місце відводилося програмуванню діяльності щодо запобігання їй. Затверджувалися й інші концептуальні та програмні документи з питань протидії деяким виявам злочинності, зокрема корупції [355]. Президент України протягом 1995–2004 рр. та за нинішньої каденції часто видавав укази, у яких безпосередньо або через доручення Уряду передбачалося розроблення та вжиття заходів, прямо або опосередковано спрямованих на запобігання злочинності. Загалом президентських актів зазначеної тематики не бракує. Проте суттєвою прогалиною був і є недостатній контроль за виконанням указів та розпоряджень Президента України, відсутність належної відповідальності тих, хто допускає їх невиконання, передусім голів обласних, міських і районних державних адміністрацій. На багатьох територіях запобігання злочинності не організовано, фактично не здійснюється як постійна система.

Таким чином, хоча ч. 1 ст. 102 Конституції України [166] не визначено, до якої гілки влади належить Президент України, водночас ч. 2 цієї статті визначено, що: «Президент є гарантом державного суверенітету, територіальної цілісності України, дотримання Конституції України, прав та свобод людини і громадянина». Тому на виконання Конституції України та законів України Президент України підписує закони України, спрямовані на загальносоціальне та спеціальне запобігання правопорушенням і злочинам, указами регламентує правоохоронну та запобіжну діяльність, затверджує комплексні програми попередження злочинності на певний період.

Проте необхідно зауважити, що в зв'язку зі змінами до Конституції України Комплексна програма на 2007–2009 роки [332] була затверджена постановою Кабінету Міністрів України. Слід зауважити, що ця програма несе як позитивні, так і негативні ознаки. Безперечним позитивом програми є термін її дії. Попередні програми належали до категорії довгострокових і за час свого функціонування встигали морально застарівати, враховуючи швидкоплинність

суспільних відносин у період становлення державності. Термін у два роки дозволяє точніше прогнозувати розвиток подій, а отже, формувати більш конкретні (адресні) плани заходів, спрямованих на запобігання правопорушенням та злочинам. Досить дискусійним є питання передачі повноважень затвердження комплексних програм від Президента України до Кабінету Міністрів України. З одного боку, саме Кабінет Міністрів України, формуючи бюджет на поточний рік, насичує такі програми реальним змістом щодо забезпечення окремих пунктів програми необхідними ресурсами, тим більше, що правоохоронні органи функціонально підпорядковані Кабінету Міністрів України;

Кабінет Міністрів України, що є вищим органом у системі органів виконавчої влади. Кабінет Міністрів України відповідальний перед Президентом України і Верховною Радою України, підконтрольний і підзвітний Верховній Раді України в межах, передбачених Конституцією України, здійснює загальнодержавне регулювання діяльності щодо БДР відповідно до своїх повноважень, зокрема: підготовка проєктів законів, нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України; розроблення і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання транспорту загального користування; фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; координація діяльності міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки; контроль за виконанням законодавства про дорожній рух; визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки; встановлення єдиних вимог щодо проєктування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, затвердження програм їх будівництва; встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану

транспортних засобів, що експлуатуються в Україні; визначення порядку видачі сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху; визначення порядку здійснення державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку транспортних засобів, проведення їх обов'язкового технічного контролю та визначення обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, визначення переліку обладнання, необхідного для одержання суб'єктами господарювання права на здійснення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування та зареєстрованих територіальними органами МВС України, а також переліку документів, що подаються для одержання такого права та інші повноваження; визначення порядку оформлення і видачі погоджень та дозволів, надання інших послуг, пов'язаних із забезпеченням БДР, а також визначення розміру плати за оформлення і видачу таких погоджень та дозволів, надання відповідних послуг; встановлення правил приймання іспитів із знань ПДР і навичок керування транспортними засобами; встановлення єдиних вимог і затвердження типових навчальних програм для учасників дорожнього руху, формування належної дорожньої культури та організація навчання різних груп населення ПДР; визначення порядку функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі; затвердження методики визначення економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок ДТП [325].

Роль цього органу, на думку Є. В. Скрипи, полягає в тому, що він визначає з урахуванням проблем і викликів, що стоять перед Україною, стратегію організації та здійснення державної політики у сфері транспорту, зокрема щодо забезпечення безпеки на ньому; ставить перед центральними й іншими органами виконавчої влади конкретні завдання щодо реалізації

державної політики в зазначеній сфері та контролює їх виконання; визначає обсяги й джерела ресурсів, необхідних для належної реалізації відповідних заходів державної політики у сфері забезпечення безпеки на транспорті, зокрема автомобільному; оцінює ефективність і результативність державної політики в зазначеній сфері, визначає перспективи та пріоритети її подальшого розвитку [400].

Офіційні інститути влади виступають головним інспіратором, «конструктором» та, одночасно, провідником політики БДР. Саме вони детермінують і легітимізують галузеву політику, підводять під неї матеріальний базис, окреслюють її напрями, розробляють та активують механізми її реалізації. Саме вони наповнюють політику конкретним змістом, і саме вони відповідають за її ефективність.

У сфері БДР функції влади, які формують кримінологічну політику, здійснюються шляхом: нормативно-правової регламентації кореспондуючих суспільних відносин; моніторингу та прогнозування стану БДР; розроблення державних цільових програм і концепцій, спрямованих на зменшення кількості ДТП та їх шкідливих наслідків; координації діяльності соціально-політичних сил, зацікавлених у гармонійному функціонуванні дорожньо-транспортного комплексу; інформаційної роботи з населенням, створення позитивного соціально-психологічного фону для майбутніх реформ і нововведень; налагодження міжнародного співробітництва в галузі автомобільного транспорту тощо.

Окреслені напрями діяльності мають вагоме значення. У ході їх реалізації кримінологічна політика БДР не просто твориться, а й «освячується» правом (тим самим вона набуває рис формальної визначеності та загальнообов'язковості). Розрізнені ідеї, наміри й задуми – інтегруються в єдину стратегію галузевого розвитку. Зусилля суб'єктів формування та реалізації кримінологічної політики консолідуються навколо найбільш значущих проблем дорожньо-транспортної безпеки.

Однак, як показує практика, не всі ці напрями реалізуються належним чином та приносять відчутний результат. Недосконалість вітчизняного законодавства сприяє вчиненню кримінальним правопорушенням, а отже, й зумовлюються негативні наслідки у сфері БДР та експлуатації

Щодо другої групи, то відповідно до ст. 11 Закону України «Про транспорт», міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання у межах своєї компетенції забезпечують БДР, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативні акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам, установам та організаціям, що входять до їх складу, у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення БДР. У міністерствах, інших центральних органах виконавчої влади й об'єднаннях, підприємствах та організаціях, що мають транспортні засоби, при чисельності зайнятих експлуатацією транспортних засобів понад 50 осіб, вводиться посада фахівця з БДР, а понад 500 осіб – створюється служба БДР [362].

До компетенції органів влади Автономної Республіки Крим, обласних, Київської та Севастопольської міських рад, обласних, Київської та Севастопольської державних адміністрацій у сфері забезпечення БДР віднесено: прийняття нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України; затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; виконання вимог законодавства та рішень органів виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку; розроблення, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки; формування міських і районних фондів, у тому числі позабюджетних, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки; державний нагляд та контроль за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, за діяльністю підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та

господарювання щодо планування та виконання заходів з БДР, вимог екологічної безпеки; формування фондів для фінансування державних програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки; забезпечення розвитку мережі місцевих автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, їх утримання та охорони; керівництво діяльністю з організації дорожнього руху; організацію навчання населення ПДР, проведення виховних заходів щодо його безпеки; організація підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і розвиток мережі відповідних навчальних закладів; організація й здійснення заходів для своєчасного забезпечення потерпілих внаслідок ДТП екстреною медичною допомогою безпосередньо на місці події та їх транспортування для надання подальшої медичної допомоги до відповідних закладів охорони здоров'я; організація й фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; керівництво роботою з пропаганди БДР, вимог екологічної безпеки та ін.; планування заходів, пов'язаних із профілактикою БДР, та контроль за їх виконанням; контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг; організація дорожнього руху на території міста і району згідно з відповідними генеральними планами, проєктами детального планування та забудови населених пунктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху та з екологічно безпечними умовами; здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму; проведення роботи з пропаганди БДР; керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання за виконанням вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку; контроль за виявленням дорожньо-транспортних пригод та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах;

організація системи заходів щодо медичного забезпечення БДР та контроль за їх реалізацією; накладання у межах своєї компетенції адміністративних стягнень за порушення законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки [325].

Головними органами й установами, які реалізують кримінологічну політику у сфері БДР, є органи та підрозділи МВС України (НПУ), до повноважень якої відносять регулювання дорожнього руху та здійснення контролю за дотриманням ПДР його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, а також забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку) та Міністерства інфраструктури України (Державна служба України з безпеки на транспорті, яка реалізовує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті; Державне агентство автомобільних доріг України, діяльність якого спрямовано на забезпечення надійного і безпечного руху автомобільними дорогами загального користування); органи БДР Міністерства оборони України (МОУ) (військова інспекція БДР Військової служби правопорядку у Збройних Силах України та ін.) [411].

МВС України є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. Відповідно до Положення про Міністерство внутрішніх справ України, до покладених на Міністерство внутрішніх справ України завдань віднесено: розроблення проєктів державних програм з питань забезпечення публічної безпеки і порядку, протидії злочинності, БДР; участь у формуванні та забезпеченні наукової та науково-технічної політики держави в сфері БДР; створення та ведення реєстру закладів, які здійснюють підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, а також здійснення

державного контролю за додержанням ними вимог законодавства в зазначеній сфері та ін. [336].

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» до повноважень МВС України у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить: здійснення державної реєстрації та обліку транспортних засобів, приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами і видача відповідних документів; погодження проєктів конструкцій транспортних засобів у частині дотримання вимог щодо забезпечення БДР; забезпечення організації та здійснення контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, обліком суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, що провадять таку діяльність, а також за прийманням іспитів з перевірки знань правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом та видачею відповідних свідоцтв установленого зразка; ведення реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю та державного контролю за додержанням такими суб'єктами вимог законодавства у цій сфері; ведення Реєстру адміністративних правопорушень у сфері БДР, надання доступу до ресурсів цього реєстру щодо порушень правил зупинки, стоянки та паркування транспортних засобів, зафіксованих в автоматичному режимі або в режимі фотозйомки (відеозапису), посадовим особам, уповноваженим розглядати справи за такі правопорушення та ін. [325].

Відповідно до Стратегії розвитку органів внутрішніх справ України (2014 р.) [422], МВС України було реформоване в орган управління в системі центральних органів виконавчої влади. Наразі на нього покладено завдання формування державної політики в таких сферах, як: забезпечення охорони прав людини і основних свобод, інтересів суспільства і держави; протидії злочинності; підтримання публічної безпеки і порядку; надання поліцейських і адміністративних послуг; захист державного кордону та охорони суверенних прав України; організації цивільного захисту, запобігання виникненню надзвичайних ситуацій і ліквідація їх наслідків; міграції і громадянства.

2015 року було утворено Головний сервісний центр МВС як міжрегіональний територіальний орган з надання сервісних послуг МВС та Регіональні сервісні центри [363], а у 2017 р. Стратегією розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року [361] визначено основні шляхи розвитку таких центрів, зокрема: впровадження сервіс-орієнтованого підходу в діяльності органів системи МВС; забезпечення дерегуляції і спрощення процедур; упровадження системи управління якістю в діяльності з надання органами системи МВС адміністративних послуг, розроблення і впровадження стандартів та прозорих процедур обслуговування населення, а також механізмів оцінювання громадянами якості надання адміністративних послуг; відкритість обслуговування в сервісних центрах; забезпечення доступності адміністративних послуг шляхом делегування окремих повноважень акредитованим суб'єктам; подальший розвиток та активізація публічно-приватного партнерства; збільшення кількості адміністративних послуг, що надаються в режимі реального часу, популяризація таких послуг і стимулювання населення до їх отримання; побудова ефективної системи комунікації, пов'язаної з наданням адміністративних послуг; розроблення та впровадження антикорупційних заходів.

Основними завданнями Головного сервісного центру МВС України у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є: 1) участь у реалізації державної політики у сферах надання послуг, БДР та перевезення небезпечних вантажів, забезпечення у визначеному порядку державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання та іншими суб'єктами вимог законодавства в цих сферах, моніторинг у визначений законодавством спосіб дотримання суб'єктами господарської діяльності та іншими суб'єктами норм, правил та стандартів у відповідній сфері; 2) здійснення контролю за відповідністю конструкції, комплектації та обладнання транспортних засобів, номерних знаків транспортних засобів нормам і стандартам та погодження відповідної нормативно-технічної документації; 3) забезпечення державного

обліку зареєстрованих транспортних засобів, видачі (обміну) посвідчень водія, ДОПНВ-свідоцтв про підготовку водіїв, свідоцтв про підготовку уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів, свідоцтв про допуск транспортних засобів до перевезення небезпечних вантажів та нагромадження інформації з цих питань у Єдиному державному реєстрі МВС;

4) забезпечення організації та здійснення контролю за підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв транспортних засобів, обліком суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності, що провадять таку діяльність, а також за прийманням іспитів з перевірки знань правил перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом та видачею відповідних свідоцтв установленого зразка;

5) ведення обліку суб'єктів господарювання, які здійснюють оптову та роздрібну торгівлю автомобілями, автобусами, мотоциклами всіх типів, марок і моделей, причепами, напівпричепами, мотоколясками, іншими транспортними засобами вітчизняного та іноземного виробництва їх складовими частинами, що мають ідентифікаційні номери, а також забезпечення їх у встановленому порядку номерними знаками для разових поїздок, бланками актів приймання-передачі транспортних засобів та їх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, облікованими в територіальних органах з надання сервісних послуг МВС України біржовими угодами;

6) ведення реєстру суб'єктів здійснення обов'язкового технічного контролю колісних транспортних засобів та державного контролю за додержанням такими суб'єктами вимог законодавства в цій сфері шляхом моніторингу інформації, що передається суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів до загальнодержавної бази даних про результати проведення обов'язкового технічного контролю;

7) формування загальнодержавної бази даних про результати обов'язкового технічного контролю транспортних засобів на підставі інформації про результати перевірки технічного стану транспортного засобу, що надається суб'єктами проведення обов'язкового технічного контролю, та інформації про укладення договорів обов'язкового страхування

цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, які підлягають обов'язковому технічному контролю, що надається страховиками; 8) організація, координація, спрямування та контроль діяльності територіальних органів з надання сервісних послуг [333].

Сервісний підхід у державному управлінні насамперед передбачає розвиток форм, методів і технологій управління, спрямованих на підвищення якості публічних послуг. Останнім часом дедалі більш поширеним у світі стає запровадження інклюзивного багатоканального підходу до надання інформаційних послуг, що передбачає їх доступність для споживача через кілька різних каналів (через центри надання послуг, кол-центри, урядові вебпортали, а також через публічні кіоски, мобільні телефони, соціальні мережі). Застосування мультиканальної стратегії дозволяє зробити більш зручним, спростити і розширити доступ громадян до інформаційних послуг, і таким чином підвищити якість їх надання. Важливими перевагами такого підходу також є й те, що він дозволяє задовольнити потреби різних груп споживачів послуг, у тому числі й соціально-вразливих верств населення. Одним із каналів, що розвивається найбільш динамічно і має значний потенціал в контексті підвищення ефективності надання послуг, є *мобільний доступ до інформаційних послуг*. Протягом останніх років кількість країн світу, які використовують мобільний канал для надання державних послуг, збільшилась вдвічі [527; 45].

Особливе місце у системі суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить НПУ – центральному органу виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ і який реалізовує державну політику у сферах забезпечення охорони прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку [348; 338]. Відповідно до КПК України, запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та автомобільного транспорту належить до компетенції НПУ [183].

На думку Д. М. Тичини, у будь-якій державі структурні елементи системи суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням взаємопов'язані по вертикалі і горизонталі кримінальними процесуальними нормами та впливають один на одного. Одночасно кожен суб'єкт, у тому числі будь-який структурний підрозділ правоохоронних органів, має системну ознаку, тобто певний комплекс властивостей і якостей, які не можуть бути зведені лише до арифметичної суми складових [439, с. 156]. Зокрема, у Законі України «Про Національну поліцію» чітко зазначено завдання щодо запобігання кримінальним правопорушенням, а саме: здійснення превентивної та профілактичної діяльності, спрямованої на запобігання вчиненню правопорушень; виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінальних та адміністративних правопорушень, вжиття у межах своєї компетенції заходів для їх усунення та ін. [348]. У цьому контексті варто до завдань також віднести: регулювання дорожнього руху та контроль за додержанням ПДР його учасниками й правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; супроводження транспортних засобів у випадках, передбачених законом; видання відповідно до закону дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видання та погодження дозвільних документів у сфері забезпечення БДР.

Відповідно до Закону України «Про дорожній рух» до повноважень НПУ у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту віднесено: участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення БДР; забезпечення БДР; організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення; погодження відповідно до вимог цього Закону інших законодавчих актів проєктів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг; погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації

дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проєктів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збирання, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні; здійснення контролю за БДР під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів; інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері БДР в автоматичному режимі [325].

У ст. 13 Закону України «Про Національну поліцію» визначено, що систему поліції складають:

- 1) центральний орган управління поліцією;
- 2) територіальні органи поліції [348].

До центрального органу управління поліції входять організаційно поєднані структурні підрозділи, що забезпечують діяльність керівника поліції, а також виконання покладених на поліцію завдань.

У складі поліції функціонують: 1) кримінальна поліція; 2) патрульна поліція; 3) органи досудового розслідування; 4) поліція охорони; 5) спеціальна поліція; 6) поліція особливого призначення; 7) інші підрозділи, діяльність яких спрямована на виконання завдань поліції або на забезпечення її функціонування, рішення про створення яких приймається керівником поліції за погодженням з Міністром внутрішніх справ [348]. Для усіх цих органів поліції визначені загальні завдання – надання поліцейських послуг у сферах: забезпечення публічної безпеки і порядку; охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави; протидія злочинності; надання в межах, визначених законом, послуг із допомоги особам, які з особистих, економічних,

соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги (ст. 2) [348].

Як бачимо, завдання мають загальний характер і конкретизації щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту не містять. Крім того, зрозуміло, що не всі підрозділи НПУ у змозі запобігати таким кримінальним правопорушенням у силу різних обставин: завдань, функцій, компетенції, повноважень, підготовленості тощо.

Здійснивши аналіз Положень про кожний підрозділ органів НПУ, дійшли висновку, що певною мірою мова може йти тільки про патрульну поліцію, кримінальну поліцію і органи досудового розслідування. До речі, з приводу органів досудового розслідування слід зазначити, що вони не мають статусу «орган» і такий запис у Законі України «Про Національну поліцію» суперечить ст. 38 КПК України, де визначено їх статус як слідчих підрозділів органів НПУ [183]. У зв'язку з цим, доцільно внести зміни до п. 3 ст. 13 Закону України «Про Національну поліцію», виклавши підп. 3 в редакції «слідчі підрозділи».

До основних завдань патрульної поліції відноситься забезпечення БДР та організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань БДР [339]. Патрульна служба відповідно до покладених на неї завдань здійснює: цілодобове патрулювання території обслуговування з метою забезпечення належної охорони громадського порядку, громадської безпеки та контролю за дотриманням ПДР, забезпечення його безпеки; у разі необхідності здійснює регулювання дорожнього руху; реагування на повідомлення про правопорушення, надання невідкладної допомоги; своєчасне реагування на повідомлення про вчинення правопорушень, а також з метою надання допомоги громадянам; самостійне виявлення правопорушень під час патрулювання та в інших випадках, передбачених законодавством, звертає увагу на правопорушення з метою їх запобігання, припинення, документування і притягнення до відповідальності; припинення правопорушень: припиняє виявлені кримінальні та адміністративні правопорушення, застосовуючи для

цього передбачені законодавством права і повноваження; у випадках та в спосіб, передбачені законодавством, розглядає справи про адміністративні правопорушення і застосовує заходи адміністративного впливу до правопорушників; затримання правопорушників та доставлення їх до підрозділів органів внутрішніх справ: у випадках, визначених законодавством, здійснює затримання особи та її доставлення, а також застосовує інші заходи забезпечення провадження відповідно до законодавства та ін. [339].

Департамент патрульної служби здійснює погодження: проєктів і схем організації дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах; заходів забезпечення БДР відповідно до державних стандартів, норм, правил, у тому числі шляхом упровадження необхідних технічних засобів організації дорожнього руху; інших дозвільних документів у сфері БДР [302].

Таким чином, на патрульну поліцію України покладається широке коло завдань, що становлять основу в забезпеченні БДР, експлуатації автомобільного транспорту й запобіганні кримінальним правопорушенням.

Також, в умовах сьогодення, запобігання кримінальним правопорушенням в основному покладається на Департамент карного розшуку (ДКР). Завдання оперативно-розшукової діяльності (ОРД) регламентовані у ст. 1 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність», зокрема: пошук і фіксація фактичних даних про протиправні діяння окремих осіб та груп, відповідальність за які передбачена КК України, розвідувально-підривну діяльність спеціальних служб іноземних держав та організацій в інтересах кримінального судочинства [349].

Водночас кримінальним процесуальним законом встановлено, що співробітники оперативних підрозділів здійснюють процесуальні дії в кримінальному провадженні за письмовим дорученням слідчого, прокурора (ч. 1 ст. 41 КПК України) [183]. Доручення слідчого, прокурора щодо проведення слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій є обов'язковими для виконання оперативним підрозділом (ч. 3 ст. 41 КПК України). Таке правове регулювання відносин між зазначеними суб'єктами

означає, що співробітники оперативних підрозділів позбавлені права на оскарження вказівок, наданих їм на підставі норм кримінального процесуального права. Водночас закон установлює, що співробітники оперативного підрозділу не мають права здійснювати процесуальні дії у кримінальному провадженні за власною ініціативою або звертатися з клопотаннями до слідчого судді чи прокурора, а під час виконання доручень слідчого, прокурора користуються повноваженнями слідчого (ч. 2 ст. 41 КПК України). Тому оперативні підрозділи за законом можуть мати права слідчого, але не всі. У них, наприклад, відсутнє право самостійно здійснювати слідчі (розшукові) дії, оскаржувати вказівки прокурора та ін. Уже в цьому виявляється суттєва нерівність слідчого й оперативника у виконанні завдань та досягненні мети досудового розслідування, які для них є спільними.

Водночас процесуальний порядок надання доручень не сприяє підвищенню ефективності виконання завдань щодо запобігання кримінальним правопорушенням з причини того, що містить елементи формалізму. І тут не йдеться про те, що практика досудового розслідування виробляє вкрай заформалізовані процедури. Річ у тім, що сам законодавець закладає у норми кримінального процесуального права такі формальні процедури. Л. М. Лобойко нарахував 12 етапів виконання доручень слідчого органом дізнання: 1) складання доручення слідчим; 2) направлення його до відділу документального забезпечення органу дізнання; 3) направлення доручення із відділу документального забезпечення до начальника органу дізнання; 4) розгляд цього документа начальником органу дізнання і визначення ним виконавця; 5) направлення доручення до відділу документального забезпечення; 6) отримання і виконання доручення особою, якій воно доручено начальником; 7) підготовка матеріалів на виконання доручення і супровідного листа від імені начальника органу дізнання на ім'я слідчого; 8) спрямування матеріалів і листа до відділу документального забезпечення; 9) спрямування їх із відділу документального забезпечення до начальника; 10) розгляд матеріалів начальником і підпис листа; 11) направлення листа і матеріалів до відділу

документального забезпечення; 12) отримання слідчим матеріалів виконання доручення [219, с. 41].

І це при тому, що термін виконання доручення складає до 10 днів. Цілком зрозуміло, що в оперативних працівників не вистачає часу на належне виконання доручення. Тому і з'являються у кримінальних справах формальні відписки слідчому про те, що встановити обставини чи осіб, що вимагав слідчий у своєму дорученні, «не можливо» [219, с. 41]. Із введенням у дію чинного КПК України у 2012 р. в етапності виконання оперативними підрозділами доручень слідчих нічого не змінилося.

Викладена негативна ситуація співпраці слідчого (прокурора) й оперативних підрозділів може мати такі шляхи вирішення: законодавчо позбавити слідчого права надавати вказівки співробітникам оперативних підрозділів, а останніх, відповідно, – здійснювати слідчі (розшукові) дії; наділити оперативних співробітників повноваженнями здійснювати досудове розслідування повним обсягом; об'єднати статуси слідчого й оперативного співробітника в один. Ураховуючи сучасне значне навантаження на слідчі та оперативні підрозділи у з'ясуванні обставин кримінального правопорушення слідчими та, відповідно, оперативно-розшуковими засобами, лише третій шлях вирішення означеної проблемної ситуації може задовольнити потреби практики запобігання злочинності кримінальними процесуальними засобами.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, до основних завдань якого належить забезпечення формування та реалізації державної політики: з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування; з питань державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування [337].

У структурі такого Міністерства, окреме місце належить *Державній службі України з безпеки на транспорті* (Укртрансбезпека), яка реалізовує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, спрямовує та координує Кабінет Міністрів України через Міністра інфраструктури.

Основними завданнями Укртрансбезпеки є: реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування; внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті; надання в передбачених законом випадках послуг у сфері автомобільного транспорту. На виконання означених завдань Укртрансбезпека здійснює: державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства на автомобільному транспорті; нагляд за додержанням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним транспортом; ліцензування господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом; контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним транспортом; передбачений законодавством контроль за міжнародними перевезеннями пасажирів і вантажів автомобільним транспортом на території України; габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування; технічне розслідування та аналіз причин ДТП, катастроф, аварій, подій на автомобільному транспорті, зокрема веде облік таких катастроф, аварій, пригод, подій, розробляє профілактичні заходи щодо запобігання їх виникненню та контролює проведення цих заходів [335].

Головними напрямками роботи Укртрансбезпеки є: врегулювання процедури надання послуг; підвищення рівня БДР на наземному транспорті та зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху; впровадження комп'ютерного імітаційного транспортного моделювання під час технічних розслідувань ДТП; зменшення соціальних та економічних втрат і збитків від ДТП; залучення привентивних та едукативних заходів запобігання дорожньо-транспортного травматизму; удосконалення системи збирання, аналізу та використання статистичних даних під час проведення технічних

розслідувань дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті; підвищення рівня безпеки у сфері перевезення пасажирів міським видом транспорту; підвищення якості контролю за дотриманням норм пасажирських, вантажних перевезень та транспортуванням небезпечних вантажів; унеможливлення поширення на території України продукції, яка при її використанні становить загрозу суспільним інтересам чи яка не відповідає встановленим вимогам [295].

Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор) реалізовує державну політику у сфері дорожнього господарства шляхом: забезпечення організації будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг за встановленими для них будівельними нормами, державними стандартами й нормами; розроблення державної стратегії та програми розвитку дорожнього господарства, забезпечення їх фінансування та виконання; забезпечення проведення заходів із підготовки єдиної транспортної системи України до сталого функціонування в особливий період; забезпечення технічного прикриття та відбудову автомобільних доріг в особливий період; забезпечення цивільного захисту в сфері дорожнього господарства; розроблення та здійснення заходів щодо забезпечення функціонування дорожнього господарства в умовах стихійного лиха, у разі виникнення аварії, катастрофи, іншої надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру, під час ліквідації їх наслідків; видання дозволів на розміщення, будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладення інженерних мереж та виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг; здійснення розроблення стандартів і норм із будівництва, реконструкції, ремонту й утримання автомобільних доріг за погодженням із відповідними державними органами з БДР, створення фонду галузевих будівельних норм; організації виконання проєктно-вишукувальних і науково-дослідних робіт; встановлення за погодженням із відповідними державними органами з БДР тимчасові обмеження руху транспортних засобів

під час проведення ремонтних та інших робіт на автомобільних дорогах тощо [334].

Серед недержавних суб'єктів забезпечення БДР слід виділити *громадські організації та об'єднання*, метою яких є участь у забезпеченні БДР, а також такі, у діяльності яких ця мета не є головною поруч із метою охорони громадського порядку і безпеки, неформальні об'єднання автолюбителів, відповідні групи у соцмережах тощо, окремі громадяни, які у встановлений законом спосіб здійснюють своє конституційне право на участь в охороні громадського порядку (зокрема, шляхом звернень, громадського контролю, повідомлення про правопорушення, участі у громадських слуханнях з питань забезпечення БДР та ін. [82, с. 133]). Законодавством України щодо участі об'єднань громадян і громадян у здійсненні заходів щодо БДР встановлюється, що об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо БДР, водночас, як міністерства, інші центральні органи виконавчої влади та об'єднання зобов'язані враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян з питань БДР [325].

Істотний вплив на кримінологічну політику БДР здійснюють ЗМІ. Будучи «дієвим інструментом колективного цілеорієнтування» [242, с. 150], «детермінантами соціально-психологічного контексту людської життєдіяльності» [13, с. 143], «основним середовищем суспільної комунікації» та «провідним актором соціалізації мас» [125, с. 385], ЗМІ виконують низку важливих політичних функцій: ідеологічну (формують громадську думку), комунікативну (забезпечують зворотній зв'язок між суспільством і державою), виховну (насаджують правову культуру), дорадчу (окреслюють шляхи вирішення проблемних ситуацій), організаційну (слугують засобом легітимації управлінських рішень), мобілізуючу (дають імпульс державно-політичним процесам), консолідуючу (об'єднують громадськість навколо актуальних проблем) та ін. [299, с. 392–393]. У сфері БДР названі функції реалізуються шляхом: постійного інформування населення про стан і динаміку аварійності (деліктності, віктимності) на дорогах країни; висвітлення правових,

організаційних, наукових, технічних, кадрових та інших проблем забезпечення БДР; доведення до відома громадськості змісту планів, проєктів, ініціатив, спрямованих на підвищення БДР (Концепції цільових програм БДР), створення інформаційного простору для їх публічного обговорення; популяризації ПДР, «цивілізованих» стандартів поведінки його учасників, основ першої медичної допомоги тощо; офіційного оприлюднення нормативно-правових актів з питань БДР, як необхідної умови набуття ними чинності; демонстрації трагічних наслідків легковажного ставлення до вимог правил, норм і стандартів, установлених у сфері БДР; ознайомлення загалу з позицією держави стосовно невизначених або полемічних питань функціонування вітчизняної системи БДР; імплементація передового зарубіжного досвіду забезпечення БДР.

Однак, слід зазначити, що ЗМІ відіграють доволі неоднозначну роль за цим напрямом. З одного боку, вони орієнтують громадськість на вирішення актуальних питань транспортної безпеки, а з другого, створюють негативний фон навколо державних ініціатив у сфері БДР, спотворюють образ працівника поліції, маніпулюють прорахунками й невдачами кримінологічної політики, зловтішаються вчиненими кримінальними правопорушеннями тощо. Така безвідповідальна позиція істотно знижує ефективність кримінологічної політики БДР. У зв'язку з цим постає потреба в налагодженні нових конструктивних механізмів взаємодії між ЗМІ та публічною адміністрацією – механізмів, які забезпечили б відкритість політичного процесу, демократичний контроль за інформаційними потоками, надійний захист суспільних інтересів.

Також, в умовах збройної агресії рф, особливого значення у сфері БДР набули *Військові адміністрації* (керуються Законом України «Про військово-цивільні адміністрації» від 03.02.2015 р. № 141-VIII) та *військово-цивільні адміністрації* (керуються Законом України «Про правовий режим воєнного стану» від 12.05.2015 № 389-VIII (Закон № 389)) як тимчасові державні органи, які формуються указом Президента України та діють на визначеній главою держави території України, як тимчасовий вимушений захід з елементами

військової організації управління для забезпечення безпеки та нормалізації життєдіяльності населення в районі відсічі збройної агресії РФ.

24 лютого 2022 р. Указом Президента України № 68/2022 на всій території України утворено 25 обласних військових адміністрацій. Обласні, Київська міська державні адміністрації набули статусу відповідних військових адміністрацій, а голови цих державних адміністрацій – посади начальників військових адміністрацій. Водночас на базі існуючих районних державних адміністрацій утворено й відповідні районні військові адміністрації (РВА), а їхні голови стали начальниками РВА [476].

Рішення про утворення військових адміністрацій приймається Президентом України за поданням обласних державних адміністрацій або військового командування. Відповідно до Закону України «Про правовий режим воєнного стану» існують такі види військових адміністрацій:

обласні військові адміністрації;

районні військові адміністрації;

військові адміністрації населених пунктів (міські, селищні, сільські).

Військові адміністрації населених пунктів утворюються в межах територій територіальних громад, у яких сільські, селищні, міські ради та/або їхні виконавчі органи, та/або сільські, селищні, міські голови не здійснюють покладені на них Конституцією та законами України повноваження, а також в інших випадках, передбачених Законом № 389. Військову адміністрацію населеного пункту (населених пунктів) очолює начальник, який призначається на посаду та звільняється з посади Президентом України за пропозицією Генерального штабу Збройних Сил України або відповідної обласної державної адміністрації. Начальником військової адміністрації населеного пункту (населених пунктів) може бути призначений відповідний сільський, селищний, міський голова.

Таким чином, обласні та районні військові адміністрації утворюються на базі місцевих державних адміністрацій, а також на базі існуючих у Донецькій та Луганській областях – ВЦА, а військові адміністрації населених пунктів

утворюються тоді, коли органи місцевого самоврядування не здійснюють або не мають можливості здійснювати свої повноваження в силу Закону № 389. Однак, у день набрання чинності актом Президента України про утворення районних, обласних військових адміністрацій, військових адміністрацій населених пунктів на території України, де функціонували ВЦА, припиняються повноваження відповідних районних, обласних ВЦА та ВЦА населених пунктів. У цілому військові адміністрації населених пунктів, районні, обласні військові адміністрації здійснюють свої повноваження протягом дії воєнного стану та 30 днів після його припинення чи скасування.

Також, обласні та/або районні військової адміністрації на період дії воєнного стану та протягом 30 днів після його припинення чи скасування, у разі тимчасової окупації або оточення адміністративного центру області, або у разі прийняття Верховною Радою України за поданням Президента України відповідного рішення (ст. 10 ч. 3 Закон № 389) здійснюють:

- повноваження такої обласної та/або районної ради;
- виконавчий апарат такої районної та обласної ради підпорядковується начальнику відповідної військової адміністрації;
- відповідні районні та обласні ради не здійснюють свої повноваження;
- комунальні підприємства, установи та організації, засновані на базі майна спільної власності територіальних громад району або області, підпорядковуються відповідній військовій адміністрації;
- управління об'єктами спільної власності територіальних громад таких району та/або області здійснюється начальником відповідної районної та/або обласної військової адміністрації;
- призначення осіб на посади та звільнення з посад, які здійснюються начальником районної військової адміністрації, погоджуються з начальником відповідної обласної військової адміністрації;
- начальник обласної військової адміністрації, начальник районної військової адміністрації за погодженням з начальником відповідної обласної військової адміністрації може увільняти від виконання посадових обов'язків

працівників виконавчого апарату такої районної та/або обласної ради (для таких працівників оголошується простій або здійснюється їх переведення на рівнозначну чи нижчу посаду). А у разі усунення загроз для безпеки і правопорядку на території області за поданням Президента України Верховна Рада України може прийняти рішення про поновлення роботи органів місцевого самоврядування на території відповідної області до закінчення 30-денного строку, але не раніше дня припинення чи скасування воєнного стану.

Таким чином, і військові адміністрації, і військово-цивільні адміністрації – це є тимчасові державні органи, які призначаються Президентом України на відповідній території. Проте військові адміністрації керуються Законом України «Про правовий режим воєнного стану» від 12.05.2015 № 389-VIII і мають на меті забезпечення дії Конституції та законів України, забезпечення разом із військовим командуванням запровадження та здійснення заходів правового режиму воєнного стану, оборони, цивільного захисту, громадської безпеки і порядку, охорони прав, свобод і законних інтересів громадян на відповідній території України, тоді як військово-цивільні адміністрації керуються Законом України «Про військово-цивільні адміністрації» від 03.02.2015 № 141-VIII і мають на меті виконання повноважень місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування у випадках, встановлених Законом № 141, у районі відсічі збройної агресії російської федерації, зокрема в районі проведення антитерористичної операції. Варто звернути увагу на те, що повноваження військово-цивільних адміністрацій населених пунктів, районних, обласних військово-цивільних адміністрацій припиняються у день відкриття першої сесії новообраної ради, а також згідно із Законом України «Про правовий режим воєнного стану» у випадку утворення відповідної військової адміністрації.

Таким чином, підбиваючи підсумки, варто зауважити, що система суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні переживає далеко не кращі часи, а уповноважені органи влади діють відокремлено, самотійно, вирішують переважно локальні завдання та не до

кінця розкривають свій потенціал. Коло суб'єктів забезпечення безпеки є доволі широким і неоднорідним, між ними немає належного ступеня узгодженості та взаємодії. Усе це вкрай негативно відбивається на кримінологічній політиці БДР: процес її творення є хаотичним, а сама вона – непослідовною та малоефективною. Перевернути таку тенденцію навпаки можливо тільки шляхом налагодження спільної роботи та конструктивної взаємодії всіх інституційних ланок механізму кримінологічної БДР, а саме на законодавчому рівні закріпити процедуру розроблення та прийняття стратегічних правових актів з питань БДР; визначити спеціальні повноваження суб'єктів сектору безпеки щодо запобігання кримінальним правопорушенням, суворо розмежувати їх компетенцію; створити дієву координуючу ланку, котра забезпечила б узгодженість формування політики БДР; забезпечити всебічну державну підтримку об'єднань громадян, «орієнтованих» на профілактику аварійності; імплементувати кращі зарубіжні практики щодо забезпечення БДР та запобігання порушенням; окреслити комплекс кримінологічних заходів (правових, організаційних, інформаційних та ін.), спрямованих на оптимізацію системи інститутів запобігання, активізацію їх діяльності, консолідацію зусиль навколо актуальних проблем БДР.

3.4. Кримінологічне прогнозування, планування та програмування в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Вчинення кримінальних правопорушень – динамічне соціальне явище, яке швидко змінюється відповідно до змін, які відбуваються у суспільстві. Нинішній кризовий період у розвитку України як незалежної держави зумовлений низкою об'єктивних і суб'єктивних причин, що мають як внутрішній, так і зовнішній характер, а тому ефективність боротьби зі злочинністю залежить від ступеня наукового забезпечення та аналітичного

супроводження на всіх рівнях, інтенсивності взаємодії вчених і практиків різних дотичних галузей науки у справі формування узгодженого інтегрованого цілісного наукового продукту. Негативні процеси і тенденції, які відбуваються в Україні, вимагають постійного наукового відстеження, глибокого і детального дослідження криміногенної обстановки, внесення відповідних коректив у стратегію і тактику попередження злочинності.

У питаннях боротьби зі злочинністю в державі на сучасному етапі її розвитку важливу роль відіграє сам процес організації такої діяльності. Наразі, коли існує комплекс внутрішніх і зовнішніх загроз національній безпеці, організація попередження злочинності, а також ефективність такої діяльності залежать від аналізу злочинності [434, с. 118].

Прогнозування та програмування в кримінологічній політиці – це послідовні, взаємопов'язані етапи прийняття стратегічних рішень, які мають на меті: а) визначити можливі способи запобігання кримінальним правопорушенням; б) на основі перспективної екстраполяції обрати з-поміж них оптимальні (з точки зору ефективності, доступності, ресурсозатратності) варіанти; в) формалізувати та раціоналізувати діяльність щодо їх здійснення. Вплив таких напрямів на стан і перспективи кримінологічної ситуації у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є величезним. Саме на цих етапах набувають формального (числового, відсоткового) вираження абстрактні кримінологічні цілі; остаточно окреслюється перелік державних і галузевих пріоритетів; конкретизується зміст організаційно-правових заходів, визначаються їх виконавці, джерела фінансування, строки реалізації. Зрештою, саме на цих етапах кримінологічна політика держави «отримує» правову оболонку, ресурсний базис, інституційний каркас.

Від якості прогнозування, планування та програмування залежать обґрунтованість кримінологічної політики у сфері БДР, її цілеспрямованість, реальність, ефективність. Позаяк, така діяльність в останні десятиріччя ґрунтується на, хибних прогнозах, неправильних розрахунках, нездійснених планах, розрізнених і неузгоджених програмах. Підсумок закономірний:

кількість кримінальних правопорушень у цій сфері збільшується, автомобільних аварій та їх жертв зростає щороку (у 2001 р. було зафіксовано 34,5 тис. ДТП з потерпілими; у 2021 – 186 тис. ДТП [107]). Періодичні спади негативної динаміки зумовлені застосуванням разових кардинальних заходів і не є результатом планомірного, комплексного підходу до вирішення питань транспортної безпеки.

На ефективність кримінологічної політики БДР впливає цілий комплекс різнопланових чинників – прогнозування, планування та програмування. Розглянемо названі етапи кримінологічного процесу детальніше.

Реальність кримінальних загроз обумовила необхідність удосконалення форм та методів запобігання злочинності. У цьому зв'язку на порядок денний поставлено питання про розроблення принципово нових підходів до забезпечення комплексного характеру цього виду діяльності, зокрема за рахунок застосування програмно-цільових структур.

Прогнозування в державній політиці – це багатоаспектна діяльність, спрямована на виявлення перспективних суспільно-значущих проблем та шляхів їх вирішення в інтересах оптимізації управління державно-політичною сферою [132]. Прийняття стратегічних управлінських рішень завжди ґрунтується на передбаченні їх наслідків у контексті загальних економічних, соціальних, культурних та інших процесів. Причому йдеться не про дозвільні припущення чи робочі гіпотези, а про складну науково-дослідну й логіко-конструктивну діяльність, котра охоплює: всебічний аналіз наявних тенденцій; варіантне передбачення розвитку подій; оцінку наслідків планованих рішень; обґрунтування напрямів державного (галузевого) розвитку. Чим вищий рівень науковості прогнозів, тим вони якісніші, а державне планування та управління в цілому – результативніші [142]. Тільки на основі достовірних, науково обґрунтованих прогнозів результати державної політики максимально збігатимуться з її генеральним задумом та стратегічними цілями [137, с. 57–58].

У цьому контексті варто зазначити, що серйозним недоліком стратегічного планування в сфері БДР є його дискретний характер. Відповідно

до чинного законодавства розроблення державних цільових програм та їх концепцій здійснюється за ініціативою публічної влади по мірі актуалізації тих або інших проблем суспільної життєдіяльності [323]. На практиці це означає, що цільові програми (концепції) приймаються не із заздалегідь обумовленою періодичністю, а залежно від низки об'єктивних і суб'єктивних чинників, як-то: існування певної проблеми, наявність політичної волі до її розв'язання, слухність соціально-політичної ситуації тощо. Оскільки ж потрібна комбінація «супутніх» чинників має місце далеко не завжди, а шестерні бюрократичного механізму обертаються дуже повільно, – процес переходу від одного плану до іншого (наступного) може тягнутись роками. Тим часом, невирішені проблеми продовжують загострюватись і набувати все більших масштабів.

Як стверджує Т. О. Гуржій, наприклад, середній часовий «зазор» між прийняттям загальнодержавних цільових програм БДР становить 1,5 року. Перерви в регіональному плануванні інколи досягають 3-х років, у місцевому – 5-ти. І це при тому, що питання забезпечення БДР ані на мить не втрачає своєї актуальності [77].

Системні вади стратегічного планування в сфері БДР зумовлюють дисадаптивність та ірреальність галузевих планів. За браком механізму адаптації до постійних соціально-економічних змін, останні майже ніколи не коригуються, залишаючись у первісному виді аж до сплину своєї дії. З одного боку, це ускладнює реалізацію планових заходів, оскільки з часом реальний сценарій їх здійснення починає кардинально різнитись від того, на який вони були розраховані. З другого, призводить до суттєвих матеріальних (ресурсних) втрат. У ході виконання плану може з'ясуватись недоцільність певного заходу, з'явитися менш затратна альтернатива тощо. Але, будучи жорстко запрограмованим, цей захід усе одно продовжує виконуватись, у супереччя принципам економії та раціоналізму.

Проблема ефемерності стратегічних планів з питань БДР має внутрісистемний характер. Списувати цю проблему на кризові явища, складну політичну ситуацію, дефіцит ресурсів тощо, – означає уникати її розв'язання по

суті. Адже, як зазначають В. П. Горбулін та А. Б. Качинський, стратегію руйнують не стільки раптові зміни навколишньої обстановки, скільки нездатність ці зміни передбачити. Основні ризики для стратегії криються всередині неї самої. Не будучи універсальним, гнучким та всебічно обґрунтованим, стратегічний план заздалегідь приречений на провал. Звинувачувати в цьому соціальні, економічні або якісь інші пертурбації, все одно, що перекладати на життя відповідальність за власні помилки – марно й недалекоглядно [418, с. 50].

Перелік недоліків стратегічного планування в сфері БДР можна було б продовжувати й далі. Проте з огляду на невичерпність фактичного матеріалу (в існуючому механізмі формування галузевих планів дуже складно віднайти бодай одну надійну ланку) обмежимося сказаним. Зауважимо лише, що більшість наявних проблем обумовлена дисфункцією всієї системи державного планування, тож і розв'язувати їх потрібно на загальному (міжгалузевому та міжрегіональному) рівні. Але про це трохи пізніше. Наразі перейдемо до розгляду самого програмно-цільового аспекту кримінологічної політики БДР.

Програмно-цільовий підхід до запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР є новітнім ефективним засобом організації вказаної системи на основі розумної диференціації правоохоронного потенціалу в межах окремих регіонів країни. Необхідність саме такого розподілу зусиль зумовлена такими причинами:

- функціонуванням регіонів як певних автономних та відносно самостійних соціально-економічних систем;
- поглибленням процесів децентралізації влади, надбанням більшої самостійності адміністративно-територіальними утвореннями;
- наявністю територіальних особливостей БДР та злочинності. Так, вітчизняні кримінологи розкрили три закономірності територіального розподілу злочинності: нерівномірність, стабільність, криміногенну диференціацію регіонів [480; 208, с. 31];

зручністю координації та інтеграції діяльності всіх суб'єктів сектору безпеки, що реалізують програму запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР у межах такого регіону.

Кримінологічний прогноз – це ймовірне судження про майбутній стан (рівень, структуру, динаміку) злочинності та її детермінанти, можливості профілактики й інші засоби впливу на злочинність у певний період часу [191].

У свою чергу, в умовах сьогодення, О. О. Титаренко сформував узагальнене визначення кримінологічного (прогнозного) сценарію зміни стану злочинності, котре запропонував розуміти як послідовний логічний опис альтернативного гіпотетично можливого варіанту трансформації злочинності (його кількісно-якісних показників, детермінаційного комплексу), стану державного впливу на неї у майбутньому (на короткостроковий, середньостроковий та довгостроковий періоди), який відбиває різні погляди на минуле, теперішнє та майбутнє, а також є підґрунтям для стратегічного планування та програмування в процесі формування і реалізації державної політики у сфері протидії злочинності. Також автором визначено структуру кримінологічного сценарію трансформації злочинності, яка містить у собі наявність таких взаємопов'язаних компонентів: опис та аналіз вихідної ситуації щодо стану злочинності, опис та аналіз факторів/загроз впливу на вихідну ситуацію (опис та аналіз можливих шляхів розв'язання вихідної ситуації), аналіз кінцевої ситуації щодо стану злочинності (альтернативні варіанти трансформації кінцевої ситуації) [435, с. 6–7].

На думку інших учених, *кримінологічне прогнозування* – це *систематичне отримання інформації про можливий стан кримінологічної обстановки, чинників злочинності у майбутньому на основі використання наукових методів та відповідних процедур з метою вироблення або корегування запобіжних заходів у майбутньому*. Кримінологічна обстановка є узагальнюючим поняттям, яке вбирає в себе стан злочинності (кількісні та якісні параметри злочинності), криміногенну ситуацію (систему сучасних детермінуючих чинників), стан криміналізації суспільства (стан і динаміку

впливу соціальних, економічних, політичних та правових чинників на цей процес), віктимогенний потенціал (групи ризику), прогнозоване, в майбутньому, ставлення держави та суспільства до злочинних виявів. Особливість кримінологічного прогнозування полягає в тому, що, з одного боку, воно є різновидом соціального прогнозування, а з другого, однією з галузей юридичного прогнозування. Прогноз злочинності по суті є основою всієї організації протидії злочинності, що здійснюється як державними органами, так і громадськими організаціями. Це важлива складова планомірного запобігання та протидії злочинності, оскільки тільки на основі прогнозу можна вирішувати питання прийняття завчасних рішень щодо впливу на злочинність, а також розвитку системи органів, які реалізують запобіжні та інші заходи щодо протидії злочинності [195, с. 214].

Варто погодитися з думкою А. П. Закалюка, відповідно до якої в кримінологічному прогнозуванні необхідне використання:

- статистичних даних і результатів вибірових досліджень не менш ніж за 10 попередніх років, що характеризують стан і тенденції соціальних процесів, які стали інтенсивно впливати на злочинність;

- даних про прогнозовані зміни стану і тенденцій цих процесів на період прогнозу;

- статистичних даних і результатів вибірових досліджень, які характеризують рівень, структуру і динаміку злочинності не менш ніж за 10 попередніх років загалом, а також за видами, за контингентами злочинців, за територіальним розподілом, за об'єктом посягання, за мотивацією і способами тощо;

- статистичних даних і результатів вибірових досліджень, які характеризують обсяг, структуру, тенденції практики застосування заходів профілактики і кримінально-правових заходів за той же період;

- даних про передбачувані на прогнозований період зміни, які відбулися за 10 попередніх років, у правовому регулюванні, організації і ресурсному забезпеченні боротьби зі злочинністю та їх впливом на стан злочинності;

- даних про стан і тенденції громадської думки на момент підготовки прогнозу в зіставленні з даними за один – три попередніх роки;
- даних про нові види злочинів, нові форми та способи злочинних дій;
- даних про злочини, які мають міжрегіональний і міждержавний характер;
- інформації про стан і прогнози злочинності та боротьби з нею в регіонах і за кордоном [119].

До переліку відповідних названим цілям завдань віднесено: встановлення всіх параметрів злочинності в перспективі, виявлення на цій основі небажаних тенденцій та пошук засобів їх зміни у позитивному напрямку;

- з'ясування показників, що характеризують розвиток чи зміну злочинності в ретроспективі, виявлення на основі цього небажаних тенденцій і закономірностей, встановлення способів їх зміни в необхідному напрямі;

- упорядкування процесів підготовки, прийняття і реалізації управлінських рішень у вказаній сфері; підвищення ефективності всіх видів кримінологічної діяльності; з'ясування всіх обставин, що мають істотне значення для розроблення перспективних планів;

- удосконалення нормативно-правового забезпечення діяльності щодо запобігання злочинності; розроблення загальної концепції боротьби зі злочинністю, складовою частиною якої є вибір оптимального розвитку правоохоронних органів; установлення можливих змін у рівні, структурі та динаміці злочинності в майбутньому і виявлення обставин, що сприяють таким змінам; підвищення ефективності координації діяльності у сфері запобігання злочинності; забезпечення регіонального моніторингу злочинності, її чинників і наслідків, а також ефективності запобігання їй; оптимізація витрат на правоохоронну діяльність на регіональному рівні; раціоналізація управління системою на основі прийняття своєчасних рішень; забезпечення підвищення кваліфікації співробітників правоохоронних і контролюючих органів; стимулювання активності суб'єктів громадянського суспільства тощо [150; 191].

Основними етапами кримінологічного прогнозування є:

- передпрогнозна орієнтація – визначення мети, завдань, гіпотез, часу запобігання тощо;
- збирання даних про процеси і явища, які визначають розвиток злочинності та боротьби з нею;
- пошуковий прогноз – визначення можливих варіантів майбутнього розвитку з урахуванням процесів і чинників впливу для окреслення перспективних проблем, що підпадають розв’язанню;
- нормативний прогноз – можливості застосування наявних засобів з урахуванням нормативів, які визначають характер, обсяг та структуру заходів, сил і ресурсів;
- оцінка обґрунтованості прогнозів;
- вироблення рекомендацій з оптимізації управління боротьбою зі злочинністю й умов цієї боротьби [435].

Кримінологічне прогнозування дозволяє: а) попередити суспільство і державу про можливі варіанти розвитку криміногенної ситуації в країні у майбутньому; б) здійснити належне планування боротьби зі злочинністю і розробити заходи, спрямовані на її запобігання; в) сприяти розробленню спеціальних програм для вирішення соціально-економічних проблем суспільства; г) вирішити питання про законодавче забезпечення тих чи інших суспільних відносин, внесення змін чи доповнень до чинного законодавства, яке регламентує різноманітні сфери суспільного життя; г) провести обґрунтовану кримінологічну експертизу необхідних законопроектів чи інших нормативно-правових актів; д) виявити можливі позитивні та негативні наслідки заходів запобігання злочинності, окремих її форм, груп чи видів злочинів [194, с. 172].

Злочинність у сфері БДР необхідно прогнозувати, передбачати. Масштабність проблем запобігання кримінальним правопорушенням, динамізм обстановки, різноманіття процесів і явищ, пов’язаних з відтворенням злочинності та її виявами в соціальному житті, зумовлюють актуальність

комплексного прогнозування розвитку ситуації. Без цього неможливо досягти точності та своєчасності у визначенні цілей і завдань у сфері БДР, їх співвідношення і пріоритетів; неможливо встановити необхідні обсяги та інтенсивність заходів запобігання, кримінально-правового, адміністративного, а також кримінально-політичного впливу на протиправність. Актуальність прогнозування у сфері БДР зумовлена ще й тим, що, по-перше, з'явилася яскраво виражена соціальна потреба вдосконалення кримінально-правових, кримінальних процесуальних основ запобігання кримінальним правопорушенням; по-друге, стало очевидним, що сучасні масштаби злочинності детермінують створення державної системи комплексного спостереження, аналізу і прогнозу у сфері БДР.

Загалом, як убачається, необхідне створення «ситуаційних кримінологічних центрів» на базі НПУ. Завдання таких центрів – узагальнення зібраної криміногенної інформації та її аналіз, нагромадження заходів кримінологічного прогнозування й побудова можливих кримінологічних моделей розвитку злочинності та комплексних цільових планів її запобігання. Головна їх функція – динамічне моделювання, яке дозволить прогнозувати можливі криміногенні наслідки різних варіантів розвитку окремих видів кримінальних правопорушень, у тому числі й у сфері БДР (комплексний аналіз стану дорожньо-транспортної безпеки; прогноз стану БДР та кореляційні соціально-економічні показники в довгостроковій перспективі; генерація системи запобіжних заходів, спрямованих на підвищення БДР; побудова кримінологічних моделей стану БДР; оперативність розрахунків, достовірність їх результатів). Кримінологічний аналіз та прогноз, які можуть бути надані ситуаційним кримінологічним центром, допоможуть правоохоронним органам всебічно володіти складною криміногенною ситуацією, створити умови щодо майбутнього ефективнішого запобігання кримінальним правопорушенням та забезпечення національної безпеки країни.

Слідуючи з того, що цілепокладання, орієнтація на досягнення певного бажаного результату в боротьбі зі злочинністю є об'єктивною, нагальною

потребою, у системі комплексного програмно-цільового забезпечення соціального та економічного розвитку регіону запобігання кримінальним правопорушенням може бути відособлена як самостійна підсистема саме на основі цільової настанови. І якраз програма запобігання злочинності може стати найбільш оптимальною та прогресивною організаційною формою такої настанови.

Державне програмування сьогодні й на перспективу виступає як засіб, котрий спрямовує процес запобігання кримінальним правопорушенням до певної мети. Сучасний стан державного програмування запобігання кримінальним правопорушенням характеризується наявністю проблем теоретичного та прикладного характеру, які знижують якість такої кримінологічної діяльності та потребують свого комплексного вирішення, зокрема й у сфері БДР.

До того ж варто враховувати думку М. М. Ключова, що загальна організація запобігання включає інформаційно-аналітичну діяльність, кримінологічне прогнозування, визначення стратегії, програмування, правове регулювання, організацію реалізації відповідних програм, їх корегування відповідно до змін кримінальної та загальної ситуації в державі, координацію діяльності, кадрове і ресурсне забезпечення, наукові дослідження і їх впровадження у правоохоронну практику [151, с. 29].

Ключовою категорією у цьому дослідженні є поняття програмування запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР, що раніше у вітчизняній і закордонній науковій літературі нерідко ототожнювалася з поняттям кримінологічного планування [1; 296]. До того ж кримінологічне планування (програмування) розглядалося як «стержень» науково обґрунтованого управління боротьбою зі злочинністю (як елемент, принцип, функція і метод останнього) [122].

Традиційно план у лексикографічній літературі розуміється як документ, у якому закріплюється заздалегідь намічена система заходів, що передбачає порядок, послідовність і строки виконання поставлених завдань. У плані також

повинні бути зазначені виконавці відповідних заходів. Багато дослідників вважають, що від інших документів, які регламентують боротьбу зі злочинністю, план відрізняється тим, що в ньому не тільки ставляться завдання, а й вказуються засоби їх вирішення [297, с. 304–309].

У самому загальному виді планування розглядається як проєкція в майбутнє людської діяльності для досягнення попередньо визначеної мети певними засобами, а також як перетворення інформації про майбутнє в директиви для цілеспрямованої діяльності [138, с. 88–89]. До того ж співвідношення програмування та планування тлумачиться таким чином: програмування визначає основні положення та орієнтири певної діяльності, які потім «розгортаються» у плануванні, яке містить систематизовану послідовність конкретних заходів, спрямованих на реалізацію програми.

Відповідно до цих підходів у кримінології сформувалися два бачення на зміст понять «план» і «програма».

Згідно з першим баченням (диференційного), план являє собою систематизований перелік, порядок, послідовність, строки і засоби виконання заходів щодо запобігання злочинів, обліку злочинів, розслідування (у тому числі розкриття) злочинів, покарання за злочини, відшкодування збитків, заподіяних злочинами, та ін.

Водночас програма запобігання злочинності (на відміну від плану) – це загальне рішення щодо сукупності заходів, необхідних для розв’язання проблем впливу на злочинність або окремі її види. План виступає як документ, спрямований на реалізацію програми, у якому конкретизуються в змістовному відношенні певні її аспекти.

Відповідно до такого підходу програмуванням є розроблення ідейно-директивної основи якої-небудь діяльності, що знаходить своє втілення у відповідному документі нормативного характеру (власно програмі). У цьому зв’язку програма запобігання злочинності становить собою систему відповідних заходів впливу на злочинність та її види за допомогою

документального визначення етапності виконання відповідних завдань, засобів і способів їхньої реалізації, а також показників очікуваних результатів.

Водночас кримінологічне планування розглядається як діяльність з розроблення планів боротьби зі злочинністю або її окремими видами. Кримінологічне планування розуміють як процес розроблення плану, де формуються мета і завдання у сфері боротьби зі злочинністю, передбачаються нормативні, інформаційні, організаційні, методичні та інші засоби їх досягнення (вирішення) [24]. Таке планування нерідко розглядається і як одна з соціальних функцій, що виявляється в управлінні профілактикою злочинів, інструмент визначення й узгодження завдань, напрямів, темпів і заходів впливу на певні об'єкти на різних рівнях [213, с. 84–85].

Зі змістовної точки зору кримінологічне планування становить собою процес цілеспрямованої діяльності з розроблення плану запобігання злочинності на основі визначених цілей і завдань такого впливу, а також шляхів, засобів і строків їх вирішення, інформаційного, організаційного, методичного та ресурсного забезпечення, передбаченого відповідною програмою.

Щодо другого бачення (отожнюючого) також чимало прихильників, хоча й не завжди послідовних.

Так, Д. О. Назаренко вважає, що терміни «план» і «програма» можуть вживатися як взаємозамінні. До того ж він уважає, що все-таки доцільно диференціювати термінологію, прийнявши як посилку те, що у вузькому сенсі програми розробляються на стратегічному рівні управління боротьбою зі злочинністю і передбачають мету та основні завдання на тривалий період, пріоритети в діяльності та її зв'язок з іншими видами спеціального управління, систему суб'єктів і засобів, а також ресурси. Плани, на його думку, все-таки повинні бути деталізовані по завданням, напрямам, функціям окремих суб'єктів боротьби, формам її організації, здійснюваним заходам, послідовності, строкам виконання, відповідальним виконавцям.

На його думку, кримінологічне планування (програмування) становить собою розроблення цілей і завдань боротьби зі злочинністю, напрямів, шляхів і засобів виконання цих завдань, їх нормативного, інформаційного, організаційного, методичного, ресурсного забезпечення на певний період. Воно реалізується у формі управлінських документів – планів (програм) [246, с. 213].

Схожої думки дотримуються й інші кримінологи, які вважають, що план – це програма, яка складається із заходів, реалізація яких покликана забезпечити виконання конкретних завдань. Планом передбачаються виконавці й строки виконання завдань. У ньому також містяться вказівки на засоби і шляхи його виконання. Від інших документів, що направляють боротьбу зі злочинністю, план тим і відрізняється, що в ньому не тільки ставляться завдання, а й міститься конкретна програма їх вирішення [212].

На нашу думку, більше виправданий у науковому та прикладному сенсі перший підхід, який розмежовує програму і план та визначає певний пріоритет першої відносно другого. Саме цей підхід, як показує попередній аналіз, був покладений в основу формування і Комплексної програми профілактики злочинів на 2001–2005 роки, і Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки. До того ж ці програми охоплюють систему заходів запобігання злочинності та окремим її видам, оформлену документально у виді сукупності поетапно виконуваних конкретних завдань, з одночасним визначенням засобів і способів їх реалізації, а також показників очікуваних результатів.

До цілей програмування належать: сприяння ефективізації та раціоналізації діяльності щодо запобігання злочинності; забезпечення ефективного контролю над злочинністю та її факторним комплексом; створення організаційних, економічних, політичних, правових, інформаційних, моральних, організаційних і технічних передумов для усунення або нейтралізації регіональних криміногенних факторів тощо [150, с. 10–11].

Попри свою імовірнісну сутність, прогнозування являє собою раціональний процес, заснований на чітких методологічних засадах (принципах).

Принципи програмування запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР, на нашу думку, варто розуміти як основні ідеї, котрими повинні керуватися компетентні державні органи при прийнятті в межах своїх повноважень програмних документів у сфері БДР. Принципи програмування – це також основні вимоги до розроблення розглянутих програмних документів у системі й до самих програм, основні ідеї, вкладені в них.

До вихідних засад програмування такої сфери забезпечення безпеки варто віднести такі загальні принципи діяльності із запобігання кримінальним правопорушенням:

- принцип системності, що означає як всебічність впливу взаємозалежного комплексу організаційних, правових, економічних, інформаційно-аналітичних та інших заходів на всю сукупність чинників, що обумовлюють злочини і правопорушення, так і погодженість діяльності суб'єктів усіх рівнів запобігання злочинності в процесі розроблення, прийняття і реалізації програмних документів у сфері БДР;

- принцип науковості, що полягає у науковій обґрунтованості програмування суб'єктами запобігання заходів і використання досягнень юридичної науки та інших наук під час їх реалізації;

- принцип конкретності, що вимагає включення в програму запобігання конкретних, чітко і ясно сформульованих заходів, строків виконання і суб'єктів (організацій і посадових осіб), відповідальних за їх реалізацію;

- принцип реальності, що обумовлює включення в програму запобігання лише тих заходів, для здійснення яких є необхідними організаційні, кадрові, матеріальні та інші ресурси;

- принцип законності, що полягає у суворій відповідності програмувальних заходів вимогам законів та інших нормативних актів, включаючи відомчі акти;

– принцип оптимізації управління, тобто синтезу єдиноначальності та колегіальності, що вимагає поєднання в процесі програмування запобігання централізованого керівництва з ініціативою низових суб'єктів і окремих виконавців із числа співробітників уповноважених суб'єктів запобігання;

– принцип директивності полягає в обов'язковості та своєчасності виконання нижчими суб'єктами запобігання всіх заходів, які передбачені програмами запобігання злочинності вищого рівня;

– принцип економічної доцільності, що вимагає забезпечення такого програмування запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР, за яким матеріальні витрати на реалізацію рішення не перевищують економічний ефект від його виконання [278].

Крім перерахованих принципів можуть бути названі й деякі інші, наприклад, «диференціація та рівневість» [151, с. 85]. У цьому випадку мається на увазі включення в програму із запобігання системи заходів, що розрізняються за змістом і рівнями, за якими вони повинні реалізовуватися (державний та місцевий рівні). Уявляється, що такий принцип було б точніше позначати терміном «комплексність» або «системність».

На наш погляд, слід виділити ще принцип безперервності, котрий розуміють як взаємоприв'язка програми запобігання злочинності із програмою соціального розвитку регіону, із планами роботи деяких суб'єктів запобігання, перспективного рішення – з поточним. Уважаємо, що цей принцип можна іменувати також «узгодженням різних видів програмних документів».

Таким чином, програмування запобігання злочинності є ієрархічною багатоцільовою системою, елементи якої об'єднуються загальними перспективними цілями, завданнями і принципами. Інша справа, що не скрізь повною мірою розвинені всі її елементи, не скрізь ця система сформувалась повністю і часом трапляється таке, що складаються загальні програмні документи, що не мають цільової спрямованості. Однак маємо ще раз зазначити, що не можна вважати повною мірою розвиненим програмування, не маючи системи супідрядних рішень різного рівня в системі. Очевидно, що

комплексна програма в державі, місті, області не досягне своїх цілей без опори на рішення районного рівня, правоохоронних органів, плани забезпечення БДР правопорушень на визначених територіях. Роль і значення такого зв'язку величезні, оскільки саме вони покликані зв'язати цілі, можливості і засоби різних рівнів програмування та різних суб'єктів запобігання в єдиний комплекс.

Кримінологічне цільове програмування – це технологія розроблення комплексу взаємопов'язаних завдань і заходів, які спрямовані на розв'язання найважливіших проблем запобігання кримінальним правопорушенням, що здійснюється з використанням коштів Державного бюджету України та узгоджена за строками виконання, складом виконавців, ресурсним забезпеченням. Ключовим моментом такої діяльності є: ідентифікація та систематизація стратегічних цілей; розроблення інтегральної системи запобіжних заходів, спрямованих на їх досягнення; побудова чіткого алгоритму реалізації запланованих заходів запобігання (з попереднім визначенням виконавців, джерел та обсягів фінансування); максимальна визначеність планових параметрів, критеріїв, показників; наявність механізмів контролю й відповідальності за досягнуті результати. Таким чином, кримінологічне цільове програмування характеризується комплексністю, багатопараметричністю, алгоритмікою, прикладною спрямованістю та імперативністю.

З урахуванням викладеного доцільно здійснити такі кроки щодо гармонізації кримінологічної політики у сфері БДР:

1. Розробити та прийняти закон України «Про державне кримінологічне програмування», яким визначатимуться: поняття, форми, принципи, цілі й завдання кримінологічного планування; типологія кримінологічних планових актів; їх ієрархія, внутрішня будова, зміст, строки дії, періодичність прийняття; система суб'єктів; основи планового процесу (стадії, етапи, строки тощо); механізми аналізу, моніторингу, коригування, узгодження та верифікації; критерії ефективності запобіжних планових заходів; форми контролю за якістю підготовки та станом реалізації кримінологічних планів і програм.

2. Доповнити Закон України «Про державні цільові програми» (2004 р.) ст. 9-1 «Розроблення проекту регіональної програми запобігання кримінальним правопорушенням:

1) паспорт програми, що включає опис замовника, основних виконавців, періоду дії, нормативної основи, взаємодіючих соціальних програм, загальних обсягів фінансування та їхніх джерел;

2) концепція програми, що включає цілі і завдання запобігання злочинності на рівні регіону, принципи запобігання та основні напрями боротьби та запобігання кримінальним правопорушенням;

3) вихідні дані, що включають соціально-економічну характеристику регіону, характеристику стану і структури злочинності в регіоні або окремих її видів, прогноз розвитку злочинності в регіоні або окремих її видів, характеристику стану запобігання злочинності або окремим її видам на рівні регіону, характеристику ефективності діяльності правоохоронних органів на території регіону;

4) зміст програми: організаційні, правові, інформаційні, методичні, кадрові, виховні, пропагандистські, технічні, спрямовані на формування і розвиток інститутів громадянського суспільства, ресурсно-забезпечувальні та інші заходи».

3. Закріпити засади кримінологічного прогнозування, планування та програмування в Законі України «Про дорожній рух» (2001 р.). З цією метою Розділ VII названого закону викласти у такій редакції:

Розділ VII. ПРОГНОЗУВАННЯ, ПРОГРАМУВАННЯ ТА ФІНАНСУВАННЯ ЗАХОДІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Стаття 43. Прогнозування в сфері безпеки дорожнього руху

Прогнозування в сфері безпеки дорожнього руху – розкриття і аналіз різних факторів суспільного розвитку, що впливають на стан правопорушень науково-обґрунтоване передбачення майбутнього стану показників безпеки дорожнього руху, яке здійснюється на принципах системності, безперервності

та верифікації та слугує основою для розроблення комплексних цільових програм з питань безпеки.

Згідно з принципом системності, прогноз стану безпеки дорожнього руху повинен урахувати різні варіанти розвитку подій та систематизувати їх у єдине ціле.

Безперервність прогнозування передбачає постійний моніторинг криміногенної ситуації на визначеній території за певний проміжок часу.

Принцип верифікації полягає в тому, що кожен прогноз повинен допускати можливість його моніторингу та перевірки.

Прогнози стану безпеки дорожнього руху розробляються в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України на короткостроковий (2–3 роки) та середньостроковий (4–5 років) періоди. Відповідальність за розроблення несе центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту.

Стаття 44. Програмування в сфері безпеки дорожнього руху

Програмування в сфері безпеки дорожнього руху – науково-обґрунтована, базована на чинному законодавстві та принципах системності, диференціації, динамічності, безперервності спільна діяльність різних суб'єктів із розробки погоджених рішень директивного характеру, що передбачають механізм реалізації довгострокових і поточних заходів спрямованих на скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод та зменшення їх наслідків, виявлення та усунення причин і умов вчинення протиправних дій, виховний вплив щодо правопорушників.

Програма запобігання порушенням у сфері безпеки дорожнього руху представляє собою систему відповідних заходів впливу на правопорушення та її окремі види за допомогою документального визначення етапності виконання конкретних завдань, засобів і способів їх реалізації, а також показників очікуваних результатів.

Комплексні цільові програми безпеки дорожнього руху розробляються, затверджуються та реалізуються на підставі Закону України «Про державні цільові програми», в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України на

державному рівні строком на п'ять років, місцевому рівні на строк від трьох до п'яти років з урахуванням тривалості дії чинних державних комплексних цільових програм.

3. Створити та впровадити у практичну діяльність «ситуаційні кримінологічні центри» на базі НПУ. Завдання таких центрів – узагальнення зібраної криміногенної інформації та її аналіз, нагромадження заходів кримінологічного прогнозування й побудова можливих кримінологічних моделей розвитку злочинності та комплексних цільових планів її запобігання. Головна їх функція – динамічне моделювання, яке дозволить прогнозувати можливі криміногенні наслідки різних варіантів розвитку окремих видів кримінальних правопорушень, у тому числі й у сфері БДР (комплексний аналіз стану дорожньо-транспортної безпеки; прогноз стану безпеки дорожнього руху та кореляційні соціально-економічні показники в довгостроковій перспективі; генерація системи запобіжних заходів, спрямованих на підвищення БДР; побудова кримінологічних моделей стану безпеки дорожнього руху; оперативність розрахунків, достовірність їх результатів). Кримінологічний аналіз та прогноз, які можуть бути надані ситуаційним кримінологічним центром, допоможуть правоохоронним органам всебічно володіти складною криміногенною ситуацією, створити умови щодо майбутнього ефективнішого запобігання кримінальним правопорушенням та забезпечення національної безпеки країни.

Висновки до розділу 3

1. Стабільно високі показники аварійності на дорогах України залишаються одним із суттєвих факторів, що обумовлюють смертність й травматизм серед населення, у зв'язку з чим актуалізується переосмислення засад формування та реалізації кримінологічної політики, спрямованої на

запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні як комплексу правових, соціально-економічних, організаційно-управлінських та практичних заходів і рішень, які включають моніторинг кримінологічної ситуації; постановку цілей, завдань і шляхів (способів) розв'язання проблем на засадах доцільності, ефективності, результативності, реальності та інваріантності; розроблення проєкту стратегічного рішення, його попередньої апробації та впровадження в правотворчу і правозастосовну практику з моніторингом процесу реалізації; оцінка результатів досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень.

З іншого боку, стратегічну мету зменшення дорожньої аварійності не може бути досягнуто на рівні окремих підсистем національної безпеки. Зазвичай намагання виконати це завдання в якійсь одній площині (політичній, правовій, економічній) не дають бажаного результату. Тому, пріоритетним у сфері забезпечення БДР є комплекс заходів скоординованого впливу на криміногенні й віктимогенні чинники за наступними блоками: правові та організаційні засади (удосконалення законодавства й системи державного управління у сфері забезпечення БДР); удосконалення правозастосовної практики органами сектору безпеки (моніторинг правопорушень, технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускнуєї спроможності автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення надійності та безпечності транспортних засобів та пасажирських перевезень; забезпечення належного рівня підготовки водіїв та дорожньо-транспортної культури населення; удосконалення медичного забезпечення на дорогах тощо).

2. На основі аналізу системи нормативно-правових актів (Кодекс України про адміністративні правопорушення, КК України, Закон України «Про дорожній рух», Правила дорожнього руху, Стратегія національної безпеки України (2020), Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (2020), Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (2018), Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (2020) та ін.) встановлено,

що механізм (порядок) формування та реалізації кримінологічної політики як соціально обумовленої, взаємоузгодженої та нормативно врегульованої діяльності державних органів, установ та організацій щодо забезпечення транспортної безпеки передбачає розроблення та впровадження в діяльність уповноважених інституцій комплексу правових, інформаційних, аналітичних і технічних інструментів, спрямованих на моніторинг дорожньої аварійності, виявлення та усунення (нейтралізацію, послаблення негативного впливу) криміногенних (віктимогенних) чинників, прийняття на цій основі ефективних правових і регуляторних організаційно-управлінських рішень, у тому числі відомчого (міжвідомчого) характеру.

3. Упровадження механізму формування та реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту сприятиме: розвитку та вдосконаленню законодавства про БДР; модернізації системи управління БДР; створенню науково обґрунтованої моделі запобігання кримінальним правопорушенням у цій сфері; формуванню, відповідно до криміногенної ситуації, комплексу рішень, спрямованих на виявлення та усунення детермінантів учинення кримінальних правопорушень та удосконалення кримінологічного забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту; активізації міжнародного співробітництва за цим напрямом, що сприятиме упровадженню наукових досягнень, передового зарубіжного досвіду, покращенню на державному рівні діяльності науково-дослідних установ і закладів освіти з підготовки фахівців у сфері кримінологічної практики та транспортної безпеки.

4. Курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію зобов'язує Україну активізувати впровадження у сферу забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту сучасних наукових підходів до конкретизації повноважень державних органів (їх службових осіб) з визначенням серед них головного уповноваженого суб'єкта, а також чітким законодавчим розмежуванням компетенції центральних органів виконавчої влади та неурядових організацій у реалізації організаційно-управлінських,

юрисдикційних, профілактичних, інформаційно-технічних, агітаційно-роз'яснювальних, контрольно-наглядових та інших заходів впливу.

5. На основі кримінологічного аналізу повноважень (компетенцій) суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту доведено, що інституції влади формують кримінологічну політику на макростратегічному, стратегічному та оперативному рівнях (нормативно-правова регламентація; моніторинг та прогнозування стану БДР; розробка державних цільових програм і концепцій, спрямованих на зменшення кількості ДТП та їх шкідливих наслідків; координація діяльності суб'єктів дорожньо-транспортного комплексу). Особливе місце у системі суб'єктів кримінологічного забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить органам МВС та Національній поліції України. У зв'язку з цим запропоновано: створити при головних управліннях Національної поліції України в областях аналітичні підрозділи (центри, відділи, лабораторії), які б безпосередньо здійснювали в цілому й по регіонах аналіз конкретної кримінологічної ситуації з урахуванням адміністративно-територіальної реформи і регіональних особливостей БДР, кримінальних правопорушень у цій сфері, їх сезонних коливань тощо; надати ширші повноваження органам місцевого самоврядування щодо забезпечення БДР й запобігання кримінальним правопорушенням, що сприятиме виваженому формуванню та ефективній реалізації кримінологічної політики на регіональному (місцевому) рівні. Тому, видається за необхідне зобов'язати регіональні владні інституції забезпечити БДР шляхом реалізації проектів програми на території кожного регіону; визнати пріоритетним розроблення міжвідомчої нормативно-правової бази з питань, пов'язаних з визначенням ефективності діяльності правоохоронних органів щодо впливу на кримінологічну ситуацію.

6. Закріплено, що необхідною запорукою якісного формування та ефективної реалізації кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є чітке визначення кола її завдань і виконавців. З урахуванням стратегічних цілей національної безпеки, а також реформування

органів правопорядку на основі застосування ризик-орієнтованих підходів, інформаційно-аналітичної діяльності, стратегічного менеджменту та прогнозування, в якості основних завдань такої політики визначено удосконалення системи кримінологічного моніторингу криміногенної ситуації.

7. Встановлено, що науковий інструментарій кримінологічного прогнозування, планування та програмування у сфері забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту включає моніторинг чинників, які впливають стан безпеки, у тому числі виявлення, аналіз та оцінку ризиків, загроз, кризових ситуацій і можливих наслідків, інформаційно-аналітичне забезпечення прийняття уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських рішень (на стратегічному, оперативному й тактичному рівнях), зокрема й в особливий період (під час воєнного стану).

Обґрунтовано створення в структурі МВС ситуаційних кримінологічних центрів із функціями збирання, обробки, узагальнення та аналізу статистичної інформації (в розрізі держави в цілому та окремих регіонів); розроблення моделей розвитку криміногенної ситуації на найближчу і довгострокову перспективу; стратегічного прогнозування розвитку криміногенної ситуації та відповідних заходів запобігання аварійності, дорожньо-транспортному травматизму й кримінальним правопорушенням (автором розроблено: проєкт відповідного положення про ситуаційний центр; методику кримінологічного прогнозування; пропозиції стосовно підготовки щорічної національної доповіді про стан реалізації державної політики у сфері БДР та спеціальних звітів про стан транспортної безпеки в Україні).

РОЗДІЛ 4.

ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

4.1. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека – найвища соціальна цінність в Україні. Реалізація цієї норми Конституції України – головна ціль державної політики національної безпеки [419]. Одним із чинників, які створюють серйозну загрозу розвитку держави, є злочинність як відносно масове явище, що складається із сукупності передбачених кримінальними законами вчинків, учинених на тій чи іншій території протягом певного часу [207, с. 8].

Нами було зауважено, що безпека особи є першоосновою безпеки суспільства і держави і її реальний високий рівень та здатність гарантування державою свідчать про високі можливості соціуму і держави, а отже, і високий рівень правової безпеки в цілому. Упевненість людини у можливостях реалізації власних інтересів додатково мотивує її до здійснення реально значущих дій для суспільства і держави. Таким чином, безпека особи виступає імперативом політики правової безпеки України.

Практика забезпечення правової безпеки особи залишається неефективною, оскільки діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування у цій сфері значною мірою невпорядкована, а створення нової системи проходить вкрай повільно і суперечливо, не ґрунтується на достатніх науково-теоретичних напрацюваннях. Зокрема, не враховується, що на противагу домінуючій у минулому державоцентристській парадигмі права, право дедалі більше набуває людиноцентристського змісту, відповідно

актуалізується проблема забезпечення правової безпеки саме особи [218]. Відсутність єдиної національної концепції боротьби зі злочинністю, неузгодженість загальнодержавних, регіональних, галузевих державних цільових програм соціальної профілактики за відповідними напрямками не сприяє запобіганню злочинності в країні. Таке становище не відповідає проголошеним конституційним положенням про соціальну, демократичну та правову державу, оскільки ситуація, що виникла, не враховує реалій сучасності.

Завдання вчених кримінологів полягає в забезпеченні політиків та в цілому суспільство, ефективною стратегією впливу на злочинність, стратегією, яка дозволила б з максимальною результативністю розподіляти ресурси суспільства в протистоянні соціальному злу, яким є злочинність, та запобігати її виявам, а це неможливо без володіння знаннями про причинний комплекс. До того ж робота із запобігання кримінальним правопорушенням являє собою комплекс дуже різноманітних за характером і цілями, але органічно пов'язаних між собою соціальних заходів, ураховуючи, що Конституцією України перед державою поставлено завдання стосовно забезпечення безпеки суспільства, належного правопорядку, гарантованого захисту правовими засобами конституційних прав та інтересів громадян, державних організацій та установ, громадських формувань, усіх приватних структур [166].

У свою чергу, загрози національній і міжнародній безпеці отримують кримінологічний зміст, оскільки тільки кримінологія, єдина з усіх наук так званого кримінального циклу, володіє арсеналом теоретично обґрунтованих і практично перевірених засобів пізнання й оцінювання злочинів, здатна повним обсягом оцінити стан, тенденції і наслідки як будь-якого окремого кримінально караного діяння, так і всієї їх сукупності. У цьому сенсі будь-яка національна безпека, з правової наукової точки зору, суть кримінологічна. Зрозуміло, кримінологічна сутність безпеки повинна знайти своє відображення у відповідних нормативних правових актах, що регламентують забезпечення державного й громадського контролю над злочинністю, процесами та явищами, що її детермінують і стримують. Відповідно, аналогічної правової

регламентації потребують і кримінологічні аспекти забезпечення національної безпеки. Важливо законодавчо закріпити перелік об'єктів і суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки, їх завдань і функцій, прав та обов'язків, відповідальності за незабезпечення безпеки держави, суспільства й особи від злочинності [239, с. 28].

Таким чином, варто констатувати, що проблема запобігання злочинності посідає особливе місце у становленні правової держави, створення якої неможливе без забезпечення активної наступальної діяльності у цьому напрямі та досягнення уповільнення темпів зростання злочинності рівня на основі чітко визначених пріоритетів, поступового нарощування зусиль держави і громадськості, удосконалення законодавства, організації засобів і методів запобігання, виявлення та розслідування кримінальних правопорушень.

У кримінологічній науці виокремлюють різні види заходів із запобігання кримінальним правопорушенням. Так, І. Г. Богатирьов [26] та А. М. Бабенко [10] пропонують чотири рівні запобігання злочинності:

1) *загальносоціальне запобігання* – це соціальна реакція держави і суспільства на злочинність, запобіжний потенціал якого передбачає протидію негативним явищам і процесам, які сприяють виникненню злочинності, стимулюють законослухняну поведінку населення країни. Загальносоціальне запобігання містить комплекс політичних, соціально-економічних і культурно-виховних заходів;

2) *спеціально-кримінологічне запобігання* – це сукупність запобіжних заходів, які використовує держава та громадські інституції у соціальних групах і колективах. Уважається, що спеціально-кримінологічне запобігання потрібно розглядати в площині кримінологічної профілактики, відвернення злочинів і припинення злочинної поведінки;

3) *індивідуальне запобігання злочинності* – це заходи, спрямовані на конкретну особу, вони можуть перебувати на ранній і безпосередній стадіях виникнення у такої особи злочинного наміру щодо вчинення кримінального правопорушення. Індивідуальне запобігання передбачає вивчення поведінки та

способу життя осіб з високою імовірністю вчинення кримінального правопорушення, виявлення несприятливих умов оточуючого середовища на особу, схильну до вчинення кримінального правопорушення, визначення криміногенної ситуації, яка полегшує вчинення кримінального правопорушення;

4) *регіональне запобігання злочинності* охоплює: територіальну схожість та відмінність злочинності; класифікацію регіонів за рівнем кримінальної враженості території; функціонування регіональної системи запобігання злочинності. Регіональна система запобігання злочинності – це розгалужена система, яка обіймає своїм впливом усі види злочинності в містах, областях, районах, селищах, поселеннях міського типу, тобто в межах всієї країни. Регіональне запобігання злочинності потрібно вважати базовою, допоміжною системою загальнодержавного запобігання злочинності [26, с. 114–116].

Окрім того, на думку А. П. Закалюка, запобіжні заходи поділяються на три рівні: 1) загальносоціальні; 2) у соціальних групах і колективах; 3) індивідуальні [118, с. 326].

Г. З. Яремко та Н. І. Устрицька визначають такі рівні запобігання: 1) загальносуспільне – щодо причин і умов злочинності загальносуспільного рівня; 2) спеціально-кримінологічне – щодо причин і умов конкретних видів злочинності; 3) індивідуальне – щодо причин і умов конкретного злочинного вияву [493, с. 12].

Поряд з цим погоджуємось з думкою Ю. Ф. Іванова та О. М. Джужі [133], які залежно від ієрархії причин і умов злочинності розрізняють три основних рівні запобігання їй: загальносоціальний, соціально-кримінологічний та індивідуальний.

Акцентуючи увагу на загальносоціальному запобіганні, зазначимо, що в науці вказаний термін визначається по-різному. У кримінології загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням розуміють як комплекс перспективних соціально-економічних і культурно-виховних заходів, спрямованих на подальший розвиток і вдосконалення

суспільних відносин та усунення або нейтралізацію, разом із тим, причин та умов злочинності [194, с. 143].

Як у зв'язку з цим зауважив О. М. Джужа, цей рівень запобігання характеризується тим, що його складові є невід'ємною частиною соціально-економічного розвитку, поліпшення морально-психічної і духовної сфер суспільства [191, с. 53–54]. До того ж, на переконання В. В. Голіни, основною метою зазначеного запобіжного напрямку є подолання або обмеження криміногенно небезпечних суперечностей у суспільстві, поступове викорінення відомих ще з біблійних часів негативних явищ, створених політичними, економічними, психологічними, ідеологічними та іншими чинниками виникнення кримінального потенціалу в суспільстві (економічні й політичні кризи, небезпечне майнове розшарування населення, безробіття, затримка заробітної плати, існування на межі виживання переважної частини населення, занепад моралі, проституція, наркоманія, алкоголізм, безпритульність тощо) [60, с. 19]. Загальносоціальне запобігання І. Г. Богатирьов розуміє як соціальну реакцію держави і суспільства на злочинність, запобіжний потенціал якого передбачає протидію негативним явищам і процесам, які сприяють виникненню злочинності, стимулюють законслухняну поведінку населення країни. Загальносоціальне запобігання містить комплекс політичних, соціально-економічних та культурно-виховних заходів [26, с. 114]. У свою чергу, В. П. Хоменко вказує, що загальносоціальне запобігання пов'язане практично з усіма соціально-економічними перетвореннями в нашій державі на сучасному етапі розвитку. Реформування господарського механізму, формування ринкових відносин як засад ефективної економіки, забезпечення соціального та правового захисту є передумовою ліквідації, обмеження, нейтралізації криміногенних факторів, що слугують підґрунтям учинення злочинів [472, с. 37–38].

Загальносоціальний рівень охоплює діяльність держави, суспільства та їхніх інститутів, яка спрямована на розв'язання суперечностей у галузі економіки, соціального життя, в моральній сфері тощо. Цю діяльність

здійснюють різні органи державної влади й управління, громадські організації, для яких функція запобігання злочинності не є основною чи професійною [133, с. 167–171]. Іноді межі здійснення загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням помилково розширюють та ототожнюють їх з «ефективним функціонуванням усіх позитивних інститутів соціальної правової держави» і в такому розумінні стверджують, що «загальносоціальне запобігання не є предметом кримінальної науки», хоча відразу, всупереч наведеному заявляють, що «не враховувати ці заходи при організації протидії злочинності не можна, тому що вони створюють умови для усунення чи послаблення кримінологічних факторів, які детермінують злочинність» [83, с. 13].

Ключ до вирішення цієї суперечливої позиції знайшов А. П. Закалюк, який у своїх наукових працях довів, що заходи загальносоціального запобігання мають своїм об'єктом явища, факти, вияви, тощо, які мають із злочинністю, хоч і не спричиняючий чи обумовлюючий, але інші детермінуючі, здебільшого кореляційний зв'язок або зв'язок станів. У такому разі запобіжний вплив на них, хоч і не цілеспрямований, належить до загальносоціального запобігання їй [118, с. 327].

Слідуючи із зазначених наукових підходів, В. В. Василевич обґрунтовано зробив висновок про те, що загальносоціальне запобігання злочинам – це позитивний ефект продуманої соціальної політики, яка здійснюється не тільки і не стільки з метою безпосереднього запобігання злочинам, а спрямована передусім на виконання загальних економічних і соціальних завдань держави [366, с. 120].

Загальносоціальне запобігання злочинності – це, насамперед, комплекс перспективних соціально-економічних і культурно-виховних заходів, спрямованих на подальший розвиток та вдосконалення суспільних відносин і усунення або нейтралізацію причин та умов злочинності. Тому вирішальна роль у поступовому зменшенні соціальних суперечностей в усіх сферах соціального життя належить розумній господарсько-організаційній та культурно-виховній

діяльності державних органів, підприємств, установ, фірм, громадських організацій [14, с. 177].

Погоджуємося з думкою О. М. Литвинова щодо розуміння заходів загальносоціального (державного) характеру як сукупності ефективних заходів соціально-економічного, правового, ідеологічного, організаційно-управлінського, культурно-виховного змісту, спрямованих на подальший розвиток та вдосконалення суспільних відносин й усунення чи нейтралізацію детермінант злочинності [210, с. 114].

Дієвість забезпечення внутрішньої безпеки суспільства зумовлюється множинністю чинників: об'єктивних і суб'єктивних, матеріальних і духовних, практичних і теоретичних, явних і латентних тощо. Вбачаючи це, загальносоціальна профілактика здійснюється у суспільстві в цілому. Не маючи адресного характеру, вона спрямована на усунення чинників і криміногенних загроз узагалі, що сприяє їх послабленню або нейтралізації. Загальносоціальні заходи не маючи своїм безпосереднім призначенням протидію злочинності та запобігання злочинності, створюють суттєві передумови, що виключають можливість існування злочинності як соціального явища.

Мається на увазі, що об'єктивно існуючою закономірністю безпеки є її безпосередня залежність від сукупності ризиків та криміногенних загроз, які зумовлюють небезпеку [260, с. 153].

Наука, теорія і практика суспільного розвитку переконливо свідчить про те, що запобігання кримінальним правопорушенням неможливо вирішити, абстрагуючись від системи суспільних відносин, від суспільства, в якому живе і діє людина, по законам якого формується спосіб її життєдіяльності. Це особливо важливо мати на увазі тепер, коли ускладнюється динамізм суспільного життя, відбувається диференціація соціальних зв'язків і відносин, що, безумовно, впливає як на зміну об'єктів профілактики, так і на її методи. У теперішній час запобігання кримінальним правопорушенням набуває властивостей своєрідного загальносоціального регулятора суспільних відносин. Це пов'язано, перш за все, з послідовною демократизацією суспільного життя і

зростанням питомої ваги рішень, що свідомо приймаються людьми на основі правильно усвідомлених суспільних та особистих інтересів. Однак нерідко трапляються такі суперечності між людьми, особистістю і суспільством, які протистоять суспільному розвитку. Подолання таких негативних соціальних явищ утруднене без запобігання в цілому і загальносоціальних її заходів зокрема [63, с. 46–47]. Тому послідовна реалізація заходів загальносоціального характеру сприяє утворенню такої атмосфери в суспільстві, яка ускладнювала б вчинення кримінальних правопорушень і формування їх мотивації за сприятливих ситуацій.

Головними деструктивними чинниками, які прямо та опосередковано пов'язані з функціонуваннями дорожньо-транспортного комплексу, є: недосконалість державної політики й забезпечення особистої безпеки учасників дорожнього руху; неповна структуризація функцій, компетенції та відповідальності за рівнями управління, прогнозування та мінімізація негативного впливу загроз; відсутність критеріїв оцінки ефективності діяльності органів державного управління та механізмів контролю, а також інтеграція вітчизняного дорожньо-транспортного комплексу в європейську автотранспортну систему; невідповідність міжнародних і вітчизняних технологічних правил, норм і стандартів; критична зношеність об'єктів дорожнього господарства; неприпустимо висока частка автотранспортних витрат у кошторисній вартості готової продукції, що знижує її конкурентоздатність на внутрішньому та зовнішньому ринках; зростання дорожньо-транспортної аварійності й обумовлених нею збитків; високий рівень дорожнього травматизму та смертності; мінімізовані темпи запровадження в промисловості та на транспорті екологічно безпечних і ресурсозберігаючих технологій; відомча розбалансованість.

У цьому контексті варто зупинити увагу на аналізі законів України «Про автомобільний транспорт» [315] та «Про дорожній рух» [325] й висловити низку зауважень.

Так, Закон України «Про автомобільний транспорт» урегульовує стосунки між автоперевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їхні відносини із юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, котрі забезпечують роботу автомобільного транспорту і безпеку автомобільних перевезень.

Свого часу (5 квітня 2001 р.) прийняття цього Закону стало помітною віхою в організації безпечного функціонування автотранспортної галузі. Фактично вперше на вищому законодавчому рівні ним були визначені (конкретизовані): а) завдання, функції, система та правовий статус суб'єктів державного управління автомобільним транспортом; б) засади стандартизації, оцінки відповідності та ліцензування на автомобільному транспорті; в) основні вимоги щодо: персоналу автомобільного транспорту, організації праці та контролю за роботою водіїв; технічного стану транспортних засобів, а також щодо їхнього зберігання, технічного обслуговування і ремонту; безпеки внутрішніх і міжнародних вантажно-пасажирських перевезень; г) форми державного технічного огляду; ґ) права, обов'язки та підстави юридичної відповідальності автомобільних перевізників.

Однак первинна редакція Закону про автомобільний транспорт виявилась не зовсім вдалою. Вона не охоплювала багатьох важливих аспектів діяльності приватних перевізників, взаємин між суб'єктами надання та замовниками автотранспортних послуг, організації державного контролю на автомобільному транспорті тощо. Передбачена нею система органів галузевого управління характеризувалася надмірною обмеженістю. Крім того, неоднозначність низки законодавчих вимог зумовила різнобій у правозастосуванні та велику кількість зловживань[77].

Зважаючи на це, 07 квітня 2006 р. була прийнята нова (чинна) редакція Закону, покликана забезпечити надійне правове підґрунтя для підвищення безпеки автомобільного транспорту, модернізації вітчизняного автопарку, збільшення обсягів міжнародних вантажно-пасажирських перевезень,

формування цивілізованого ринку транспортних послуг, створення здорового конкурентного середовища, вдосконалення механізмів контролю за дотриманням законності. Оновлений закон більш детально, повно та якісно врегулював кореспондуючий сектор суспільних відносин, спрямував його розвиток у прогресивне русло. Утім, як засвідчила практика, і він не позбавлений серйозних прогалин, котрі суттєво знижують ефективність правового забезпечення БДР.

За загальним визнанням, чинна редакція Закону про автомобільний транспорт недостатньо чітко визначає засади організації та безпеки таксомоторних і міжнародних перевезень, а також не враховує особливостей вітчизняного ринку автотранспортних послуг, де на сьогодні працюють близько 100 тис. перевізників різних форм власності [315].

Попри загальну назву Закону, предмет його регулювання суворо обмежений сферою транспортних послуг (тобто, відповідно галузю економіки). Водночас широкий комплекс питань, пов'язаних з виробництвом, імпортом та некомерційним використанням колісних транспортних засобів на законодавчому рівні лишився невизначеним. З таким підходом важко погодитись. По-перше, проблема безпечності транспортних засобів багато в чому продиктована засиллям зношеної або конструктивно недосконалої техніки, тож і вирішувати її (у тому числі – законодавчо) слід починати ще на етапах виробництва, ввезення та реалізації. По-друге, поняття автомобільного транспорту виходить далеко за межі однойменної галузі, як: «сукупності виробничих одиниць, об'єднаних за родом діяльності та спрямованих на певний економічний результат» [225]. Транспортний засіб – це не тільки знаряддя праці та одержання прибутку, це також інструмент задоволення індивідуальних побутових потреб людини. За статистикою, саме побутове (некомерційне) використання транспортних засобів пов'язане з найбільшими ризиками. Саме тут трапляється лєвова частка ДТП, саме тут спостерігається найвищий рівень дорожнього травматизму. Цілком очевидно, що відносини з приводу безпеки «некомерційного транспорту» повинні слугувати першочерговим об'єктом

регламентації спеціального закону, а не кількох десятків підзаконних нормативно-правових актів, як це має місце нині.

Нова редакція Закону про автомобільний транспорт значно розширила коло суб'єктів галузевого управління (наразі до нього входять не тільки державні структури, а й органи місцевого самоврядування), однак не передбачила механізмів їх взаємодії з громадськістю. Лишаються невизначеними статус «профільних» громадських організацій, форми участі громадян в адмініструванні галузевими справами, питання громадського контролю, громадських інспекцій, громадських експертиз та ін.

Не вирізняється досконалістю й законодавча регламентація відповідальності за правопорушення на автомобільному транспорті. Так, наприклад, ст. 60 Закону встановлює відповідальність перевізників за: експлуатацію легкового автомобіля таксі без ліцензійної картки; перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 км одним водієм; надання автотранспортних послуг без оформлення необхідних документів й деякі інші делікти, об'єктивні ознаки яких тотожні ознакам правопорушень, передбачених чинним КУпАП. Водночас ні Закон, ні Кодекс не роз'яснюють, за яким саме актом слід кваліфікувати порушення, вчинювані перевізниками – фізичними особами. Формально такі делікти підпадають під дію обох названих документів, наслідком чого стала неабияка правозастосовна плутанина та непоодинокі випадки «паралельного» накладення кількох штрафів за один і той самий протиправний вчинок.

Висвітлені недоліки Закону про автомобільний транспорт свідчать про необхідність його системного оновлення з урахуванням об'єктивних суспільно-економічних процесів, тенденцій розвитку вітчизняного законодавства, інституційних перетворень в системі виконавчої влади.

Загалом, А. В. Міщенко наголошує на необхідності прийняття єдиного нормативно-правового акта у сфері функціонування транспорту – Транспортного кодексу України, який виконував би функцію основного закону в транспортній галузі. Усі інші нормативно-правові акти конкретизували б

положення цього Кодексу і приймалися для виконання загальних його засад [238]. На необхідності прийняття Транспортного кодексу наголошує також О. М. Нечипуренко в роботі, присвяченій цивільно-правовому регулюванню перевезень таксі [258]. У межах дослідження перевезення вантажів автомобільним транспортом Д. К. Медведєв дійшов висновку, що на сьогодні наріла потреба в розробленні Транспортного кодексу України з виокремленням у його межах загальної та спеціальної частин [223]. Зазначену думку обстоює О. Б. Чорномаз у дослідженні, присвяченому адміністративно-правовому регулюванню правовідносин у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті [477]. У наш час чимало вчених-правознавців, праці яких могли б слугувати підґрунтям кодифікованого акта законодавства, вважають за доцільне розпочати розроблення Транспортного кодексу України [400, с. 278].

Отже, основною концептуальною засадою забезпечення безпеки на автомобільному транспорті слід уважати розроблення й подальше прийняття єдиного кодифікованого законодавчого акта, який передбачав би нормативно-правову регламентацію суспільних відносин у сфері функціонування транспорту загалом. Реалізація таких кроків значно підвищила б ефективність правового регулювання суспільних відносин у досліджуваній сфері, сприяла б уніфікації законодавства, мала б позитивний вплив на правозастосовну діяльність компетентних суб'єктів.

Продовжуючи, зазначимо, що правовий порядок, створюваний за допомогою організації дорожнього руху, передбачає реалізацію прав громадян на безпечні умови руху на дорогах. Проте яким буде реальний стан справ значною мірою залежить від ефективності функціонування дозвільної системи щодо допуску до експлуатації технічних компонентів дорожнього руху та допуску до керування транспортними засобами.

Дозвільній системі як способу впливу на суспільні відносини у сфері дорожнього руху притаманні такі особливості:

– це особливий порядок діяльності, який регулюється нормами права, що містяться у законах і підзаконних актах. Його метою є забезпечення громадської безпеки та правопорядку в цілому. Він пов'язаний з діями, які становлять підвищену небезпеку для громадян, суспільства, держави, із забезпеченням соціальної справедливості. В умовах надзвичайних обставин, воєнного стану межі дозвільної системи об'єктивно розширюються. Але їх необґрунтоване розширення у нормальних умовах тягне обмеження прав і свобод громадян, розвиток бюрократизму, зростання несанкціонованої влади державних службовців;

– дозвільна система реалізовується у межах публічних відносин між органами виконавчої влади, службовими особами, з одного боку, та індивідуальними або колективними суб'єктами, які хочуть отримати відповідний дозвіл;

– квінтесенція цих відносин – отримання дозволу на дію (бездіяльність), тобто прийняття індивідуального управлінського акта, що легалізує діяння. Воно є завершенням попереднього контролю, перевірки обґрунтованості заяви. Дозвіл може бути наданий на певний термін або на невизначений термін. Сам дозвіл може мати різне найменування: ліцензія, квота, патент, віза, пропуск, сертифікат тощо. В основі дозволу (відмови) можуть бути звичайні та дискреційні повноваження суб'єкта влади. Послідовна реалізації ідеї розширення прав і свобод громадян передбачає обмеження свободи розсуду державної адміністрації при розгляді заяв громадян, більш чітке закріплення у законах процедур видачі дозволів, підстав відмов, порядку оскарження;

– атрибутивною ознакою дозвільної системи є нагляд за тим, як здійснюються дозволені діяння. Про нього можна говорити лише у тих випадках, коли після видачі дозволу на весь термін його дії між його одержувачем та компетентними державними органами зберігаються адміністративно-правові відносини. Необхідно зазначити, що дія дозволу може бути припинена, дозвільні правовідносини можуть закінчитися у зв'язку вчиненням громадянином протиправних дій, а також за іншими підставами:

через погіршення стану здоров'я, вступу в дію нового нормативного акта, нововиявлених підстав. За наявністю законних підстав зміст дозволів може бути обмежений або розширений;

– за порушення правил дозвільної системи до винних застосовуються різноманітні заходи адміністративного примусу, у тому числі й такі, як тимчасове або постійне припинення дії дозволу (позбавлення спеціальних прав, припинення або призупинення дії ліцензії тощо).

У цьому аспекті найбільш недосконалою, на нашу думку, є система допуску в експлуатацію та нагляд за станом об'єктів вулично-дорожньої мережі. У ст. 22 Закону визначено, що організації та громадяни, які здійснюють розробку типових або індивідуальних проєктів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, зобов'язані передбачати весь комплекс заходів, пов'язаних із забезпеченням БДР, екологічних вимог, з урахуванням специфічних потреб осіб з інвалідністю (у тому числі встановлення автоматизованих систем керування дорожнім рухом із звуковим сигналом).

Зменшення капітальних витрат за рахунок скорочення заходів, що впливають на безпеку дорожнього руху, забороняється. Проєкти на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів підлягають експертизі, погодженню в органах державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з БДР на відповідність вимогам правил, нормативів і стандартів з БДР та оцінці впливу на довкілля, а виявлені відхилення від їх вимог – усуненню.

Таким чином, фактично контроль за дотриманням вимог безпеки при формуванні та поточний стан дорожніх умов, багато в чому визначає рівень БДР, відданий на відкуп тому органу виконавчої влади, у віданні якого він і знаходиться, при фактичній відсутності його відповідальності за стан БДР. У цих умовах вкрай важко забезпечити адміністративними методами реалізацію одного з основних принципів забезпечення БДР – принцип пріоритету життя і здоров'я громадян, що беруть участь у дорожньому русі, над економічними

результатами господарської діяльності. В умовах зберігання відставання розвитку дорожньої мережі від потреб автомобілізації, будь-яке її поліпшення з точки зору збільшення пропускної здатності сприймається як благо. Але це благо перейде у зло під час експлуатації дороги. Тому, на нашу думку, слід суворо централізувати порядок приймання доріг в експлуатацію і нагляд за поточним станом як складової частини дії дозвільної системи. До складу комісії варто включити працівника Патрульної поліції, який повинен забезпечити об'єктивність і незалежність оцінки стану справ. По-друге, слід на рівні постанови Кабінету Міністрів України встановити порядок приймання в експлуатацію і нагляду за поточним станом автомобільних доріг і вулиць, включивши в нього положення про категоричну заборону прийняття дороги за наявності відхилень у її стані від вимог будівельних норм і правил та державних стандартів. Слід також ввести адміністративну відповідальність за невиконання цього положення.

Одна з основних причин ДТП та тяжкості їх наслідків (кількості поранених та загиблих) є помилкою у дорожній інфраструктурі. Стан дороги рідко представлений як безпосередня причина нещасних випадків у звітах, але недоліки в утриманні дороги, безумовно, сприяє виникненню помилок під час водіння. Іншим чинником ризику є перешкоди на дорогах. Дороги мають вирішальне значення для життя людей, особливо для мешканців сільської місцевості, з'єднуючи їх з регіональними та економічними центрами. Отже, як правило, ці дороги не мають належних умов безпеки, які могли б допомогти запобігти аваріям, особливо за високої швидкості.

Вплив дороги на безпеку руху залежить від її характеристик. Планування та облаштування шляхів сполучення мають суттєвий вплив на БДР під час формування транспортної системи. Недостатня оцінка чинника БДР на етапі планування є основною причиною, що формує обставини, які впливають на таку безпеку. Такими обставинами є: недостатня або погано інтегрована система громадського транспорту, яка спричиняє різке зниження частки поїздки на громадському транспорті, а відповідно викликає надмірне перевантаження

вулично-дорожньої мережі індивідуальним транспортом; багатофункціональний характер більшості основних доріг і вулиць, змішана структура потоків транспортних засобів на дорогах (швидкісні, легкові і вантажні автомобілі, велосипеди); розташування шкіл, ігрових майданчиків та установ масового відпочинку поруч із дорогами з великим транспортним потоком, напруженими транспортними розв'язками; розміщення великих торговельних (торговельно-розважальних) центрів у місцях з незручним дорожнім рухом, а також неправильна інтеграція таких центрів з транспортною системою.

Деякі з цих явищ є результатом нечітких або застарілих правил для дорожнього планування та містобудівництва.

Найбільша небезпека для дорожніх користувачів виникає через такі прогалини існуючої вулично-дорожньої мережі: мала частка доріг побудованих за найвищим технічним стандартом; відсутність кільцевих доріг навколо багатьох міст, селищ, сіл; недоліки в облаштуванні та неналежне утримання об'єктів для вразливих учасників дорожнього руху (дітей, інвалідів, людей похилого віку, велосипедистів) – тротуарів, велосипедних доріжок тощо; недостатня частка ділянок дороги для безпечного обгону; недостатній рівень впровадження інтелектуальних транспортних систем, призначених для автоматичного керування дорожнім рухом [43, с. 17].

Підвищенням рівня безпеки інфраструктури доріг можна суттєво знизити ризик дорожньо-транспортної аварійності в країні. Існує достатня кількість перевірених високоефективних варіантів, що можуть гарантувати безпеку на дорогах. Аудіо-тактильні смуги (гуркіт) та широка центральна смуга зменшують ризик аварій до 35 % і можуть бути швидко та ефективно впроваджені на затяжних ділянках доріг із підвищеним ризиком. Гнучкі бар'єри ефективно розділяють зустрічний рух та захищають транспортні засоби від небезпек узбіччя. Ці бар'єри можуть зменшити «ключові типи» аварій на дорогах до 85 %.

Нестандартною ідеєю є так зване «рейтингування» доріг. Наприклад, усі дороги Нової Зеландії піддаються оцінці за зірковою шкалою. Оцінка «зіркової» класифікації доріг містить у собі перегляд особливостей безпеки дороги. Зіркова класифікація заснована на елементах дорожнього обладнання, що впливає на ймовірність аварій та їх тяжкість, така як ширина смуг та узбіччя, кривизна дороги та наявність бар'єрів безпеки. Дорогам присвоюється оцінка від однієї зірки (найменш безпечна) до п'яти зірок (найбільш безпечна). Рейтингова система може допомогти спланувати майбутні дорожні вдосконалення та забезпечити ті дороги, якими люди користуються найчастіше, належними заходами безпеки та систематично зменшувати загальний ризик дорожнього травматизму [515, с. 24].

Натомість, Німеччина демонструє втілення інших досягнень інформаційного прогресу – інтелектуальні транспортні системи (це по суті суміш напрацювань комп'ютерної сфери, інформаційних технологій та телекомунікацій разом зі знаннями в автомобільному і транспортному секторах) [136, с. 8].

Багатьом аваріям можна запобігти або зменшити заподіяну шкоду шляхом простого оновлення дорожньої інфраструктури. Водночас, роблячи дороги безпечнішими, необхідно потурбуватися про більш безпечні транспортні засоби для населення, а також продовжити вдосконалення підготовки водіїв з метою готовності до використання новітніх засобів забезпечення пасивної та активної безпеки. Нові освітні програми європейських країн мають на меті всебічне формування водія, починаючи від знань про улаштування транспортних засобів і закінчуючи «внутрішнім водійським переконанням». Це дозволяє створити якісно нове покоління водіїв [514, с. 11].

Так на сьогодні Німеччина підписала Декларацію про наміри, представлену Європейською комісією, про запровадження автоматизованої аварійної (екстреної) системи дзвінків (e-Call), у межах співпраці в запровадженні автоматизованої системи екстреної допомоги, яка є єдиною для всієї Європи. Автоматична система екстреного виклику в легкових автомобілях,

що здійснює електронний екстрений дзвінок у випадку аварії, призначена для розширення сучасних технологій безпеки в автомобілях. За допомогою прогнозування травми, як частини автоматизованої системи екстреного виклику, ефективність роботи рятувальних операцій може бути збільшена, тим самим збільшуючи вірогідність виживання жертв, що серйозно та критично поранені [516, с. 30].

На відміну від звичайних систем допомоги водіям, кооперативні системи використовують інформацію, яку вони отримують прямо чи опосередковано від інших транспортних засобів. Наприклад, якщо автомобіль потрапив у ДТП або водій виконує екстрене гальмування, попереджувальне повідомлення може бути відправлено на транспортні засоби позаду. З допомогою зустрічного руху таке повідомлення навіть може бути спрямоване до автомобілів, що рухаються в напрямку, протилежному до початкового, щоб заздалегідь попередити водіїв, котрі під'їжджають до небезпечної ділянки [516, с. 38].

У контексті запозичення досвіду зарубіжних країн варто здійснити ґрунтовне дослідження впливу різних елементів дорожньої інфраструктури на дорожній рух, детальну діагностику небезпек для будь-яких видів аварій поряд з оцінкою ефективності різноманітних заходів щодо підвищення безпеки, а також вивчення впливу використання інтелектуальних транспортних систем на загальнонаціональний рівень БДР та прогнозування ефективності впровадження таких заходів.

Згідно зі Законом право на керування транспортними засобами надається за відсутністю медичних протипоказань, проходження спеціальної підготовки та складання кваліфікаційних іспитів.

Відповідно до Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами [303], Інструкції про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія [135], Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів та кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку

підготовку [329] для кандидатів у водії проводяться теоретичні і практичні іспити. На теоретичному іспиті перевіряються знання ПДР та інших предметів, передбачених навчальними програмами, при практичному – навички водіння транспортних засобів тих категорій, право на керування якими подане.

Іспити із знань ПДР приймаються за екзаменаційними білетами, які затверджуються Головним сервісним центром МВС, за допомогою комп'ютерної техніки, а в разі неможливості її застосування – шляхом письмової відповіді на питання екзаменаційних білетів.

Викликає неабиякий інтерес зарубіжний досвід складання теоретичного іспиту. Так, у Швейцарії, Великобританії, Греції, Бельгії, Франції, Польщі та інших країнах місцем проведення іспиту є постійно діючі спеціалізовані центри екзаменаційних підрозділів. До того ж у багатьох державах організовано пересувні екзаменаційні пункти, необхідність в яких виникає на недостатньо заселених територіях, у сільській місцевості тощо. Наприклад, у Швеції, крім стаціонарних, постійно діючих, працюють близько 100 пересувних центрів з прийому іспитів, у Німеччині та Норвегії також вдаються до їхньої допомоги. У Чехії, Словаччині та Туреччині місцем проведення іспиту є виключно пересувні станції з прийому теоретичного іспиту.

Теоретичний іспит може здійснюватися в усній, письмовій формі, а також за допомогою комп'ютерного тестування або з використанням кіно-, відео- і фотозображень. У теперішній час усна форма складання іспиту застосовується рідко, в основному відносно кандидатів у водії, які мають проблеми з читанням тексту: іноземних громадян, людей, які страждають на дислексію, або малограмотних. Процес світової комп'ютеризації зумовив відмову більшості країн від прийняття теоретичного іспиту методом письмового опитування з допомогою білетів. Проте в таких європейських країнах, як Австрія, Нідерланди, Польща, Португалія, Швеція, Бельгія та Швейцарія така форма все ще допускається за письмовою заявою кандидата у водії [396, с. 43–45].

Однією з основних причин аварійності є порушення ПДР його учасниками, тому необхідно підвищувати їхню культуру поведінки та

впроваджувати жорсткий контроль за дотриманням зазначених правил. Оскільки найбільша кількість ДТП спостерігається при перевищенні безпечної швидкості, тому в населених пунктах можливо застосовувати засоби примусового зниження швидкості, особливо в районах навчальних закладів, у місцях з інтенсивним рухом дітей через дорогу та перед нерегульованими перехрестями, що дасть змогу зменшити аварійність [112, с. 34–35].

Одним з основних завдань у сфері забезпечення БДР в Україні є зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками. З метою розв'язання зазначеної проблеми, удосконалення відносин у сфері забезпечення БДР та враховуючи позитивний досвід багатьох країн світу в Україні було запроваджено автоматичну фото- та відеофіксацію низки порушень ПДР [351; 139].

Необхідно зазначити, що запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР є не новим заходом для України, оскільки така система вперше була введена в дію в Україні у 2008 р., коли 24 вересня був прийнятий Закон України № 586-VI [318], яким було внесено зміни до чинного КУпАП шляхом доповнення окремих норм, що в повсякденному житті отримали назву так званих «листів щастя». Проте Конституційний суд України своїм рішенням № 23-рп/2010 [373] визнав неконституційними положення цих норм у зв'язку з їх невідповідністю вимогам Конституції України [166].

Нині питання щодо впровадження системи автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення БДР регулюються низкою законодавчих та інших нормативно-правових актів. Проте аналіз цих актів дає підстави стверджувати, що наразі: 1) відсутній ефективний порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі; 2) невизначений правовий статус учасників цього провадження; 3) відсутні нормативно закріплені «Перелік технічних приладів та засобів автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» та «Порядок функціонування технічних приладів та засобів автоматичної фіксації правопорушень у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху»; 4) Закон України «Про дорожній рух» повною мірою не відповідає вимогам сьогодення та сучасним реаліям, у зв'язку з чим вбачається доцільність прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку»; 5) відсутній єдиний нормативно-правовий акт, наприклад, Дорожній або Дорожньо-транспортний кодекс (за аналогією з розділами XVIII – XIX Митного кодексу України), який усунув би суперечності, що існують в чинному КУПАП та містив у собі всю систему норм права у сфері забезпечення БДР, зокрема: питання відповідальності за порушення у сфері БДР (у т.ч. зафіксовані в автоматичному режимі) тощо [157, с. 53].

За роки незалежності в Україні не було створено ефективної системи управління БДР, яка ґрунтувалася б на концентрації повноважень та відповідальності в руках єдиного державного органу й одночасно забезпечувала б чіткий розподіл повноважень між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування і координацію їх діяльності. Відсутність ефективної системи управління безпекою дорожнього руху не дозволяє Україні повною мірою використовувати кращий світовий досвід та наукові досягнення в галузі БДР, екологічної безпеки транспорту та сталої мобільності й не сприяє залученню міжнародної технічної і фінансової допомоги для реалізації проєктів з підвищення БДР [73, с. 208].

З метою ефективного контролю за виконанням водіями транспортних засобів вимог встановлених ПДР Верховною Радою України прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» (2015 р.) [318].

Розглянувши зазначений Закон, на нашу думку, слід звернути увагу на низку прогалин та зауважень:

1. Положення щодо встановлення адміністративної відповідальності юридичних та фізичних осіб, за якими зареєстровано транспортний засіб, є юридично неприйнятними та завідомо передбачає порушення прав людини.

Слідуючи з конституційного принципу індивідуалізації юридичної відповідальності, правової доктрини, положень КУпАП та Рішення Конституційного Суду України від 22 грудня 2010 р. № 23-рп/2010 [373], суб'єктом, який підлягає адміністративній відповідальності в сфері забезпечення БДР, вважається тільки фізична особа, а не юридична, яка не є учасником дорожнього руху і припущення про те, що вона може керувати транспортним засобом і «вчинити» відповідне правопорушення є хибним.

Крім того, положення ст. 14-2, 300-1 та 300-2 та приміток до ст. 122, 123 КУпАП, а також ст. 53-1 Закону України «Про дорожній рух» у редакції Закону передбачають притягнення до адміністративної відповідальності осіб, за якими зареєстровані транспортні засоби, а не осіб, які безпосередньо керували транспортним засобом під час скоєння адміністративного правопорушення. Такий зміст запропонованих норм суперечить меті адміністративного стягнення. Згідно зі ст. 23 КУпАП адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення [152].

2. Ст. 14-2 КУпАП необхідно викласти в такій редакції: «Адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі (за допомогою технічних засобів, що дають змогу здійснювати фотозйомку та/або відеозапис та функціонують згідно із законодавством про захист інформації в інформаційно-телекомунікаційних системах), несуть фізичні особи, які керували транспортними засобами під час скоєння правопорушення, у разі наявності фотознімку та/або відеозапису, де є зображення транспортного засобу та особи, що керували ним»;

2) ч. 4 ст. 27-1 КУпАП викласти у такій редакції: «У разі, коли розмір стягнення у вигляді штрафних балів перевищує залишок балів громадянина, на нього накладається інше адміністративне стягнення, передбачене відповідною статтею цього Кодексу»;

3) примітки до ст. 122, 123 КУпАП виключити;

4) ст. 279-1 КУпАП викласти в такій редакції: «У разі, коли адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху зафіксовано в автоматичному режимі, службова особа підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, встановлює особу, за якою зареєстровано відповідний транспортний засіб та надсилає на адресу реєстрації місця проживання фізичної особи (місцезнаходження юридичної особи) електронний протокол про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі, з відповідними фото/відеоматеріалами, що підтверджують факт скоєння правопорушення на цьому транспортному засобі та надають змогу ідентифікувати особу, яка керувала цим транспортним засобом в момент скоєння правопорушення»;

5) доповнити КУпАП окремою статтею такого змісту:

«Стаття 126-1. Ненадання інформації щодо особи, якій доручено чи в інший спосіб передане право на керування транспортним засобом, на якому було скоєне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі.

Ненадання інформації посадовій особі підрозділу МВС України, що забезпечує БДР або судді (суду) особою, за якою зареєстровано транспортний засіб відносно особи, якій доручено чи іншим способом передане право на керування цим транспортним засобом, на якому було скоєне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі – тягне за собою попередження.

Повторне протягом року вчинення правопорушення, передбаченого частиною першою цієї статті або неявка особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, на якому було скоєне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого в автоматичному режимі до підрозділу МВС України, що забезпечує БДР для надання інформації про вчинення правопорушення, – тягне за собою накладення штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»;

б) у ст. 300-1 та 300-2 КУпАП словосполучення «фізичною або юридичною особою» замінити на «фізичною особою (керівником юридичної особи)», а слово «пеня» замінити на «подвійний розмір штрафу»;

7) щодо всіх учасників дорожнього руху, окрім водія, за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 124 КУпАП, можна застосувати лише адміністративне стягнення у вигляді штрафу. Виникає запитання: але, чи є це цілком законним та правильним, адже накладання адміністративного стягнення є не тільки мірою відповідальності особи, а й має на меті її виховання в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами (ст. 23 КУпАП). Керуючись цією нормою, суд, ураховуючи всі обставини справи та характеристику винної особи, повинен накласти відносно неї такий вид адміністративного стягнення, який би повною мірою досягнув поставленої мети. Більше того, якщо винна особа не має певного заробітку чи взагалі не отримує будь-які грошові виплати, то накладання на неї адміністративного стягнення стає дуже проблематичним, адже ані постанову про накладання штрафу, ані постанову про позбавлення права керування транспортними засобами виконати буде неможливо. Тому, на наш погляд, перелік адміністративних стягнень, зазначених у санкції ст. 124 КУпАП, потрібно розширити шляхом доповнення таким видом адміністративного стягнення, як громадські роботи.

Аналіз накладених судами стягнень свідчить про те, що набула поширення практика невинуватеного лібералізму та застосування судами санкцій, не адекватних учиненому правопорушенню, що негативно позначається на профілактиці аварійності, а затягування розгляду справ (довше трьох місяців) порушує принцип невідворотності покарання, позаяк порушник після завершення цього строку взагалі звільняється від відповідальності. У зв'язку з цим необхідно внести зміни до КУпАП та подовжити термін розгляду зазначеної категорії справ до шести місяців.

Також варто зазначити, що процес законотворчості у сфері кримінального права нерозривно пов'язаний з реалізацією принципів криміналізації та пеналізації суспільно небезпечних діянь. У свою чергу, пеналізація проходить відтворення через встановлення кримінально-правових санкцій, їх наповнення конкретними видами та розмірами кримінальних покарань. Необхідно зауважити, що підходи і принципи формування кримінально-правових санкцій вимагають дотримання певних правил, зокрема, встановлення у санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини КК України, що передбачає відповідальність за вчинене кримінальне правопорушення, виду, меж і розмірів кримінальних покарань здійснюється з урахування характеру та ступеня суспільної небезпеки криміналізованого діяння та відповідно до положень Загальної частини КК України, якщо інше не передбачено законом [32, с. 58–60].

У ч. 1 ст. 55 КК України встановлені межі покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю. Таке покарання може бути призначене, як додаткове покарання на строк від одного до трьох років. А значить, під час визначення верхньої межі цього покарання, у санкціях конкретних кримінально-правових норм законодавець повинен обмежувати строк терміном до трьох років [180]. Зокрема, йдеться про кримінальне правопорушення, передбачене ч. 2 ст. 286 КК України (Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження). Санкція цієї кримінально-правової норми включає в якості основного покарання позбавлення волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого. Необхідно звернути увагу, що кваліфікований склад такого кримінального правопорушення передбачає настання тяжких наслідків: спричинення смерті потерпілому або заподіяння тяжкого тілесного ушкодження. Тому віднесення такого порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту до категорії тяжких злочинів через

встановлення в санкції меж основного покарання (від трьох до восьми років позбавлення волі) є обґрунтованим та логічним [32, с. 58–60].

Порівнюючи склад правопорушень в ч. 2 ст. 286 та 286-1 КК України, І. А. Вартилецька та О. В. Микитчик констатували, що зміст кваліфікуючих ознак кожного з них має суттєві відмінності: насамперед йдеться про тяжкі наслідки в ч. 2 ст. 286 КК України і відсутність таких у ч. 2 ст. 286-1 КК України. Характер і ступінь суспільної небезпечності діянь, кримінальна відповідальність, за які передбачена в ч. 2 ст. 286 та 286-1 КК України, є різними, а значить, і санкції з включеними до них покараннями, види і межі таких покарань не можуть бути ідентичними. Межі кримінально-правових санкцій свідчать про характер та ступінь суспільної небезпечності кримінально караного діяння, визначають місце такого правопорушення в системі кримінальних правопорушень і, в кінцевому результаті, обумовлюють реалізацію принципів справедливості, індивідуалізації та інших принципів у кримінальній політиці держави [32, с. 58–60].

На підставі викладеного, хотілося б запропонувати внести зміни та доповнення до КК України, а саме до ст. 286–1 КК України й викласти її у такій редакції:

«Стаття 286-1. Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції

1. Керування транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, або відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку медичного освідування на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а так само вживання водієм транспортного засобу після

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

караються штрафом від двох тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років.

2. Ті самі дії, вчинені повторно, –

караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років».

Безумовно, прогалини законодавства у сфері забезпечення БДР не вичерпуються наведеними вище положеннями, однак навіть їх якнайшвидше розв'язання дозволить забезпечити реалізацію транспортної безпеки й права кожної людини на безпечні та комфортні умови руху, позаяк транспорт як одна з найбільш важливих галузей матеріального виробництва на сьогодні є індикатором рівня розвитку суспільства, оскільки він забезпечує цивілізаційні зв'язки соціуму в планетарному масштабі. Разом із цим сучасний транспорт і, зокрема, автомобільний супроводжується таким небезпечним явищем, як аварійність, що посідає одне з перших місць у світі за тяжкістю заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей.

Також, важливим є доопрацювання та прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» [364] з його складовою – ПДР, адже враховуючи важливість сфери дорожнього руху, відносини в ній мають регулюватися, перш за все, не підзаконними актами, а на законодавчому рівні (п. 5 ст. 92

Конституції України). Натомість, як показує аналіз проведений В. А. Мисливим, чинний Закон України «Про дорожній рух» під час оцінювання кримінальних правопорушень у судовій практиці згадується лише у 2,5 % вироків, постанов, ухвал та інших судових рішень, що при його вищій юридичній силі, порівнюючи з ПДР, фактично нівелює роль та значення цього Закону. При застосуванні законодавства з БДР щодо кримінально-правової оцінки кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації транспорту необхідно враховувати: особливості бланкетного характеру кримінально-правових норм у частині відповідного тлумачення приписів законодавчих і нормативно правових актів, що стосуються значення соціальних, організаційних, статусних, технічних, технологічних, інформаційних, медичних та інших нормативів з БДР, оскільки вони містять положення, що стосуються кваліфікації вказаних діянь, а також обставин, які обтяжують покарання тощо [231].

На законодавчому і нормативно-правовому рівні вимагають врегулювання правила, стандарти і нормативи, що стосуються порядку експлуатації механічних транспортних засобів, оскільки чинні «Правила експлуатації колісних транспортних засобів» [311] не поширюються на власників індивідуального автотранспорту, а отже, не забезпечують правозастосовну практику відповідними положеннями, необхідними для належної правової оцінки дорожньо-транспортних деліктів.

Актуальною та перспективною виглядає проблема впровадження в сферу дорожнього руху безпілотного автотранспорту. Сучасні його розробки, які набувають швидкого розвитку в розвинутих країнах світу, показують, що він може стати реальним резервом підвищення безпеки дорожнього руху і зниження аварійності на дорогах. Ураховуючи, що цей «феномен» незабаром торкнеться України, слід зазначити, що, незважаючи на існуючий досвід впровадження безпілотного автотранспорту у сферу пасажирських і вантажних перевезень, залишається відсутнім законодавче вирішення питань, пов'язаних з кримінальною відповідальністю експлуатантів безпілотного автотранспорту з

елементами штучного інтелекту при вчиненні ним ДТП з тяжкими наслідками. Сьогодні відсутність законодавчого врегулювання цього питання залишається серйозним гальмом щодо запровадження безпілотного автотранспорту на дорогах загального користування. Поряд з цим він вимагає вирішення цілого комплексу законодавчих питань (стандарти виробництва, реєстрація та облік, страхування, порядок експлуатації, дорожня інфраструктура та ін.), які вже сьогодні вимагають від юридичної науки та законодавця відповідного врегулювання [231].

Також, на виконання Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року вивчені кращі Європейські моделі щодо безпеки дорожнього руху та в подальшому були враховані при її прийнятті. У подальшому на основі Стратегії прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287, якою затверджено Державну програму з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року.

На цей час триває реалізація завдань та заходів, які передбачені Державною програмою з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року.

З метою реалізації Стратегії фахівцями НПУ взято участь у нормотворчій роботі, зокрема розроблено та опрацьовано такі нормативно-правові акти:

Закон України від 16.02.2021 № 1231-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху»;

Наказ Міністерства внутрішніх справ України 09.04.2021 № 204 «Про затвердження Порядку проведення аудиту безпеки автомобільних доріг»;

Наказ Міністерства інфраструктури України від 09.04.2021 № 204 «Про затвердження Порядку проведення аудиту безпеки автомобільних доріг»;

Наказ Міністерства інфраструктури України від 12.08.2022 № 598 «Про затвердження Порядку виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації дорожньо-транспортних пригод».

Також надано пропозиції та зауваження до:

– проєкту закону України «Про внесення змін до Закону України «Про дорожній рух» щодо забезпечення панування заходів для підвищення безпеки дорожнього руху», реєстраційний від 12.01.2023 № 8353, основними положеннями якого є запровадження планувальних заходів щодо підвищення безпеки дорожнього на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях;

– проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони»;

– проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування».

Також фахівці НПУ входять до складу робочої групи, утвореної при Міністерстві інфраструктури України, основне завдання якої є розроблення проєкту закону України, спрямованого на врегулювання ринку надання послуг перевезення пасажирів на таксі.

Прийнято також активну участь в опрацювання проєктів національних стандартів та державних будівельних норм, зокрема:

ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану»;

ДСТУ 4100:2021. «Безпека дорожнього руху. ЗНАКИ ДОРОЖНІ. Загальні технічні умови. Правила застосування. Відповідає офіційному тексту»;

Зміни № 1 до ДБН В.2.3-5:20018 «Вулиці та дороги населених пунктів»;

Зміни № 2 ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво»;

Зміни № 1 до ГБН В.3.3-37641918-555:2016 «Автомобільні дороги. Транспортні розв'язки в одному рівні. Проектування».

Фахівці НПУ беруть також активну участь в реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, яка схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430 р.

З метою її виконання проведено таку нормотворчу діяльність:

опрацьовано проєкт закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо здійснення контролю за дотриманням перевізниками вимог законодавства та норм на автомобільному транспорті»;

опрацьовано та надано пропозиції і зауваження до проєкту закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони»;

опрацьовано та надано пропозиції і зауваження до проєкту закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів»;

опрацьовано проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 року № 340».

Таким чином, ступінь гарантованості БДР визначається по-перше, ефективністю законодавства, по-друге, якістю його виконання, а тому усунення таких негативних загроз передбачається шляхом доповнення ст. 8 Закону України «Про основи національної безпеки» (2003 р.) такими кримінологічними загальносоціальними напрямками: врахування й використання вигідного географічного розташування країни, розбудова й ефективне обслуговування національної мережі міжнародних транспортних коридорів; адаптація до вимог ЄС діючих технологічних правил, норм і стандартів на транспорті; удосконалення транспортної інфраструктури в інтересах національної оборони; реконструкція, підтримання в належному технологічному стані та подальша модернізація транспортних комунікацій; запобігання кримінальним правопорушенням, профілактика дорожньо-транспортної аварійності, зменшення її негативного впливу на стан

національної економіки; зниження рівня й соціальних наслідків дорожньо-транспортного травматизму; підвищення технологічної надійності систем забезпечення безпеки на транспорті.

Водночас варто наголосити, що запобігання порушенням у сфері БДР є одним із завдань державної політики у цій сфері. Тому підвищення рівня запобігання слід розглядати як загальнонаціональний пріоритет спрямований на зниження їх рівня особами, які керують транспортними засобами. Усвідомлюючи небезпечність кількості жертв ДТП, держава розробляє широку систему заходів, спрямованих на зменшення рівня ДТП та травматизму. Зокрема, йдеться про підвищення адміністративної відповідальності водіїв транспортних засобів за порушення ПДР, розроблення різноманітних концепцій, програм та планів підвищення рівня безпеки дорожнього руху, впровадження тижнів «Безпека пішоходів» тощо. У цьому напрямі зроблено вже чимало кроків, але, на жаль, як свідчить практика, їхня ефективність є тимчасовою.

Також необхідною запорукою якісного формування та ефективної реалізації кримінологічної політики БДР та експлуатації автомобільного транспорту є чітке визначення кола її завдань. З урахуванням стратегічних цілей національної та транспортної безпеки, а також особливостей функціонування дорожньо-транспортного комплексу України, в якості пріоритетних загальносоціальних заходів визначаються: прогнозування та нейтралізація загроз у сфері дорожнього руху; вдосконалення системи галузевого управління; укріплення законності та правопорядку; розроблення національної стратегії поліпшення дорожньої інфраструктури (усунення дефектів дорожнього покриття, поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків тощо); поліпшення технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху тощо); визначеність, послідовність та активізація антикорупційної політики, виявлення та усунення у службових осіб мотивації можливості розкрадань;

запобігання деліктності, кримінальним правопорушенням й шкідливого впливу аварійності на навколишнє середовище; створення системи виховання в учасників дорожнього руху відповідальності й розуміння неможливості порушення правил безпеки; поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг; забезпечення достатньої професійності підготовки водіїв; підвищення дорожньо-транспортної культури населення; підвищення надійності та безпечності транспортних засобів; удосконалення медичного забезпечення; створення ефективної системи наукового забезпечення; розроблення та впровадження багатогалузевої системи громадського контролю за діяльністю органів виконавчої влади у сфері безпеки дорожнього руху; удосконалення механізму притягнення до адміністративної та кримінальної відповідальності; жорстка боротьба з керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння; активізація міжнародного співробітництва.

Загалом підсумовуючи, вважаємо доречним схвалити *Стратегію забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року*, в якій виділити такі напрями кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту:

– *розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про БДР* шляхом прийняття закону з питань БДР; об'єднання кореспондуючих норм по величезному масиву галузевих нормативно-правових актів; усунення фрагментарності правового регулювання та неузгодженість нормативного матеріалу; усунення логіко-юридичних погрішностей змісту законодавчих положень;

– *модернізація системи управління БДР*. Як стверджують знані науковці: «...за загальним визнанням, вітчизняна система забезпечення БДР перебуває в надзвичайно розбалансованому стані, що вкрай негативно позначається на її ефективності. 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). Тому, для забезпечення сучасного рівня БДР в Україні пропонується, передусім, створити окреме 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» [228, с. 82; 370, с. 5–8; 444, с. 62–63; 204, с. 185–186];

– *поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної 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;

– *забезпечення посилення якості підготовки водіїв.* У соціотехнологічній макроструктурі «водій – транспортний засіб – дорога» найменш надійною ланкою є водій. За інформацією Департаменту патрульної поліції України, водії механічних транспортних засобів вчиняють 3,5 млн порушень ПДР на рік. З їх вини трапляються 65–75 % усіх ДТП [415];

– *підвищення дорожньо-транспортної культури населення.* Значна кількість правопорушень на автомобільному транспорті пояснюється не лише браком водійської майстерності, а й тотальним нігілізмом у питаннях

дисципліни руху, вирішення спірних дорожніх ситуацій, соціальних стандартів поведінки водіїв і пішоходів;

– *підвищення надійності та безпечності транспортних засобів*. Аналіз причин аварійності на автомобільному транспорті дозволяє констатувати відсутність тенденції щодо збільшення кількості ДТП, зумовлених незадовільним технічним станом рухомого складу. Через несправності транспортних засобів трапляються близько 1 тис. аварій на рік, тобто 2,5–3 % всіх ДТП. За світовими мірками це далеко не критичний показник. Але він повністю нівелюється надвисоким рівнем смертності й травматизму: на кожні 100 ДТП, спричинених технічними несправностями автомобілів (мотоциклів, автобусів), припадають 25 загиблих і 100 поранених осіб. Загрозлива віктимологічна ситуація вимагає від держави вжиття комплексу невідкладних заходів, спрямованих на: підвищення вимог до конструкції транспортних засобів у частині забезпечення їх пасивної та активної безпеки; удосконалення контролю за технічним станом засобів пересування; посилення відповідальності за керування транспортними засобами із серйозними несправностями (дефектами рульового управління, гальмівної системи, тягово-зчіпного механізму автопоїзда тощо) [77, с. 140];

– *удосконалення медичного забезпечення БДР*. Незадовільний психофізіологічний стан водія є причиною 9–12 % ДТП, в яких щороку гинуть до 1 тис. осіб; через несвоєчасне або неналежне надання медичної допомоги передчасно йдуть з життя 13 % постраждалих у ДТП; надання першої допомоги протягом 9 хвилин після аварії дозволяє врятувати 90 % важкопоранених, після 18 хвилин – шанси на порятунок зменшуються в 6 разів (до 15 %); 91 % жертв ДТП доправляються в медичні заклади попутним транспортом, при цьому ймовірність летального випадку становить 86,2 % (при транспортуванні штатним автомобілем швидкої допомоги відповідний показник дорівнює 66,3 %, бригадою реанімації – 17,4 %).

Тісна кореляція віктимологічних та медико-організаційних параметрів дорожнього руху зумовлює необхідність побудови сучасної, мобільної,

соціально-орієнтованої системи медичного забезпечення, котра гарантувала б суворий медичний контроль за допуском до керування транспортними засобами, оперативне надання першої допомоги, кваліфіковане лікування та якісну медичну реабілітацію постраждалих від ДТП;

– *створення ефективної системи наукового забезпечення БДР*, тобто сприяння впровадженню інноваційних технологій, методик та інших досягнень науково-технічного прогресу в систему забезпечення БДР;

– *активізація міжнародного співробітництва у сфері БДР*. Як показує світова практика, динамічний розвиток національних систем БДР можливий лише за умов тісного міжнародного співробітництва. Усвідомлюючи цей факт, Українська держава (в особі представників зацікавлених міністерств, відомств, органів місцевої влади) постійно бере участь в роботі універсальних міжнародних структур, котрі опікуються проблемами транспортної безпеки: ЄС, ООН, Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), ЮНІСЕФ та ін. Під егідою названих організацій в Україні реалізуються масштабні проєкти економічного, методичного та інформаційно-пропагандистського характеру (програми TWINNING, глобальні тижні БДР тощо) [358].

Таким чином, важливим завданням у сфері законотворчої діяльності залишається робота зі створення нової парадигми законодавства, спрямованого, зокрема, на охорону дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, забезпечення його безпеки, й створення збалансованої системи норм щодо адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень у цій сфері на підставі внесених змін і доповнень. Розглянуті загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням слугуватимуть формуванню та розвитку кримінологічної політики у сфері БДР в Україні.

4.2. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Реалізація кримінологічної політики БДР – надзвичайно складний і багатогранний процес, в якому задіяна значна кількість суб'єктів. По мірі ствердження народовладдя, демократизації суспільства та розвитку ринкових відносин, дедалі вагомішу роль у цьому процесі відіграють суб'єкти, не інтегровані в систему державної влади: засоби масової інформації, політичні партії, громадські організації, групи інтересів тощо. Однак, безумовно, провідним суб'єктом проведення такої політики є орган сектору безпеки, який наділений легітимними повноваженнями і владними функціями; універсальною формою із жорсткими регламентами й санкціями; кримінологічними засобами та інструментами; а також значним обсягом колективних (матеріальних, технічних, кадрових тощо) ресурсів.

Автомобільний транспорт – життєво важлива складова соціально-економічної інфраструктури країни. Будучи основним видом сполучень, автотранспорт забезпечує належні обсяги виробництва й обігу продукції, задовольняє потреби населення в пасажирських перевезеннях, сприяє зміцненню оборонного потенціалу. Від стабільності цієї галузі, від її надійності та безпеки значною мірою залежать стан національної економіки, динаміка соціального розвитку, безперебійна робота інститутів влади та, зрештою, імідж держави на міжнародній арені. Однак, як і будь-яка сфера діяльності, пов'язана з використанням джерел підвищеної небезпеки, автомобільний транспорт продукує чимало масштабних загроз. Іманентна небезпека транспортних засобів, з одного боку, та постійне «втручання» людського чинника, з другого, зумовлюють величезну кількість нещасних випадків, котрі «обертаються» колосальними збитками й сотнями тисяч людських смертей.

Водночас злочинність і боротьба з нею в нашій державі є надзвичайно складними й актуальними проблемами. Стрімке зростання (за багатьма

показниками) і збільшення масштабів цього явища, поширення впливу на всі соціальні сфери становлять реальну загрозу національній безпеці, ставлять перед суб'єктами протидії злочинності нові завдання та змушують знаходити рішучі заходи запобігання. Події останніх років, що відбуваються на території нашої держави і безпосередньо пов'язані із суттєвою інтенсифікацією криміногенних загроз, диктують необхідність термінового вжиття комплексу заходів, спрямованих на адаптацію запобіжної практики до нових викликів. Останнє зумовлюється дією, передусім, чинників політичного (як внутрішньополітичного, так і зовнішнього й геополітичного), економічного, правового характеру і знаходить свій вияв у зростанні соціальної напруженості, активному відтворенні загалом нетипових для української криміногенної обстановки кримінальних правопорушень.

У такій ситуації, як зазначали О. М. Бандурка та О. М. Литвинов, необхідним є негайне реагування і втручання (до того ж прямий вплив) на цю ситуацію як органів державної влади, так і суспільства загалом. Крім того, розв'язання проблеми протидії злочинності вимагає поглиблення соціального контролю за вжиттям усіх різноманітних заходів, які проводяться з метою запобігання злочинним виявам, у межах дотримання при цьому основних прав людини [16, с. 99].

Тому, торкаючись теоретичного аспекту визначення спеціально-кримінологічного запобігання як особливого виду діяльності щодо запобігання кримінальним правопорушенням, варто нагадати про наявні в кримінологічній літературі позиції та погляди вчених на цю проблему.

Так, точка зору О. М. Литвака полягає в тому, що він розмежовує, і з цим варто погодитися, загальносоціальне запобігання (яке співпадає з соціальним прогресом) із спеціально-кримінологічним запобіганням і репресивною діяльністю держави. Автор визначає якісні відмінності попереджувальної діяльності, яка орієнтована на досягнення запобіжної мети без застосування примусу, визначає і спеціалізованих суб'єктів (до яких належать лише органи виконавчої влади, для яких запобігання злочинності є однією з основних

статутних функцій) та неспеціалізованих (для яких здійснення профілактичного впливу є не основною функцією в межах своєї конкретної професійної діяльності) [209, с. 22].

На думку О. М. Джужі, у широкому сенсі спеціально-кримінологічне запобігання злочинам полягає у: 1) цілеспрямованому здійсненні цього виду запобіжної діяльності як функції; 2) зв'язку з елементами системи «по горизонталі» (взаємодія) і «по вертикалі» (підпорядкування); 3) неухильному виконанні команд управляючого механізму системи; 4) виборі лінії поведінки відповідно до стану об'єкта профілактичного впливу [191, с. 63].

Водночас В. В. Голіна підкреслює, що в більш вузькому розумінні спеціально-кримінологічне запобігання злочинам мислиться як синтезована кримінологічна теорія і практика організації протидії злочинності шляхом розроблення і використання спеціальних знань і методів кримінології та інших галузей (соціології, економіки, психології, педагогіки, антропології, статистики тощо) [60, с. 21]. Також цю діяльність ним розглянуто як сукупність самостійних, але внутрішньо пов'язаних і доповнюючих один одного напрямів боротьби зі злочинністю, змістом яких є діяльність державних органів, громадських організацій і громадян щодо протидії криміногенним явищам і процесам, а також недопущення вчинення злочинів на різних стадіях злочинної поведінки.

Таке запобігання є синтезованою кримінологічною теорією і практикою власної організації протидії злочинності шляхом розроблення і використання спеціальних знань і методів кримінології та інших галузей знань (соціології, економіки, психології, педагогіки, антропології, статистики тощо). Отже, спеціально-кримінологічне запобігання непростий і не випадковий набір певних заходів, а комплекс науково обґрунтованих, практично необхідних і реально здійснюваних заходів, спрямованих саме на недопущення потенційних злочинів на різних етапах їх кримінального формування. Тому зазначений запобіжний напрям здійснюється на макро-, мікро- та індивідуальному рівнях. Спеціально-кримінологічне запобігання злочинності спрямоване не тільки на недопущення

конкретних її виявів з боку певних осіб, а й на ті негативні явища і процеси в суспільстві, які створюють, так би мовити, певний рівень й структуру криміногенного потенціалу, що виявляється в частоті й тяжкості вчинених злочинів. Зважаючи на викладене, можна зробити висновок, що завданням спеціально-кримінологічного запобігання злочинності є як запобігання виникненню детермінуючих злочинні вияви негативних явищ і процесів, їх обмеження та усунення, так і оперативне реагування на формування і розвиток злочинної поведінки [62, с. 357–400]. У зв'язку з цим спеціально-кримінологічне запобігання здійснюється за трьома головними напрямками, за якими розробляють і реалізують заходи: кримінологічної профілактики, відвернення, припинення злочинів [60, с. 21–22].

На нашу думку, такі погляди на проблему визначення сутності спеціально-кримінологічного запобігання заслуговують на увагу й мають право на існування. Слідуючи з цього, *спеціально-кримінологічне запобігання у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту є комплексною діяльністю уповноважених державних органів, зокрема сектору безпеки, щодо мінімізації кримінальних правопорушень, пов'язаних з БДР та експлуатацією автотранспортних засобів, яка спрямована на виявлення (у тому числі й латентних), усунення або нейтралізацію загроз і небезпек у цій сфері, встановлення окремих осіб або груп, відвернення кримінальних протиправних дій на стадії готування, а також на етапі припинення розпочатої протиправної діяльності, що здійснюється за допомогою кримінологічних засобів.*

Своєю чергою, на думку Ю. В. Нікітіна, кримінологічне забезпечення внутрішньої безпеки суспільства – це скоординована діяльність державних органів, громадських об'єднань і громадян з метою виявлення та усунення криміногенних факторів і загроз, що криміналізують суспільство, послабляють його внутрішню безпеку, а також перешкоджають нормальному соціально-економічному розвитку [260, с. 249].

Відповідно до цього, забезпечення БДР як складової соціальної системи й національної безпеки вимагає системного підходу, який орієнтований на розкриття комплексно-цілісного об'єкта та механізмів, що забезпечують його існування. Функціональне забезпечення такого підходу здійснюють зазначені нами вище суб'єкти.

Такий системний підхід спрямований на запобігання загрозам і містить підсистемні компоненти, а також системоутворюючі зв'язки та відносини між ними. Ця система не є незмінною, вона трансформується і змінюється адекватно зі змінами в суспільстві й впливом криміногенних загроз на національну безпеку суспільства.

Спеціальні (кримінологічні) заходи передбачають здійснення правоохоронними органами безпосередньої роботи, спрямованої на усунення, послаблення, нейтралізацію криміногенних чинників, що впливають на БДР, недопущення реалізації віктимних властивостей та якостей жертв кримінальних правопорушень.

Загалом, як нами було вже зазначено, виділяють такі напрями спеціально-кримінологічного запобігання:

а) кримінологічна профілактика, завданням якої є запобігання формуванню чи обмеження дії криміногенного мікросередовища;

б) відвернення злочинів, що має місце тоді, коли злочинна поведінка проходить етап від моменту формування злочинного мотиву до початку виконання злочину;

в) припинення злочинів, що становить собою сукупність дій, спрямованих на недопущення завершення розпочатого злочину шляхом розроблення та здійснення спеціальних заходів.

Однак, на нашу думку, організація спеціально-кримінологічного напрямку запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР має містити у собі кілька етапів.

I-й) організаційне забезпечення:

а) *контроль за дотриманням ПДР особами, які керують транспортними засобами, на шляхах і дорогах України.* У цій сфері такий контроль здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та об'єднаними територіальними громадами, підрозділами поліції, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль);

б) *забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатації, утриманням автодоріг.* Проведення періодичних технічних оглядів, контроль за здійсненням транспортними засобами підприємств заходів з утримання транспорту у справному стані, перевірка його справності у вибірковому порядку тощо – неодмінні умови запобігання порушенням БДР. Служби, що контролюють БДР, повинні вести облік таких кримінальних правопорушень і подій, виявляти їхні причини.

Значущість профілактики ДТП обумовлюється не тільки супутніми економічними вигодами. Не менш важливим її аспектом є запобігання глибокій людській трагедії. Адже ніякими грошима не виміряти ціну фізичних і душевних страждань потерпілих, їхніх родичів, близьких. Кожна відвернута автокатастрофа – це не просто заощаджені кошти, це чиєсь урятоване життя, збережене здоров'я, не зламана доля. З огляду на колосальні масштаби дорожньої аварійності, профілактика ДТП виступає дієвим засобом охорони здоров'я та благополуччя нації [80].

Сфера дорожнього руху є симбіозом людини й техніки, цариною безперервної взаємодії соціальних і технічних елементів. У зв'язку з цим її прийнято розглядати як інтегральну єдність трьох підсистем, відмінних за своєю природою та функціональним призначенням, однак об'єднаних спільною генеральною метою: 1) техніко-технологічної підсистеми «дорожній рух»; 2) підсистеми управління дорожнім рухом; 3) підсистеми обслуговування дорожнього руху [228, с. 82].

Саме на цих трьох рівнях (підсистемах) забезпечуються організація та здійснення дорожньо-транспортних сполучень. Саме вони детермінують безпеку автомобільного транспорту. І, зрештою, саме у їх площині формуються об'єктивні умови та чинники, котрі сприяють вчиненню ДТП: зношеність дорожньої інфраструктури; інтенсифікація транспортних потоків; невідповідність пропускної спроможності доріг наростаючим темпам автомобілізації; постійне збільшення швидкісних характеристик транспортних засобів; недосконала система підготовки водіїв; низька дисципліна учасників дорожнього руху; архаїчність технічних засобів його регулювання; неузгодженість дій суб'єктів управлінської діяльності; численні прогалини законодавства; «нежиттєздатність» цільових програм і концепцій; хронічне недофінансування заходів БДР.

Детермінанти аварійності можуть бути пов'язані з діяльністю суб'єктів, відповідальних за безпечну експлуатацію транспорту, утримання автодоріг, контроль і нагляд у сфері БДР. Вони можуть «продукуватись» поведінкою учасників дорожнього руху, структурою автомобільного парку, станом дорожньо-вуличної мережі, умовами планування й забудови територій, а також величезною кількістю інших економічних, правових, організаційних і соціальних процесів.

За загальним визнанням, для запобігання настільки великому розмаїттю негативних чинників йому слід протиставляти не менш широкий і різноманітний комплекс профілактичних заходів, спрямованих на вдосконалення безпеки транспортних засобів, поліпшення умов дорожнього руху, підвищення правосвідомості його учасників, розвиток системи галузевого управління (у т.ч. прогнозування, планування та програмування), оптимізацію нормативно-правового базису [27].

Останнім часом у цьому напрямі докладається чимало зусиль.

На зниження безпеки дорожнього середовища впливають не тільки фінансові негаразди, а й проблеми галузевого управління, низька

технологічність виробництва, слабка виконавська дисципліна тощо. Оптимальними напрямками запобігання ДТП є:

- пошук альтернативних джерел фінансування дорожнього господарства, створення концесій на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг, залучення додаткових ресурсів за рахунок тимчасово вільних коштів страхових компаній і грошових вкладів населення, забезпечення сприятливого інвестиційного клімату шляхом державного кредитування, звільнення від орендної плати за землю, надання пільг при сплаті податків та інших загальнообов'язкових платежів;

- реформування існуючої системи управління та системи утримання автомобільних доріг державного значення шляхом застосування лінійно-регіонального принципу їх обслуговування;

- реорганізація Укравтодору та створення на його базі двох відокремлених структур, одна з яких здійснюватиме державну політику щодо автомобільних доріг загального користування (як державного, так і місцевого значення), тобто проводитиме єдину технічну, економічну і фінансову політику в дорожньому господарстві України, а інша – виступатиме балансоутримувачем автомобільних доріг державного значення, а також замовником великобюджетних проєктів з їхнього будівництва, реконструкції й капітального ремонту;

- удосконалення нормативно-правової бази з питань управління дорожнім господарством, якості автомобільних доріг;

- перегляд Генеральної, регіональних та місцевих схем і проєктів забудови територій з урахуванням об'єктивних процесів розвитку автомобільного транспорту, зокрема, тенденції щодо збільшення динаміки дорожнього руху, інтенсивності пішохідно-транспортних потоків, обсягів вантажно-пасажирських перевезень та, відповідно, навантажень на дорожню мережу;

- пріоритетне фінансування проєктів, спрямованих на підвищення пропускної здатності доріг (автобанів, багаторівневих розв'язок тощо), ліквідацію аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації ДТП;
- підвищення вимог щодо конструкції, якості покриття й облаштування автодоріг, забезпечення їх дотримання в ході будівельних і ремонтних робіт;
- модернізація дорожньої інфраструктури, оновлення технічних засобів регулювання руху, доведення їх кількості до показників, визначених міжнародними технічними нормативами.
- стимулювання інноваційної діяльності, впровадження прогресивних технологій, перехід на європейські стандарти в сфері дорожнього будівництва;
- посилення контролю за діяльністю суб'єктів утримання автодоріг, своєчасністю та якістю дорожніх робіт, цільових використанням коштів, виділених на їх проведення.

Провідним засобом забезпечення законності та правопорядку в сфері БДР є громадський контроль як: діяльність публічної адміністрації та інститутів громадського суспільства, спрямована на забезпечення неухильного дотримання правових установлень, підвищення ефективності управління державними справами, виявлення та нейтралізацію чинників, котрі перешкоджають стабільному функціонуванню й гармонійному розвитку певних галузей або сфер суспільного життя [171, с. 49–50].

Наділення місцевого самоврядування контрольними функціями істотно розширило межі громадського контролю, зокрема, контролю в сфері БДР. Останній перестав бути виключною прерогативою держави та здійснюється нині спільними зусиллями всіх (і державних, і недержавних) суб'єктів публічної адміністрації. На сьогодні представницькі органи місцевого самоврядування володіють широким колом контрольних повноважень у дорожньо-транспортній сфері. Відповідно до чинного законодавства вони здійснюють контроль за: організацією навчання різних соціально-вікових груп населення ПДР; виконанням заходів профілактики БДР; підготовкою й підвищенням кваліфікації водіїв; технічним обслуговуванням і ремонтом

транспортних засобів; забезпеченням розвитку сфери транспортних послуг; виконанням підприємствами, установами та організаціями незалежно від форм власності вимог законодавства про дорожній рух і його безпеку; виявленню ДТП та впровадженню заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах; реалізацією системи заходів щодо медичного забезпечення БДР; додержанням маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту. Крім того, в межах своїх конституційних повноважень, органи самоврядування контролюють реалізацію місцевих програм БДР, виконання повноважень, делегованих органам виконавчої влади, роботу підпорядкованих ланок управління транспортом і дорожнім господарством [325; 346].

Контрольна діяльність самоврядних структур є надзвичайно багатогранною. Нею охоплені ключові аспекти дорожньої безпеки: соціальний, економічний, організаційний, господарський, ідеологічний, навчально-виховний та багато інших. У ході її здійснення використовується широкий управлінський інструментарій, застосовуються найрізноманітніші способи впливу на свідомість і поведінку учасників правовідносин.

Розширення сфери громадського контролю виступає неодмінною запорукою прогресивного розвитку всіх царин економіки та суспільного життя. Не стала винятком і сфера БДР. Ефективність кримінологічної політики БДР великою мірою залежить від того, настільки тісно до її формування та реалізації залучені різні соціальні групи, наскільки важливу роль у цьому процесі відіграє звичайна людина. Усвідомлюючи величезний потенціал громадського контролю, законодавець створив правові умови для його інтеграції в діяльність державних суб'єктів забезпечення БДР.

Надзвичайно мляво в практику управління БДР впроваджується інститут громадських експертиз, який передбачає незалежну оцінку рішень і дій органів виконавчої влади громадськими організаціями, професійними й творчими спілками, організаціями роботодавців, благодійними та релігійними

організаціями, органами самоорганізації населення, недержавними ЗМІ, іншими непідприємницькими товариствами, установами, організаціями [306].

Попри те, що чинне законодавство зобов'язує органи виконавчої влади (зокрема, органи управління в сфері БДР) всебічно сприяти суб'єктам громадської експертизи, на ділі ті не отримують жодної допомоги. Оскільки ж, здійснення відповідних оціночних процедур – процес затратний, експертні ініціативи громадськості найчастіше розбиваються об дефіцит ресурсного забезпечення.

Крім того, органи державного управління нерідко порушують процесуальні строки громадських експертиз, установлюють додаткові вимоги щодо їх ініціаторів або взагалі ігнорують запити на їх проведення. Як підкреслює О. В. Літвінов, нині органи влади не тільки не сприяють громадським експертизам, а й усіляко їм перешкоджають. Тим самим влада втрачає надійних партнерів, здатних провести експертну оцінку та надати корисну допомогу [217].

Неоднозначним моментом реформування вітчизняної системи забезпечення БДР стала ліквідація комісій з БДР у 2008 р. при підприємствах, установах, організаціях усіх форм власності. Такі комісії здійснювали контроль за дотриманням законодавства про дорожній рух, своєчасним проведенням медичних оглядів водіїв, технічним станом рухомого складу, підвищенням рівня професійної майстерності водіїв та ремонтних робітників, станом дорожньо-вуличної інфраструктури на постійних маршрутах руху, впровадженню передових форм і методів профілактики аварійності. Сьогодні ж громадськість повністю усунута від цих напрямів контролю. Останні реалізуються виключно силами самих підприємств, установ, організацій (як правило, цю функцію здійснюють підрозділи з питань технічної безпеки та охорони праці).

Користь таких нововведень доволі сумнівна. Дійсно, в роботі комісій з БДР мали місце певні організаційні недоліки, які призводили до збільшення документообігу, додаткових матеріальних та інших затрат. То може й варто

було б зосередитись на їх усуненні, а не руйнувати важливу контролюючу ланку, котра зарекомендувала себе, як ефективний інструмент профілактики ДТП.

На жаль, вітчизняна система публічного контролю на автомобільному транспорті знаходиться в стані глибокої кризи. Недосконалість її інституціональної організації, численні вади правового забезпечення, слабкий матеріальний фундамент, віджилий «екзекутивний» інструментарій, інші вагомні недоліки зумовлюють низький рівень галузевого контролю та, як наслідок, невинне зростання показників дорожньо-транспортної аварійності й травматизму [400]. Окреслені проблеми нерозривно пов'язані між собою, а тому підтримуємо Т. О. Гуржія і наголошуємо, що вирішити їх тільки на певному рівні (правовому, організаційному абощо) чи шляхом ужиття поодиноких заходів об'єктивно неможливо. Ситуація вимагає комплексного підходу, котрий охоплював би всі ключові аспекти публічного контролю, всі його інститути, рівні та напрями. У межах цього підходу доцільно:

- розробити та прийняти закон України «Про публічний контроль на автомобільному транспорті», в якому повинні бути відображені поняття, сфера, об'єкти, різновиди, правові форми регламентації та основні методи здійснення державного контролю на автомобільному транспорті; діяльність уповноважених суб'єктів; процедура здійснення галузевого контролю; питанням юридичної відповідальності за невиконання законних вимог суб'єктів державного контролю, перешкоджання реалізації їхніх функцій тощо;

- провести масштабну реформу законодавства про контроль у сфері БДР. Внести до нього комплексні зміни, покликані гармонізувати його зміст, усунути численні колізії та неточності, ліквідувати «прогалини» правового регулювання, ув'язати систему кореспондуючих нормативно-правових актів в інтегральний комплекс з єдиними принципами організації, функціонування та розвитку;

- створити центральний орган управління та контролю в БДР. Покласти на відповідну службу повноваження контролю за дотриманням власниками

транспортних засобів, а також громадянами, посадовими і службовими особами вимог Закону України «Про дорожній рух», правил, норм та стандартів з питань забезпечення БДР, які регламентують вимоги щодо: організації дорожнього руху; допуску громадян до керування транспортними засобами, реєстрації та обліку цих транспортних засобів; підготовки та підвищення кваліфікації учасників дорожнього руху; внесення власниками транспортних засобів обов'язкових платежів; технічного стану транспортних засобів; виконання власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів вимог БДР; виготовлення й застосування технічних засобів та автоматизованих систем керування дорожнім рухом; охорони довкілля від шкідливого впливу транспортних засобів; утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та правил користування ними; сертифікації транспортних засобів; ліцензійних умов господарської діяльності в сфері вантажно-пасажирських перевезень; будівництва, реконструкції та ремонту автодоріг, вулиць, залізничних переїздів, а також інших об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури; організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; міжнародних автомобільних сполучень;

– здійснити перерозподіл контрольних повноважень між суб'єктами державного контролю в сфері БДР з урахуванням характеру їх основної діяльності, матеріального базису, приданих сил і засобів. Провести чітке розмежування їх компетенції, налагодити їхню взаємодію та конструктивну співпрацю з інститутами самоврядного й громадського контролю;

– відновити функціонування координаційних рад з питань БДР при Кабінеті Міністрів України та місцевих державних адміністраціях. Наділити означені ради функцією контролю за виконанням прийнятих ними рішень [80];

в) *удосконалення засобів пасивної безпеки* (паски безпеки, швидко надувні подушки, травмобезпечне укріплення дорожніх знаків, підвищення ефективності після аварійних дій тощо), підвищення рівня пасивної безпеки (захист життя і здоров'я людей, що потрапили в ДТП). При конструюванні нових моделей транспортних засобів особлива увага має приділятися

забезпеченню належних умов роботи водіїв, поліпшенню огляду, усуненню чинників, що посилюють стомлюваність (шуму, вібрації, загазованості тощо), посиленню енергопоглинаючих властивостей кузова, протиударної конструкції керма, комплектуванню транспортних засобів якомога більшою кількістю повітряних подушок та ін.;

г) *висока фахова підготовка водіїв, контроль за станом здоров'я, тверезості та готовності керувати транспортом* [209, с. 143; 468, с. 167–168]. Поряд із системою технічних заходів багато уваги має приділятися добору, підготовці, вихованню водіїв транспортних засобів;

д) *виховання пішоходів і контроль за дотриманням ними ПДР*. На особливу увагу заслуговує безпека дітей, інвалідів, людей похилого віку та велосипедистів. Водночас має бути змінено ставлення до пішоходів-порушників. Підхід, 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 здійснювати шляхом комплексу заходів, спрямованих на підвищення загального рівня їх організованості й свідомості. У зв'язку з цим деякі вчені пропонують виділити окрему спеціальну правову норму про відповідальність пішоходів. Аргументи на користь цієї точки зору в основному зводяться, на думку В. А. Мисливого, до того, що пішоходи у процесі дорожнього руху створюють значну кількість аварійних ситуацій. Їхня неправомірною поведінка призводить до загибелі людей і заподіяння тяжких тілесних ушкоджень [244];

є) *підготовка кадрів, які спеціалізуються на виявленні кримінальних правопорушень* [314, с. 400–401].

До спеціальних заходів запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням та злочинам належать: контроль за дотриманням правил безпеки руху; припинення порушень незлочинного характеру, які можуть перерости в автотранспортні злочини; виховний та правовий вплив на порушників; виявлення та усунення конкретних обставин, що сприяють

виникненню аварійної обстановки (стан доріг, транспортних засобів, водіїв); виявлення та усунення за матеріалами кримінальних справ причин і умов конкретних правопорушень; проведення правової і виховної роботи з водіями, які обслуговують населення.

Нині головним суб'єктом спеціального запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням і злочинам виступають підрозділи НПУ, зокрема Департаменту патрульної поліції, які здійснюють правовиховну роботу з безпеки руху серед водіїв, а також серед населення.

Відповідно до ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» [348], поліція відповідно до покладених на неї завдань:

- регулює дорожній рух та здійснює контроль за дотриманням ПДР його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі;

- здійснює супроводження транспортних засобів у випадках, визначених законом;

- видає відповідно до закону дозволи на рух окремих категорій транспортних засобів; у випадках, визначених законом, видає та погоджує дозвільні документи у сфері БДР.

До повноважень НПУ у сфері забезпечення БДР належать:

- участь у реалізації в межах своїх повноважень державної політики у сфері забезпечення БДР;

- забезпечення БДР;

- організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення;

- погодження проєктів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу та інших споруд у межах відведення автомобільних доріг або червоних ліній міських вулиць і доріг;

- погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх

робіт, проєктів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збирання, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху;

– видача в установленому порядку у випадках, передбачених законом, дозволів на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні;

– здійснення контролю за БДР під час надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів, у тому числі небезпечних, додержанням законодавства у зазначеній сфері, розробленням і видачею в установленому порядку документів щодо погодження маршрутів руху транспортних засобів під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів;

– інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері БДР в автоматичному режимі.

НПУ також здійснює контроль за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі, виконанням установлених Кабінетом Міністрів України правил паркування транспортних засобів у частині забезпечення БДР на майданчиках для паркування, а у випадках та порядку, визначених законом, тимчасово затримує і доставляє транспортний засіб, у тому числі з використанням спеціальних транспортних засобів (коли розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), на спеціальні майданчики чи стоянки для тимчасового зберігання, відповідно до закону тимчасово вилучає посвідчення водія.

Отже, діяльність органів НПУ у сфері забезпечення БДР відіграє важливу роль, оскільки саме на них покладаються обов'язки щодо попередження, запобігання та оформлення ДТП.

У свою чергу, на працівників патрульної поліції покладаються обов'язки стосовно забезпечення дотриманням ПДР, допуску до керування транспортом спеціально підготовлених осіб, роз'яснювальна робота з населенням, виявлення умов, що сприяють ДТП, розроблення пропозицій щодо вжиття спільно з

органами виконавчої влади і місцевого самоврядування заходів, спрямованих на забезпечення БДР, залучення підлітків до гуртків і секції з вивчення ПДР та інші суто профілактичні заходи. Крім того, працівники патрульної поліції беруть участь у проведенні профілактичних заходів не тільки порушенням БДР, а й інших кримінальних правопорушень, зокрема викрадення і привласнення транспортних засобів.

Згідно з Положенням про патрульну службу працівники можуть тимчасово вилучати посвідчення водія на транспортний засіб за наявності підстав uważати, що водієм вчинено правопорушення, передбачене КУпАП, за яке може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом і натомість видати тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом строком до трьох місяців з дати вилучення посвідчення. У разі встановлення штрафу водій може безготівково оплатити його на місці.

Патрульна поліція. Поліцейський може зупиняти транспортний засіб лише на підставах, передбачених ч. 1 ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» [348]. Перелік цих підстав є вичерпним і не може бути доповненим, крім випадку внесення змін до цієї статті відповідним законом.

Стаття 35. Зупинення транспортного засобу

1. Поліцейський може зупиняти транспортні засоби у разі:

1) якщо водій порушив Правила дорожнього руху;

2) якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу;

3) якщо є інформація, що свідчить про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення ДТП, кримінального чи адміністративного правопорушення, або якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб чи вантаж можуть бути об'єктом чи знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення;

4) якщо транспортний засіб знаходиться в розшуку;

5) якщо необхідно здійснити опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути;

6) якщо необхідно залучити водія транспортного засобу до надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або поліцейським, або як свідка під час оформлення протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів ДТП;

7) якщо уповноважений орган державної влади прийняв рішення про обмеження чи заборону руху;

8) якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху;

9) порушення порядку визначення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв;

10) якщо зупинка транспортного засобу, який зареєстрований в іншій країні, здійснюється з метою виявлення його передачі у володіння, користування або розпорядження особам, які не ввозили такий транспортний засіб на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту.

2. Поліцейський зобов'язаний зупиняти транспортні засоби у разі:

1) якщо є інформація, що свідчить про порушення власником транспортного засобу митних правил, виявлені органами доходів і зборів відповідно до Митного кодексу України, а саме: порушення строків тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту іншого транспортного засобу особистого користування, використання такого транспортного засобу для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні, розкомплектування чи передачу у володіння, користування або розпорядження такого транспортного засобу особам, які не ввозили такий транспортний засіб на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту;

2) якщо є інформація, що свідчить про те, що транспортний засіб, який зареєстрований в іншій країні, не зареєстрований в Україні у встановлені

законодавством строки чи перебуває на території України з порушенням строків тимчасового ввезення та/або переміщення в митному режимі транзиту, чи використовується для цілей підприємницької діяльності та/або отримання доходів в Україні, чи переданий у володіння, користування або розпорядження особам, які не ввозили такий транспортний засіб на митну територію України або не поміщували в митний режим транзиту.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо водій порушує Правила дорожнього руху (2001 р.) [351]. Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу.

У п. 31.4. ПДР визначено технічні несправності, за якими забороняється експлуатація транспортного засобу. До них належать: несправності гальмівної системи і керма, неналежний стан коліс, шин, зовнішніх освітлювальних приладів, склоочисників і склообмивачів вітрового скла тощо.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, у разі отримання чи наявності у нього інформації про причетність водія або пасажирів транспортного засобу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди (події, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки), кримінального чи адміністративного правопорушення.

Поліцейський має право зупинити транспортний засіб, якщо транспортний засіб перебуває в розшуку. У разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук згідно зі ст. 40 Закону України «Про виконавче провадження» [316], поліцейський повинен тимчасово затримати цей транспортний засіб, відповідно до Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1102.

При вчиненні дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, з метою отримання свідчень про подію

поліцейський має право зупинити транспортний засіб для опитування водія чи пасажирів, оскільки вони могли бути або є свідками зазначених подій.

За залишення в небезпеці та ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані, передбачається кримінальна відповідальність (ст. 135, 136 КК України). Адміністративно-деліктне законодавство передбачає адміністративну відповідальність за ненадання транспортних засобів поліцейським та медичним працівникам (ст. 124-1 КУпАП).

Рішення про обмеження чи заборону руху приймається відповідним органом за умов, якщо створюється загроза БДР або можуть бути пошкоджені та зруйновані автомобільні дороги (Порядок тимчасового обмеження або заборони руху транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 р. № 879). Умовами, за яких створюється загроза БДР або можуть бути пошкоджені та зруйновані автомобільні дороги, є: природні явища (повінь, каменепад, землетрус, зсув ґрунту, селеві потоки тощо); несприятливі погодні умови (ожеледь, ожеледиця, сильний снігопад, вітер, який спричиняє утворення снігових переметів на проїзній частині, спека тощо); перезволоження ґрунту, внаслідок якого конструкція земляного полотна дороги втрачає несучу здатність; підвищена температура повітря, внаслідок якої конструкція дорожнього одягу під впливом динамічних навантажень може різко втрачати несучу здатність; деформація покриття (колійність, осідання тощо), земляного полотна, елементів штучних споруд; затори в дорожньому русі; ДТП.

Спеціальні світлові сигнальні пристрої встановлюються відповідно до вимог ДСТУ 3849-99 «Дорожній транспорт. Кольорографічні схеми, розпізнавальні знаки, написи та спеціальні сигнали оперативних, спеціалізованих та спеціальних транспортних засобів». Транспорт реагування може бути обладнаний додатковим звуковим сигналом, технічні характеристики якого повинні відповідати вимогам ДСТУ UN/ECE R28-00:2004

«Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження звукових сигналів приладів і автомобілів стосовно їх звукової сигналізації».

Обладнання транспорту реагування суб'єктів охоронної діяльності засобами радіотехнічного зв'язку, кольорографічними схемами (написами), світловими та звуковими сигналами регулюється Порядком обладнання транспорту реагування суб'єкта охоронної діяльності засобами радіотехнічного зв'язку, кольорографічними схемами (написами), світловими та звуковими сигналами, затвердженого наказом МВС України 18.04.2013 № 375.

Після повної зупинки транспортного засобу поліцейський повинен підійти до водія з дотриманням заходів особистої безпеки. Під час звернення до водія поліцейський зобов'язаний привітатися, чітко й зрозуміло назвати свою посаду, звання та прізвище, повідомити про причину зупинки транспортного засобу, суть вчиненого правопорушення у випадку його вчинення та висловити вимогу про пред'явлення водієм для перевірки посвідчення на право керування транспортним засобом, реєстраційного документа на транспортний засіб та поліса (сертифіката) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Відповідно до п. 9 ч. 1 ст. 31, 40 Закону України «Про Національну поліцію», з метою забезпечення організації застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису наказом МВС України 18.12.2018 № 1026 затверджено Інструкцію із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису [331].

Ця Інструкція регулює застосування органами, підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції автоматичної фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, доступ до відеозаписів працівників поліції та інших осіб, порядок зберігання, видачу та приймання технічних приладів і технічних засобів, а також зберігання,

видалення та використання інформації, отриманої з цих приладів. Вона не поширюється на здійснення працівниками поліції фото- і кінозйомки, відеозапису процесуальних дій відповідно до вимог статті 107 КПК України, негласних слідчих (розшукових) дій, оперативно-розшукових заходів, застосування в системі фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення БДР в автоматичному режимі відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 10 листопада 2017 року № 833 «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі».

Застосування працівниками поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, здійснюється для:

- 1) попередження, виявлення або фіксування правопорушення;
- 2) охорони громадської безпеки та власності;
- 3) забезпечення безпеки осіб;
- 4) забезпечення публічної безпеки і порядку.

Війна змінила наше суспільство і службова діяльність працівників патрульної поліції відбувається в екстремальних умовах. До переліку несприятливих чинників можемо віднести: постійне перебування в осередку конфліктних ситуацій, ймовірності збройного нападу безпосередньо на дорозі; необхідність миттєвого прийняття рішення щодо застосування виду поліцейського заходу, а ще підвищена втомлюваність, стресовість; постійне носіння важкого спорядження.

Багато хто під час режиму воєнного стану чомусь вирішив, що правила дорожнього руху не діють і дозволено їздити як заманеться. У квітні місяці помічається певне зростання дорожньо-транспортних пригод із постраждалими та загиблими, що пов'язані зі зневагою ПДР. На війну не можна «списати» життя людини, що загинула через дії недолугого водія, через несправність автомобіля, водіння у нетверезому стані або під дією наркотичних речовин [482, с. 141].

Саме в цей складний для України період, зросла роль поліцейських у системі забезпечення дорожнього руху. Аналіз чинного законодавства у сфері дорожньої безпеки і подальші зміни у відповідних нормативно-правових актах надають можливість поліцейським діяти більш впевнено та чітко. Поступово відновилася система збирання інформації про ДТП, її оброблення, дослідження та оцінювання. Так, ст. 26 «Формування інформаційних ресурсів поліцією» доповнено, пунктами що розширюють повноваження патрульного поліцейського. Поліцейський формує та подає інформацію про транспортний засіб, який розшукують, у тому числі у зв'язку з безвісти зниклою особою, виявлений безхазяйний транспортний засіб; про видані дозвільні документи у сфері БДР та дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів та ін. Поліцейський має право зупинити транспортні засоби не тільки якщо водій порушив Правила дорожнього руху, або якщо є очевидні ознаки, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу, але якщо є наявна інформація, яка свідчить про те, що водій або пасажир транспортного засобу є особою, яка самовільно залишила місце для утримання військовополонених [320]. І це лише дуже короткий перелік, тих змін у законодавчих актах, що надають більше повноважень працівникам патрульної поліції.

Оперативні підрозділи. Основною діяльністю із запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР є робота оперативних підрозділів. Так, у ст. 7 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» [349] зазначено, що підрозділи, які здійснюють ОРД, зобов'язані в межах своїх повноважень відповідно до законів, що становлять правову основу ОРД, вживати необхідних оперативно-розшукових заходів щодо попередження, своєчасного виявлення і припинення злочинів та викриття причин і умов, які сприяють вчиненню злочинів, здійснювати профілактику правопорушень.

Крім того, ст. 9 цього Закону передбачено, що під час здійснення ОРД не допускається порушення прав і свобод людини та юридичних осіб. Окремі обмеження цих прав і свобод мають винятково тимчасовий характер і можуть

застосовуватись лише за рішенням слідчого судді з метою виявлення, попередження чи припинення тяжкого або особливо тяжкого злочину та у випадках, передбачених законодавством України, з метою захисту прав і свобод інших осіб, безпеки суспільства.

Одним із різновидів спеціально-кримінологічного запобігання є *оперативно-розшукова профілактика*. Хоча, як зазначає С. О. Павленко, важлива специфічна особливість оперативно-розшукової профілактики, що відмежовує її від інших видів профілактики (кримінологічної, криміналістичної), полягає в тому, що під час її здійснення, окрім гласних заходів, проводяться негласні заходи з використанням сил, засобів та методів оперативно-розшукової діяльності задля досягнення мети оперативно-розшукової профілактики [279, с. 44–45; 280]. З таким твердженням погодитися важко, позаяк немає особливого значення, якими заходами проводиться запобігання – гласними чи негласними.

У теорії ОРД є достатньо усталеною позиція вчених про те, що мету оперативно-розшукової профілактики становить система заходів, що передбачає: вплив на особу для того, аби вона добровільно відмовилася від реалізації злочинних намірів; усунення причин та умов, якими має намір скористатися особа; штучне створення обстановки, що виключає або істотно ускладнює можливість учинення злочинів; притягнення особи до відповідальності (кримінальної, адміністративної, дисциплінарної) за здійснення підготовчих дій; затримання на «гарячому» під час замаху на вчинення злочину [367, с. 779; 305].

Слушною є думка В. І. Ткаченка про те, що завданням оперативно-розшукової профілактики є застосування ОРЗ, об'єднаних єдиною метою, – недопущення вчинення злочинів або створення системи бар'єрів для їх учинення [441, с. 306].

Найбільш поширеними тактичними прийомами схилення деяких осіб до відмови від своїх злочинних намірів, крім зазначених, є: формування

переконання у недоцільності вчинення саме цього кримінального правопорушення або відсутності на обраному об'єкті посягання цінностей, вартих уваги; аргументація недоцільності вчинення кримінального правопорушення через труднощі, через ненадійність співучасників; наведення аргументів неминучості викриття та покарання при обраному варіанті злочинних дій, критика інших запропонованих варіантів; роз'яснення можливості втрати особистого благополуччя внаслідок реалізації злочинних задумів (за такої ситуації ефективними є заходи з використанням впливу друзів, знайомих і родичів особи, яка готує вчинення злочину).

На переконання В. П. Корж, ознаки кримінальних правопорушень можуть бути виявлені в результаті проведення ОРЗ, затримання особи під час вчинення кримінального правопорушення, розгляду заяв і повідомлень громадян або юридичних осіб, під час розслідування інших кримінальних правопорушень, розгляду матеріалів кримінального провадження у суді [167, с. 283].

На нашу думку, основна прогалина раніше розроблюваних методик виявлення кримінальних правопорушень – це слабкий зв'язок з динамічним процесом вчинення кримінальних правопорушень в умовах їх латентності. Раніше розроблювані методики, як правило, не враховують засновану на глибокій конспірації «технологію» діяльності злочинних спільнот. Придатні для тих випадків, коли матеріали кримінальних проваджень вміщують відомості, що вказують на конкретну особу, яка вчинила кримінальне правопорушення (або інші важливі обставини), ці розробки значно менш корисні у випадку різкого дефіциту оперативно та процесуально значимої інформації. У результаті, діючи в схожих ситуаціях, практичні працівники вимушені спиратися головним чином на власний, часто небагатий досвід розкриття аналогічних кримінальних правопорушень.

Означене вище вимагає від правоохоронних органів створення системи отримання оперативно значимої інформації, а це неможливо без використання всього арсеналу негласних сил, засобів і методів оперативно-розшукової

діяльності. Правильне застосування сил і засобів оперативно-розшукової діяльності під час пошуку ознак порушень БДР, діяльності організованих груп та злочинних організацій дозволяє своєчасно виявляти латентні кримінальні правопорушення; сприяє виконанню кримінологічних завдань.

Виявлення осіб і фактів, що становлять оперативний інтерес, під час здійснення пошукової діяльності оперативними підрозділами відбувається за невстановленими і наперед індивідуально невизначеними ознаками. Оперативні працівники не мають певної, заздалегідь визначеної інформації про об'єкта оперативного пошуку [525, с. 219–220]. Якщо при здійсненні оперативного пошуку по лінії «фактових» кримінальних правопорушень (правопорушень – інцидентів) в оперативних працівників може бути у наявності первинна інформація – сліди злочинного діяння (на потерпілому або на предметах оточуючої обстановки), свідчення потерпілих або очевидців події, матеріали експертиз тощо, то при виявленні ознак латентних кримінальних правопорушень пошук здійснюється за ознаками, які задані не матеріалами конкретного кримінального провадження, а на основі стратегічної, аналітичної інформації [176, с. 495]. Відмінною рисою первинної оперативної інформації є та обставина, що вона є або результатом застосування сил, засобів і методів оперативно-розшукової діяльності, або отримана з гласних джерел і потребує спеціальної перевірки з використанням негласних можливостей. У теорії і практиці пошук первинної інформації, виявлення осіб і фактів, що становлять оперативний інтерес, розглядається як самостійна форма оперативно-розшукової діяльності. Виявлення осіб і фактів, що становлять оперативний інтерес, – це комплекс цілеспрямованих заходів, здійснюваних суб'єктами оперативно-розшукової діяльності з метою виявлення, одержання і нагромадження відомостей, що містять нові, раніше невідомі дані, які мають значення для виконання завдань у боротьбі зі злочинністю [496, с. 137]. Характерною рисою пошуку є те, що він повинен здійснюватися як з урахуванням конкретних фактів, учинених і зареєстрованих кримінальних

правопорушень, так і поза залежністю від їх наявності – саме ця обставина підкреслює ініціативність й активність пошуку, обумовлює його тактику [6, с. 4–5].

Слідчі. Значний внесок у запобігання ДТП вносить кваліфіковане розслідування кримінальних правопорушень, здійснюване слідчими органами. Заходи запобігання дорожньо-транспортним злочинам вживаються слідчими, в одних випадках, для впливу на конкретних осіб, в інших – ці заходи спрямовані на усунення недоліків (у діяльності підприємств, установ і організацій), які сприяють вчиненню такого виду злочинів. Запобіжні заходи повинні здійснюватися слідчим як за матеріалами кримінальних проваджень (у межах цих проваджень), що проводяться ним відповідно до вимог кримінально-процесуального закону, так і поза межами розслідування конкретного кримінального провадження. Норма, яка раніше регулювала виявлення органом дізнання, слідчим та прокурором причин та умов, які сприяли вчиненню злочину та зобов'язувала таких посадових осіб вносити у відповідний державний орган подання про вжиття заходів для усунення цих причин і умов (ст. 23 та ст. 23¹ КПК 1960 р.), у чинному КПК України – відсутня. Як слушно зазначає з цього приводу К. О. Полтава, такий крок законодавця є не зовсім виправданим. Адже виявлення причин та умов злочинів органами дізнання, слідчими та прокурорами мала б позитивний вплив на формування запобіжних заходів [304, с. 147].

Таким чином, на наш погляд, необхідне розширення предмета доказування, що дозволить здійснювати функцію профілактики кримінальних правопорушень у сфері БДР. У зв'язку з цим запропоновано ч. 1 ст. 91 КПК України (обставини, які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні) доповнити новим п. 8 у такій редакції: *«1. У кримінальному провадженні підлягають доказуванню: 8) причини та умови, що сприяли вчиненню кримінального правопорушення.*

Також, необхідно доповнити КПК України новою ст. 110-1 *«Подання слідчого, дізнавача, прокурора у кримінальному провадженні»*

1. Слідчий, дізнавач, прокурор, установивши в ході досудового розслідування причини і умови, які сприяли вчиненню кримінального правопорушення, вносять до відповідного підприємства, організації, установи, не залежно від форми власності, державного органу, громадської організації, або посадовій особі подання про вжиття заходів для усунення цих причин і умов.

Не пізніше місячного строку за поданням має бути вжито необхідних заходів і про результати поінформовано особу, яка надіслала подання».

Законодавча регламентація відповідного подання дозволяє здійснювати профілактичну функцію, а зміст цієї статті відповідає вимогам п. 2 ч. 1 ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію» та запропонованій редакції ст. 91 КПК України;

е) розроблення певних, більш ефективних форм взаємодії з населенням та використання його запобіжних можливостей;

ж) забезпечення окремих категорій осіб з підвищеною віктимністю засобами захисту та спеціальною технікою тощо;

II-й) інформаційне забезпечення, оперативне надходження кримінологічної інформації та пошук її додаткових джерел;

III-й) прогностично-аналітичне забезпечення містить у собі широкий спектр методів, у тому числі побудови імітаційних моделей, криміногенних ситуацій, карт-схем;

IV-й) теоретико-методичне забезпечення, використання запобіжних можливостей, облік усіх обставин, ситуацій, що виникають, модернізація апробованих і розроблених нових тактичних прийомів, методичних схем запобігання кримінальним правопорушенням.

Водночас, виходячи з особи-потерпілого, усі спеціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням можна звести до двох основних груп:

1) забезпечення «внутрішньої» безпеки: активізація можливостей виховання, навчання, а саме: правова пропаганда, підвищення кваліфікації, професійне навчання осіб небезпечних професій, удосконалення навчальних програм з метою вироблення необхідної передбачливості, критичності, а в окремих випадках забезпечення спеціальними засобами захисту, зброєю тощо;

2) забезпечення «зовнішньої» безпеки: відповідна організація роботи правоохоронних органів, у тому числі патрульної поліції, оперативних підрозділів, органів превентивної діяльності та ін. Ефективність такого забезпечення, на думку В. О. Тулякова, полягає в інтеграції зусиль всіх суб'єктів запобігання, за умови справжньої, а не формально-декларованої їх взаємодії, принципи якої має бути закріплено в законодавстві [451, с. 15].

Зокрема у п. 46 Стратегії національної безпеки України наголошено на тому, що громадянин має відчувати себе у безпеці [419]. Забезпечення безпеки належить до базових потреб людини, таким чином, у сучасному суспільстві сформований запит на безпечне середовище.

Роль системи кримінальної юстиції у створенні безпечного дорожнього середовища в межах реактивної правоохоронної парадигми традиційно обмежується «боротьбою зі злочинністю» – діяльністю, спрямованою на ліквідацію або нейтралізацію кримінальних загроз шляхом реагування на факти правопорушень, які вчинені або готуються. Реактивна правоохоронна парадигма зумовлює гонитву за показниками (і, як наслідок, до численних порушень прав і свобод людини і громадянина), штучне «конструювання злочинності», дублювання компетенції суб'єктів правоохоронної діяльності та перетворення інформаційно-аналітичної діяльності на інструмент узагальнення статистики.

Водночас, на нашу думку, *безпечне середовище* – це стан соціального й навколишнього природного середовища, в якому, зокрема, й наявні безпечні умови дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, комфортна міжособистісна взаємодія, що сприяє емоційному благополуччю та повноцінному розвитку особистості, дотримуються Правила дорожнього руху, права і свободи людини, здійснюється сталий і прогресивний розвиток суспільства, а також забезпечується транспортна безпека та спроможність якісного виконання державою своїх функцій у транспортній сфері.

Роль системи органів сектору безпеки (кримінальної юстиції) у формуванні безпечного середовища полягає у забезпеченні позитивної цінності – безпеки від кримінальних загроз, – з урахуванням того, що досягти стану повної відсутності загроз неможливо, оскільки їх джерело та процес реалізації зазвичай перебуває поза межами впливу суб'єктів правоохоронної діяльності.

Для досягання мети необхідним є виконання таких завдань:

- зміна підходу «реагування на правопорушення, що вчинене або готується» на «усунення вразливостей середовища, що дозволяють вчинення правопорушення» (управління ризиками безпеки) з відповідною зміною підходу до оцінювання результатів правоохоронної діяльності;

- постійний моніторинг динаміки злочинності, у т.ч. шляхом проведення віктимологічних досліджень, а також періодична комплексна оцінка загроз та ризиків, у т.ч. кримінального характеру, на основі системно-синергетичного підходу та з урахуванням регіональної специфіки, складання за результатами паспортів безпеки;

- визначення моделі дотримання балансу необхідного рівня громадської безпеки та соціально-прийнятного рівня злочинності, слідуючи з принципу домінування життя людини як головної цінності;

- налаштування на досягнення максимального ефекту безпеки при наявності мінімального ресурсного забезпечення за рахунок спрямування зусиль на управління ризиками безпеки;

- безперервність процесу реагування на нові загрози та виклики, пошук нових можливостей, ресурсів, генерування нових ідей тощо;
- поєднання проактивних і реактивних методів протидії злочинності, а також зусиль всіх суб'єктів правоохоронної діяльності, відповідальних за забезпечення різних складових національної безпеки України;
- зміцнення довіри до органів правопорядку з боку суспільства, продовження розвитку України як безпечної європейської держави, в основі якої лежать інтереси її громадян, забезпечення соціально-орієнтованого спрямування діяльності системи органів правопорядку з використанням інструментарію фасилітованого діалогу;
- удосконалення місцевої інфраструктури безпеки, систем відеоспостереження на аварійних ділянках, впровадження і використання інших автоматизованих систем, що забезпечують інформаційно-технічну підтримку діяльності органів правопорядку;
- розширення формату державно-приватного партнерства у сфері забезпечення БДР, у т.ч. шляхом використання потенціалу недержавних безпекових інституцій;
- підвищення обізнаності громадян щодо діяльності органів кримінальної юстиції та механізмів звернення до вказаних органів за захистом своїх прав, впровадження в усі соціальні практики засад безпеки життєдіяльності як безпечної та комфортної взаємодії з навколишнім середовищем в умовах постійного існування загроз і викликів безпеці, формування безпекової компетентності громадян.

Формами реалізації спеціально-кримінологічних заходів запобігання можуть бути плани (програми), у яких передбачається система заходів, які досягаються при взаємодії і взаємній узгодженості діяльності різних суб'єктів як пов'язаних між собою, так і не перебувають між собою в ієрархічних відносинах.

Розроблення місцевими органами влади комплексних програм підвищення БДР на окреслений строк є одним із важливих напрямів спеціально-кримінологічного запобігання. Такі програми мають на меті поліпшити БДР на дорогах, вулицях і залізничних переїздах шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів шляхом: а) посилення контролю за станом транспортної дисципліни серед учасників дорожнього руху; б) удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері БДР; в) медичне забезпечення БДР та вдосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП; г) інформаційне та технічне забезпечення БДР тощо; д) удосконалення організації дорожнього руху і поліпшення стану автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів; е) забезпечення проведення науково-дослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля [469, с. 171].

Плани підвищення БДР мають затверджуватися у кожній області України, й закріплювати такі пріоритетні заходи та шляхи їхнього досягнення:

1) удосконалення системи підготовки учасників дорожнього руху:

– проведення комплексу заходів щодо акредитації учбових організацій області, які здійснюють підготовку водіїв транспортних засобів;

– збільшення навчальних годин у відповідних програмах у навчальних закладах щодо поглибленого вивчення вимог ПДР дітьми та недопущення зростання рівня дорожньо-транспортного травматизму;

– створення мережі спеціалізованих навчальних центрів для формування навичок безпечного керування транспортним засобом в екстремальних умовах;

2) розвиток запобіжної діяльності, спрямованої на формування законослухняного громадянина:

– організація постійного висвітлення у ЗМІ актуальних питань із забезпечення БДР, матеріалів стосовно діяльності дорожньої поліції;

- підготовка тематичних відеосюжетів з питань забезпечення БДР для трансляції на телебаченні; видання тематичної літератури, друкованої продукції з питань БДР (інформаційні листівки, пам'ятки, буклети тощо);

- забезпечення висвітлення в ЗМІ кожного факту ДТП з тяжкими наслідками з указівкою причин і умов їхнього вчинення; організація оперативних фото-, відео-репортажів із місць вчинення ДТП із тяжкими наслідками;

- розроблення циклу ігрових телевізійних передач з метою навчання ПДР дітей і підлітків;

- розроблення, виготовлення та установка на центральних вулицях, автомагістралях, зупинках громадського транспорту рекламних біг-бордів та лайт-боксів із тематики БДР;

3) удосконалення організації руху транспорту та пішоходів:

- проведення аналізу ДТП та комісійних обстежень вулично-дорожньої мережі;

- проведення реконструкції існуючих світлофорних об'єктів із заміною застарілої апаратури світлофорного регулювання;

- забезпечення будівництва транспортних розв'язок на найбільш інтенсивних та небезпечних перехрестях;

- обладнання залізничних переїздів на дорогах загального користування шлагбаумами та перекриття доріг на всю ширину проїзної частини наземними пристроями, що підіймаються;

- проведення на автомобільних дорогах загального користування заміни тросового та залізобетонного огородження на металеве;

- проведення повного комплексу робіт, спрямованих на вдосконалення дорожніх умов на дорогах загального користування в місцях (ділянках) концентрації ДТП, з метою усунення причин їхнього виникнення;

- облаштування аварійно-небезпечних ділянок на дорогах державного значення спеціальними приладами, які вмонтовуються в проїзну частину

дороги з метою визначення інтенсивності руху, швидкісного режиму, навантаження на дорогу;

- встановлення жорсткого контролю за роботою дорожніх і комунальних служб, насамперед у питаннях ліквідації наслідків погіршення погодних умов та принципово реагування на недоліки в утриманні вулично-шляхової мережі;

- проведення на вуличній мережі дорожніх робіт щодо поновлення функціонування електроосвітлення;

- забезпечення будівництва підземних, надземних та регульованих пішохідних переходів, тротуарів, островців безпеки;

- забезпечення впровадження засобів примусового зниження швидкості та шумових смуг у районах розташування дитячих навчальних закладів;

4) удосконалення медичного забезпечення та системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП:

- встановлення стовпчиків на перехрестях і місцях великого скупчення людей, що мають запобігти наїзду на пішоходів;

- забезпечення розвитку системи оповіщення та інформування про ДТП на вулично-дорожній мережі;

- установка міських та міжміських таксофонів на стаціонарних постах ПП і дорогах державного значення для екстреного виклику медичної допомоги, працівників поліції або технічної допомоги;

- встановлення на дорогах загального користування відповідних дорожніх знаків з інформацією про найближчий лікувальний заклад, напрямок руху, відстань до нього, номер телефону.

4.3. Віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Реальність кримінальних загроз визначає потребу вдосконалення форм і методів запобігання кримінальним правопорушенням. У зв'язку з цим, актуальним є питання реалізації заходів віктимологічного запобігання у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. На жаль, вітчизняна кримінологія, розробляючи заходи боротьби зі злочинністю, тривалий час відштовхувалась, переважно, від характеристик особи злочинця і тих негативних чинників, що впливають на її формування. Натомість жертві кримінального протиправного посягання не приділялося належної уваги.

На відміну від загальносоціальних заходів контролю над злочинністю, що вимагають усунення значних економічних, політичних і соціальних чинників, що дезорганізують громадське і державне життя, віктимологічний напрям не вимагає серйозних матеріальних і тимчасових витрат, однак при цьому є найбільш перспективним і гуманним, оскільки ґрунтується на психологічно притаманному всім людям прагненні до самозбереження.

У цьому сенсі видається необхідною орієнтація громадян на те, що подолання страху перед злочинністю і забезпечення безпеки багато в чому знаходяться в їх власних руках. Останнім часом за цим напрямом здійснюється певна робота – у науково-популярних виданнях і засобах масової інформації з'являються матеріали, в яких містяться практичні поради щодо забезпечення безпеки тієї чи іншої діяльності.

Позитивний ефект схожих заходів зумовлений тим, що в процесі попереднього обмірковування людиною своєї поведінки в передбачуваній віктимогенній ситуації в його свідомість закладається певний алгоритм дій і тоді, коли реально створюється така ситуація, первинний шок від посягання виявляється значно слабкіше, а поведінка більш раціональною. Крім того,

передбачення і адекватна оцінка ймовірної кримінальної ситуації роблять людей більш обережними, що нерідко запобігає її утворення.

Як показало вивчення наукових джерел, системні дослідження проблеми потерпілого від злочину розпочалися у 1948 р., який і став роком заснування віктимології, як окремого наукового напрямку. В цей час побачила світ монографія відомого американського кримінолога Ганса фон Гентіга «Злочинець та його жертва» [506, с. 45]. У ній була обґрунтована теоретична значимість та практична користь віктимології. До того ж перевага такого ним обґрунтування перед іншими (на той час) теоріями соціальних взаємозв'язків була очевидною. Тому основні положення його роботи стали теоретичною базою для майбутніх досліджень у системі відносин «злочинець – жертва». Зокрема, у роботі автор привернув увагу науковців та практиків до потерпілого як до чинника виникнення злочину, а також висунув ідею розуміння злочинності як відносин між носіями злочинності, що спричиняють шкоду, та їх жертвами. Завдяки відокремленню таких типів відносин й з'явилася можливість не лише аналізувати злочини, які виникли, а й також прогнозувати поведінку осіб, які в майбутньому можуть стати злочинцями, та більш ефективно аналізувати стан латентної злочинності (ці висновки, без сумніву, повною мірою можуть бути поширені й на практику вивчення аналогічних проблем у місцях позбавлення волі).

На відміну від Гентіга, який розглядає віктимологію як галузь кримінології, румунський вчений Б. Мендельсон вважає віктимологію окремою наукою. Він підходить до віктимології розширено, вважаючи її об'єктом не тільки жертв злочину, а також потерпілих від нещасного випадку, стихійного лиха тощо. Крім того, сама ідея щодо ролі жертви в механізмі вчинення злочинів існує в літературних та інших документальних пам'ятниках світової культури [465]. Зокрема, в поняття жертви були включені, крім жертв злочинів, жертви цілої низки соціальних та природних явищ. Тому деякі вчені пропонують розглядати віктимологію в широкому та вузькому розумінні слова. Так, щодо віктимології в широкому розумінні існує думка про те, що вона має

право на самостійність як наукова дисципліна, оскільки об'єднуючи вивчення видів жертв, вона повинна вивчати й особливі, лише їй властиві закономірності, а не бути «додатком» до кримінології. У свою чергу, науковці вважають, що віктимологія у вузькому розумінні – це кримінальна віктимологія, що вивчає жертву злочину [451; 147, с. 91–92].

До того ж більшість зарубіжних вчених (фон Гентінг, Елленбергер, Маннгейм, Вольфган, Пінател, Гассер та ін.) вважають віктимологію у вузькому розумінні слова галуззю кримінології, тобто пропонується вивчати тільки жертви злочинів [184, с. 305–306]. Зазначені питання були предметом розгляду на засіданні Міжнародного віктимологічного товариства, яке було утворене в Мюнстері (ФРН), де було проведено, розпочинаючи з 1973 по 1989 р., чотири міжнародні симпозиуми.

У сучасний період (2000 р.) віктимологічні дослідження, як свідчить практика, мають тенденцію до розвитку в багатьох державах світу. Проте значимість цього матеріалу для віктимологічної теорії є неоднозначною, адже виникнення та розвиток такого нового напрямку в науці процес є тривалим. Водночас на сьогодні він ще не завершений тому, що немає достатньої чіткості щодо теоретичних засад та головних напрямів віктимологічних досліджень.

Таким чином, кримінальна віктимологія вивчає злочинну поведінку під кутом зору обумовленості її якостями потерпілого від кримінального правопорушення (як особистими, так і рольовими), взаєминами із злочинцем та характером його поведінки, слідуючи з того, що матеріали досліджень та дані кримінальної статистики показують, що багато із кримінальних правопорушень певною мірою зумовлені поведінкою самих потерпілих.

Аналіз спеціальної літератури показує, що роль жертв ДТП вивчалася фрагментарно, будучи лише одним зі складових елементів у вивченні загальних питань кримінальної віктимології. Крім того, як зауважують вітчизняні кримінологи, жертва кримінального правопорушення з точки зору кримінальної віктимології – це потерпіла фізична особа незалежно від того, чи визнана вона

потерпілою у кримінальному процесуальному порядку і чи оцінює себе такою суб'єктивно [76, с. 315–316].

Наведене поняття ґрунтується на об'єктивному критерії, що відбиває реальну подію порушень особою, яка керує транспортними засобами. Таким чином, жертва таких порушень є фізична особа, якій було заподіяно тілесні ушкодження будь-якого ступеня тяжкості або смерті, особою, яка керує транспортним засобом і порушила ПДР.

На нашу думку, жертву кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту варто розуміти як фізичну особу, якій унаслідок суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушенням правил безпеки, завдано фізичної, майнової, моральної шкоди, або істотно порушено її основні права внаслідок дії або бездіяльності.

Однією із найбільш важливих умов, що сприяють збільшенню числа ДТП, є дії потерпілих, які самі часто сприяють розвитку криміногенної ситуації або її створення. У зв'язку з цим, важливим є вивчення та розроблення віктимологічних заходів запобігання для осіб, які керують транспортними засобами.

Віктимологічна ситуація включає:

– особистісно-формуєчу віктимну ситуацію (система чинників, умов, обставин, що мали вирішальний вплив на формування у потенційної жертви якостей підвищеної віктимності);

– предкримінальну віктимну ситуацію (система обставин безпосередньо передують злочину у взаємодії з особистими якостями суб'єкта віктимізації (потенціал жертви);

– кримінально-віктимну ситуацію – ситуація безпосереднього вчинення злочину і заподіяння шкоди;

– посткримінальна віктимна ситуація (поведінка жертви після злочину і всі обставини, що впливають на її стан) [184; 47].

Таким чином, зміст віктимологічної ситуації становить сукупність обставин формування особистості з підвищеними віктимними якостями.

Віктимологічне запобігання передбачає організаційні, виховні, технічні, економічні, правові та інші заходи, що мають впливати на зниження рівня віктимності населення. Слід розрізняти потенційних (стосовно яких реального заподіяння шкоди ще не відбулося) і реальних (уже зазнали шкоди) жертв у сфері БДР. Будь-яка жертва як потенційна, так і реальна володіє певними якостями, що роблять її більш-менш вразливою. Слідуючи з цього, варто погодитися із В. В. Хейлик, що рівнями віктимності порушень у цій сфері є:

1) вікова віктимність. Ця віктимність характерна, насамперед, особам похилого віку та малолітнім дітям. Літні люди внаслідок вікових особливостей вже втратили здатність швидко приймати оптимально правильні рішення і реагувати на аварійну дорожньо-транспортну ситуацію. Малолітні діти, навпаки, тільки здобувають необхідні життєві знання та вчаться загальноприйнятим і загальновідомим нормам поведінки в суспільстві, мають невеликий життєвий досвід;

2) віктимність-патологія. Вона виражається в наявності в особи будь-яких фізіологічних недоліків, які можуть бути як постійними (наприклад, поганий зір, слух або ж їхня повна відсутність тощо), так і тимчасовими (перелом руки, ноги тощо), що не дозволяють такій особі адекватно реагувати на аварійні ситуації;

3) віктимологічна деформація особи. У найзагальнішому виді віктимологічну деформацію особи можна визначити як низьку культуру спілкування, зневажливе ставлення до суспільних вимог і норм. Крім того, вона пов'язана з іншими зрушеннями моральної та правової свідомості. Щодо цього дослідження, то віктимологічна деформація особи відбивається в усвідомленому постійному порушенні ПДР;

4) стресова віктимність. Така віктимність зумовлена змінами, що відбулися у психічному чи психологічному стані потенційного потерпілого як безпосередньо під час вчинення дорожньо-транспортного злочину, так і задовго до нього [469, с. 181].

Заслуговує на увагу позиція М. П. Климчука, який в своєму дослідженні, кажучи про роль учасника дорожнього руху в розслідуванні кримінальних правопорушень, розділив усіх потерпілих на такі групи:

- жертви-водії, які допустили порушення ПДР; які допустили порушення правил експлуатації транспортних засобів; а також невинні жертви-водії;
- жертви-пішоходи (віктимна поведінка пов'язана з раптовою появою на проїзній частині перед транспортом, виходом на проїзну частину в нетверезому виді, перехід вулиці в недозволеному місці або на заборонений сигнал світлофора, необачність при вході та виході з громадського транспорту);
- жертви-пасажери, які знаходяться в машині винного або перебувають в інших транспортних засобах;
- жертви-інші учасники криміногенної ситуації (дорожні робітники чи ремонтники; водії машин, які здійснюють ремонт на дорозі) [149].

Віктимність означених категорій осіб пов'язана з порушенням правил техніки безпеки і ПДР, а також з власної необачністю.

А. О. Джужа, слідуючи з характеру і ступеня вираженості особистісних якостей, що визначають індивідуальну віктимну схильність, виділила кілька типів жертв:

1) *універсальний* – належать особи, які мають явно вираженими особистісними рисами, що визначають їхню високу потенційну вразливість відносно до різних видів злочинів. Це володарі віктимних нахилів, реалізація яких можлива при різних злочинах. Жертви цього типу можуть характеризуватися як типовою для них активністю віктимної поведінки, так і пасивністю;

2) *вибірковий* – особи, які володіють високою вразливістю щодо певних видів кримінальних правопорушень. Віктимна схильність може обумовлюватися типовими формами поведінки в поєднанні з характером конфліктних ситуацій;

3) *ситуативний* – потерпілі цього типу мають середню потенційну віктимність і виявляються жертвами переважно в результаті збігу ситуативних чинників, небезпека яких для них виявилася нездоланною.

4) *випадковий* – жертви цього типу випадково опиняються такими в результаті випадкового збігу обставин (наприклад, у ДТП);

5) *професійний* – віктимна поведінка жертв цього типу пов'язана з їхньою професійною зайнятістю [90].

Слідуючи з вищевикладеного, можна виділити такі типи жертв у сфері БДР:

– *провокуючий тип* (дії потерпілих мають провокуючий характер, характеризується протиправною чи аморальною поведінкою, зневага до ПДР і норм моралі);

– *необережний тип* (дії потерпілого мають необережний характер, створюючи сприятливі умови для порушення безпеки, ПДР);

– *випадковий тип* (віктимність осіб таких категорій пов'язана з порушенням правил техніки безпеки і ПДР, а також з власною необачністю; «критичний» збіг несприятливих обставин).

Загалом, віктимологічне запобігання варто розглядати як цілеспрямований спеціалізований вплив на осіб з необачною, аморальною, неправомірною поведінкою, а також як чинники, що зумовлюють віктимність, віктимізацію, пов'язану з схожою поведінкою. У рівній мірі її об'єктом є чинники та особи, позитивна поведінка яких, проте віктимно небезпечна для них [237, с. 107; 93].

Віктимологічне запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР за визначенням О. М. Мойсюка передбачає вжиття заходів органів сектору безпеки, спрямованих як на ліквідацію обставин, так і на зниження індивідуальної, групової та видової віктимності потенційних жертв дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень [241, с. 64].

Елементами механізму вчинення кримінального правопорушення є віктимізація, віктимологічна ситуація, віктимна поведінка жертви та

взаємозв'язок жертви і злочинця. Віктимізація характеризує процес та кінцевий підсумок перетворення особи чи групи осіб на потенційну жертву злочину в певній віктимологічній ситуації [65, с. 93–94; 68]. Віктимологічна ситуація виникає в процесі набуття особою підвищеної віктимності та за етапами включає особистісно-формуєчу, передкримінальну, віктимогенну і посткримінальну ситуації [92, с. 23].

Цілями віктимологічного запобігання є максимальне залучення внутрішніх резервів людини, а також нейтралізація факторів, що впливають на підвищену віктимність такої особи або категорії осіб [184, с. 301; 67].

Деякі кримінологи [509; 47; 62; 90; 95; 91], як мету вказують захист потенційної жертви, віддаючи пріоритет об'єктивному критерію. Метою віктимологічного запобігання мають бути такі соціально-правові та психологічні настанови, які не лише захищають жертву кримінального правопорушення, а й мінімізують можливість нею стати.

До завдань віктимологічного запобігання слід зарахувати:

вивчення особистості жертв, їх соціальної та психологічної структури, виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню правопорушення щодо такої особи;

вироблення рекомендацій з організації загальної, спеціальної та індивідуальної профілактики потенційних жертв.

Водночас варто виокремити віктимологічне запобігання на індивідуальному та масовому (загальному) рівнях. Зокрема, індивідуально віктимологічна профілактика застосовується до конкретних осіб, які з високою ймовірністю можуть стати жертвами порушень (діти, пенсіонери, інваліди), особи, які раніше порушували ПДР). Стосовно масового віктимологічного запобігання, то така діяльність спрямована на суспільство взагалі, тобто має загальнодержавний характер. Потенційно кожна особа може стати жертвою ДТП і зазнати фізичної чи матеріальної шкоди. Тому віктимологічне запобігання повинно будуватися в масштабах конкретно взятого регіону –

району, міста, району в місті або в межах діяльності адміністрації самоврядування населеного пункту.

Така діяльність є одним із напрямів загального кримінологічного запобігання, яке ставиться за мету виявляти та ліквідовувати обставини, що мають негативний вплив на учасника дорожнього руху і сприяють формуванню у нього якостей підвищеної віктимності, які призводять до певної віктимної поведінки; встановлювати й усувати детермінанти, пов'язані з особистими якостями та поведінкою учасників дорожнього руху, з метою зниження до «нормального» рівня їх масової віктимності [241, с. 65].

Важливим, на наш погляд, є аспект віктимологічного запобігання як посткримінальної роботи з жертвами кримінальних правопорушень у сфері БДР [285].

Перший напрям цієї роботи – реститутивний – спрямовано встановлення справедливості та відновлення порушеного права. Тобто віра у реалізацію жертвами своїх захисних функцій.

Другий напрям – медіаційний – пов'язаний з активною роллю винної особи у посткримінальній роботі з жертвою. Тут, насамперед, йдеться про примирення з потерпілим і загладження причинної шкоди.

Реалізація зазначених напрямів дозволить усунути в особи комплекс жертви, знизити ймовірність рецидивної віктимності, що буде внеском досягнення цілей віктимологічного запобігання.

Таким чином, перелік завдань віктимологічного запобігання можна доповнити завданнями щодо вдосконалення заходів, спрямованих на відновлення прав і свобод, яким протиправним діянням завдано шкоди, примирення винної особи з потерпілим, що слугує запобіганню рецидивній віктимності.

Звідси й загальне поняття віктимологічного запобігання під яким слід розуміти:

– особливу діяльність державних та громадських інститутів, спрямовану на виявлення та нейтралізацію чинників, що формують віктимну поведінку;

- визначення груп ризику та конкретних осіб із підвищеним ступенем віктимності;
- підвищення охоронно-захисних можливостей потенційних жертв кримінального правопорушення;
- відновлення порушених їх прав та попередження рецидивної віктимності.

Слідуючи з цього поняття, варто виокремити загальне віктимологічне запобігання, спрямоване на усунення та нейтралізацію причин та умов, що сприяють кримінальній віктимізації суспільства, та на зниження ступеня віктимності громадян. Метою спеціального віктимологічного запобігання є попередження кримінальних правопорушень через недопущення реалізації віктимних властивостей та якостей окремих груп населення (діти, жінки, особи похилого віку, особи певних професій тощо). Індивідуальне віктимологічне запобігання пов'язане із здійсненням індивідуально-профілактичної роботи з особами, які можуть з більшою ймовірністю стати жертвами кримінальних правопорушень.

Видове віктимологічне запобігання спрямоване на роботу з жертвами окремих видів кримінальних правопорушень у сфері БДР. Рецидивна віктимологічна профілактика спрямована на запобігання повторній віктимізації особи [98; 450].

Віктимологічне запобігання кримінальним правопорушенням – це комплексне завдання і у його вирішенні мають брати участь всі служби правоохоронних органів, зокрема НПУ, а також державні органи та громадські організації. Проблема взаємодії суб'єктів віктимологічного запобігання має важливе наукове та практичне значення [195, с. 140–141], бо зміцнення громадського порядку та належна боротьба з правопорушеннями засобами та методами конкретної служби чи силами будь-якого органу навряд чи можна досягти повною мірою.

Взаємодія є не тільки як засобом, яким забезпечують виконання завдань з віктимологічної профілактики правопорушень, а й необхідною умовою

підвищення ефективності керованої системи. Тільки таким шляхом можна зосередити достатню кількість сил та засобів там, де це необхідно за умовами віктимологічної обстановки. До того ж кожен із суб'єктів діє в межах своєї компетенції, а узгодження їхньої діяльності здійснюється шляхом суворого виконання запланованих заходів.

У динаміці організації взаємодії між суб'єктами віктимологічного запобігання правопорушенням можна назвати дві групи послідовних дій:

- до початку взаємодії (аналіз наявних матеріалів; визначення цілей взаємодії; оцінка можливостей взаємодіючих сторін; визначення форм взаємодії та розроблення заходів; визначення виконавців, коштів та термінів виконання заходів);

- у процесі взаємодії (аналіз та оцінка віктимологічної обстановки; внесення уточнень до планів дії взаємодіючих сторін щодо нейтралізації та усунення віктимологічних чинників. До того ж не виключається можливість внесення коректив до плану початкових дій, що забезпечить його гнучкість).

Правильна організація взаємодії суб'єктів віктимологічного запобігання правопорушенням сприяє виконанню низки основних завдань:

- по-перше, своєчасного виявлення або усунення, нейтралізації причин умов, що впливають на віктимізацію громадян;

- по-друге, своєчасному виявленню осіб з підвищеним ступенем віктимності та комплексному здійсненню щодо них заходів виховного впливу.

І тут викликає занепокоєння збільшення у 2021 р. кількості потерпілих осіб віком до 18 років [179; 178].

Таким чином, успішне віктимологічне запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР можливе лише за умови повного та найбільш ефективного використання сил та засобів, а також взаємодії всіх служб правоохоронних органів та громадськості [184, с. 111–112].

Розвиток віктимологічного запобігання пов'язаний із ефективним інформаційним забезпеченням профілактичної діяльності правоохоронних органів. Це становище зумовлено низкою обставин.

По-перше, недоліки повних, об'єктивних даних про злочинність та науково обґрунтовані конкретні методики її вивчення та аналізу.

По-друге, традиційним консерватизмом у визначенні меж досліджень, що штучно обмежує отримання практично необхідної правоохоронним органам.

А розширена та поглиблена віктимологічна інформація вкрай потрібна для всіх сфер діяльності різних підрозділів правоохоронних органів. Однак для того, щоб у системі правоохоронних органів була така інформація, варто збирати відомості про потерпілих та інших жертв злочинів, про соціальні наслідки злочинності в цілому та окремих видів та груп злочинів, про ставлення громадян до соціальних наслідків злочинності та окремих злочинів, ступеня віктимності окремих верств і груп населення.

Особливу увагу необхідно звертати на відомості про інші категорії жертв кримінальних правопорушень (батьків, дітей, подружжя, родичів тощо) та їх основні соціально-демографічні, морально-психологічні, психічні та моральні характеристики. Проте відомостей про ці категорії громадян найчастіше у кримінальній статистиці відсутні.

Очевидно, що повнота та достовірність статистичної інформації про потреби віктимологічного запобігання може бути забезпечена лише комплексом показників кримінальної віктимізації. Основними є такі: повна приналежність жертви; вік; споріднена приналежність; професія; освіта; сімейний стан; стан потерпілого в момент скоєння злочину (хвороба, сп'яніння тощо); судимість потерпілого; характер поведінки у ситуації скоєння правопорушення; повторність віктимізації (чи була особа раніше фактичним потерпілим); обставини місця та часу вчинення правопорушення; характер впливу злочинця на потерпілого; відношення потерпілого до втручання правоохоронних органів (звернення та незвернення до правоохоронних органів).

Головним завданням такої «статистики про потерпілих» має стати надання зацікавленим органам, службам, їх підрозділам кількісно-якісної інформації про особу потерпілих та їх поведінку.

Загалом слід констатувати, що розв'язання проблеми залежить не тільки від того, наскільки всебічно будуть проаналізовані злочини, чинники їх скоєння, винні особи, а й від того, наскільки широко та глибоко буде вивчено особу та поведінку потерпілих від цих кримінальних правопорушень, бо як свідчить практика, сама жертва у низці випадків сприяє виникненню криміногенної ситуації (інверсія жертви).

У цьому аспекті важливим напрямом забезпечення БДР є профілактика дорожньо-транспортного травматизму. Травми, заподіяні внаслідок ДТП, характеризуються надзвичайною тяжкістю. Вони спричиняють загибель людей у 12 разів частіше, ніж інші види тілесних ушкоджень, у 6 разів частіше – призводять до інвалідності, у 7 разів частіше – зумовлюють потребу госпіталізації постраждалого.

Жертви ДТП становлять 6 % від загального числа госпіталізованих з механічними травмами. Стаціонарна летальність серед таких пацієнтів учетверо вища за середньостатистичні показники. Це пояснюється тим, що основними видами середніх і тяжких тілесних ушкоджень при ДТП є: переломи кісток (30 %), множинні внутрішні пошкодження (30 %), травми головного мозку (25,6 %). Загалом, близько 9,5 % травмованих у ДТП передчасно йдуть з життя, в 52,3 % випадків вони помирають на місці автоаварії, в 2,5 % випадків – при транспортуванні до медичного закладу, в 6 % випадків – у приймальному відділенні і в 38,8 % випадків – у стаціонарних відділеннях лікарень [179; 178].

В умовах обмеженого доступу до лікувальних закладів (як відомо, більшість ДТП із тяжкими наслідками трапляються на заміських шляхах) збереження життя учасника ДТП залежить від того, наскільки швидко й кваліфіковано йому була надана медична допомога. Часто-густо лише завдяки оперативному медичному втручання вдається уникнути летальних наслідків. І навпаки, кожна втрачена мить зменшує надію на порятунок. За статистикою, надання першої допомоги протягом 9 хвилин після аварії дозволяє врятувати 90 % тяжкопораних. Упродовж наступних 9 хвилин ризик загибелі збільшується вшестеро!

Не менш відчутний вплив на стан дорожнього травматизму справляють медична підготовка учасників дорожнього руху, наявність потрібних лікарських препаратів (медичних засобів), технічне оснащення рятувних бригад, професійна кваліфікація медичного персоналу, а також широкий комплекс чинників, пов'язаних із функціонуванням системи охорони здоров'я.

Прикро, але факт: за багатьма об'єктивними критеріями медичне забезпечення БДР в Україні не відповідає нагальним вимогам часу. Як свідчать результати спеціальних досліджень, велика частина летальних наслідків ДТП (близько 20 %) зумовлена проблемами під час надання медичної допомоги на «догоспітальному» етапі, а саме: прибуттям бригади «швидкої допомоги» із значною затримкою (34,3 % – особливо на великих автошляхах); слабкою підготовкою медичного персоналу (24,6 %); порушеннями правил транспортування постраждалих (21,2 %); відсутністю в учасників дорожнього руху знань, вмінь і навичок, потрібних для надання першої допомоги (19,2 %); відсутністю засобів екстреного виклику рятувних служб (16,3 %); браком протишокових і знеболюючих засобів, а також засобів для зупинки кровотечі (12,5 %); бідністю медичних укладок, недосконалістю засобів іммобілізації (10,4 %) [416].

Підсумовуючи, зазначимо, що у такій ситуації важливу роль відіграє віктимологічний аналіз як обробка початкової інформації про структуру і функції кримінологічної безпеки основних рівнів. Кримінологічна безпека виступає самостійною складовою системи і частиною глобальної системи національної безпеки. Структура системи кримінологічної безпеки складається з елементів, що характеризуються різноманітними зв'язками і взаємодіями, включаючи послідовну координацію елементів.

На нашу думку, твердження В. П. Тихого, що безпечне буття, існування, вільне від фізичних та психічних загроз, – одне з головних стремлінь людини, суспільства, людства, безпека завжди є благом і метою, які відповідають глибоким сподіванням людей; потреба людини у безпеці є однією з найнеобхідніших потреб, її виробництво не може зупинитись ні на

мить [437, с. 115], становить основу віктимологічного забезпечення кримінологічної безпеки.

Слушно зазначає В. В. Шаблистий, що на всіх етапах розвитку людської цивілізації були і залишаються актуальними різні аспекти проблеми безпеки. Вони стосуються визначення сутності безпеки, розроблення та реалізації політики стратегії забезпечення безпеки. Численні підходи до питань безпеки показують її складний багаторівневий характер [478, с. 346].

Статичне закріплення пріоритетів віктимологічного забезпечення кримінологічної безпеки неможливе, оскільки кожному етапу розвитку суспільства повинна відповідати цілком певна парадигма забезпечення безпеки від кримінальних загроз. Віктимологічна модель безпеки не може бути абстрактною. Реальна і потенційна віктимологічні загрози об'єктам кримінологічної безпеки, витікаючи від внутрішніх і зовнішніх відносно до суспільства, найбільш віктимним соціальним стратам джерел небезпеки, визначає зміст діяльності щодо забезпечення безпеки кримінології. Віктимологічні критерії кримінологічної безпеки складаються з якісних і кількісних показників [168].

Якісні віктимологічні критерії визначаються, слідуючи з аналізу сукупності віктимогенних властивостей соціальної групи, які несуть віктимогенний потенціал досліджуваної системи, що дозволяє робити висновки щодо ефективності забезпечення безпеки кримінології.

Кількісні віктимологічні критерії визначаються на основі проведеного аналізу віктимогенних властивостей соціальної групи за допомогою визначення меж допустимої зміни цих властивостей, під впливом різних зовнішніх і внутрішніх умов життєдіяльності групи.

Розроблення віктимологічних критеріїв кримінологічної безпеки дозволяє визначити характер самих віктимогенних загроз і ступеня їх впливу на кримінологічну безпеку, досліджуваної соціальної групи або суспільства в цілому.

Наявність системи віктимологічних критеріїв кримінологічної безпеки допомагає встановити оптимальну послідовність віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР.

Структура віктимологічної моделі забезпечення кримінологічної безпеки наочно представляється як оптимальна система елементів безпеки і механізму їх взаємодії. Опис структури віктимологічної моделі забезпечення кримінологічної безпеки надає можливість застосувати концепцію моделі управління з потрібним контуром зворотного зв'язку. У цій моделі за допомогою першого контура зворотного зв'язку в системі безпеки кримінології здійснюються процеси самоврядування, спрямовані на підтримку рівноваги. Другий контур – дозволяє здійснювати відбір корисної інформації кримінології з першого контуру, нагромаджувати цю інформацію, формуючи досвід, знання і підвищуючи таким чином ефективність системи кримінологічної безпеки. Третій контур – управляє двома вищенаведеними на основі переробки інформації із зовнішнього середовища. Ця інформація дозволяє звести до мінімуму можливість негативного впливу на систему кримінологічної безпеки шляхом обробки інформації про віктимологічні феномени.

Організація віктимологічного моніторингу сучасної кримінологічної ситуації потребує поглибленого аналізу з урахуванням не тільки кримінологічної ситуації, а й вивчення віктимологічних особливостей, чинників кожного конкретного злочину і злочинності загалом.

Вчені досить давно застосовують систему моніторингу злочинності, нагромаджуючи досвід прогнозування вчинення окремих видів злочинів і стану злочинності в цілому [25; 199; 120].

Віктимологічний моніторинг – спеціально організоване систематичне спостереження за станом віктимізації суспільства і соціальних груп, рівнем віктимності, віктимологічним запобіганням з метою їх оцінки, підвищення ефективності соціально-правового контролю злочинності та віктимологічного прогнозування кримінологічної ситуації [440, с. 52–53].

Зміст планування системи віктимологічного моніторингу полягає у створенні функціональної моделі чи у плануванні всього технологічного процесу отримання віктимологічної інформації. Оскільки всі етапи отримання віктимологічної інформації тісно пов'язані між собою, недостатня увага щодо розроблення якого-небудь етапу неминуче призведе до різкого зниження достовірності (цінності) усієї отримуваної інформації. На підставі аналізу правоохоронної практики, варто наголосити, що якісна побудова національної системи віктимологічного моніторингу повинна включати такі етапи, зокрема:

1) постановка завдань віктимологічного моніторингу кримінологічної ситуації і вимог до віктимологічної інформації. Для окреслення вимог до віктимологічної інформації необхідна велика деталізація поставлених завдань. Важливу роль при цьому відіграє формулювання чіткого уявлення про віктимологічні показники та детермінанти злочинності, про способи кримінологічної оцінки. На підставі чітко сформульованих завдань, а також з урахуванням раніше отриманих віктимологічних показників щодо кримінологічної ситуації, визначаються вимоги до віктимологічної інформації, включаючи форму та терміни її надання населенню, особливо найбільш віктимним соціальним групам. На першому етапі повинні бути обрані основні методи обробки віктимологічних показників (абстрагування, узагальнення, формалізація, аналіз і синтез, індукція і дедукція, історичний і логічний, структурно-функціональний аналіз та ін.), оскільки від них значною мірою залежать частота і терміни віктимологічних спостережень, а також вимоги до повноти отримуваних віктимологічних відомостей;

2) створення структури віктимологічного спостереження та визначення принципів її здійснення. Це основний і найбільш складний етап, під час якого з урахуванням поставлених завдань та наявного досвіду функціонування системи віктимологічного моніторингу визначаються основні суб'єкти віктимологічних спостережень, у тому числі центральні та регіональні; вирішується питання про доцільність і масштаби використання системи віктимологічного моніторингу кримінологічної ситуації;

3) побудова мережі віктимологічного моніторингу з використанням віктимологічної служби. Такий етап передбачає реалізацію на основі запропонованої структури віктимологічного моніторингу принципів віктимологічного спостереження з урахуванням специфіки регіональних аспектів кримінологічної ситуації. Деталізується співвідношення кримінологічного та віктимологічного спостережень, визначається територія найбільш інтенсивних віктимологічних спостережень, помічається періодичність таких спостережень кримінологічної ситуації. Складаються конкретні віктимологічні програми регіональних спостережень, що регламентують перелік віктимологічних показників, частоту та терміни спостереження;

4) розробка системи отримання віктимологічних даних та надання інформації працівникам правоохоронних органів й громадськості. На цьому етапі визначаються особливості ієрархічної структури отримання і збирання віктимологічної інформації; планується розроблення віктимологічних банків даних; визначаються умови надання віктимологічних інформаційних послуг, які виконуються з їхньою допомогою; контроль точності й достовірності отримання віктимологічних показників на всіх етапах віктимологічного моніторингу сучасної кримінологічної ситуації;

5) оцінка отриманої віктимологічної інформації та прийняття рішення щодо розроблення та впровадження заходів віктимологічного запобігання. На завершальному етапі надається детальна віктимологічна характеристика кримінологічної ситуації, яка подається у засоби масової інформації у виді доповідей, звітів, оглядів, у яких викладено стан злочинності на території країни (регіону) за певний період часу. Після створення системи віктимологічного моніторингу та початку її функціонування з'являється необхідність перевірити, чи відповідає отримана віктимологічна інформація кримінологічній ситуації початковим вимогам до неї, чи можливо на її основі ефективно реалізовувати заходи віктимологічного запобігання злочинам. Для

цього необхідно налагодити взаємодію правоохоронних органів з громадськими організаціями, які надають допомогу жертвам злочинів [440, с. 53–54].

Якщо отримана віктимологічна інформація не перевищує встановлених вимог, які ставляться державними чи регіональними програмами, то систему віктимологічного моніторингу можливо залишити без змін. Якщо ж ці вимоги не виконуються, а також під час вияву нових завдань, система віктимологічного моніторингу потребує перегляду.

Однак, якщо віктимологічні прогнози свідчать, що віктимність у майбутньому зростатиме, то видається за необхідне організувати її утримання на початковому рівні розвитку віктимогенних процесів [168].

У зв'язку з цим, уявляється за необхідне створення «ситуаційних віктимологічних центрів» на базі НПУ. Завдання таких центрів – узагальнення зібраної віктимологічної інформації та її аналіз, нагромадження заходів віктимологічного прогнозування й побудова можливих віктимологічних моделей розвитку злочинності та її запобігання. Головна їх функція – динамічне моделювання, яке дозволить прогнозувати можливі віктимологічні наслідки різних варіантів розвитку окремих видів злочинів та злочинності загалом. Віктимологічний аналіз та прогноз, які можуть бути надані ситуаційним віктимологічним центром, допоможуть правоохоронним органам всебічно володіти складною кримінологічною ситуацією, створити умови щодо майбутнього ефективнішого віктимологічного запобігання злочинам та забезпечення національної безпеки країни.

Оскільки віктимологічний прогноз ґрунтується на певних припущеннях, слід вивчити віктимологічні детермінанти, що впливають на злочинність, зокрема: віктимогенні та антивіктимогенні; масову та індивідуальну віктимності; віктимологічні феномени, а саме – десоціалізацію особи злочинця та інстинкт самозбереження. Після дослідження віктимологічних детермінантів злочинів на визначеній території можна формулювати прогноз про віктимологічні заходи запобігання. Практичне призначення віктимологічного прогнозування полягає у підготовці віктимологічних пропозицій, рекомендацій

і програм віктимологічного запобігання злочинам; оцінці того, у якому напрямі необхідно розвивати об'єкти віктимологічного прогнозування та які конкретні напрями запобігання віктимізації варто застосовувати.

Специфічним методом прогнозування є сценарний прогноз – своєрідний метод опису логічно послідовного процесу, події, слідуючи з ситуації, яка виникла. Ефективність та надійність віктимологічних прогнозів визначаються багатьма чинниками, до яких належить: вибір основних віктимологічних детермінантів, визначення їх ролі та значимості у соціумі; виявлення головних тенденцій досліджуваних віктимологічних явищ та процесів; екстраполяція отриманих закономірностей на майбутнє; складання комплексного багаторівневого віктимологічного прогнозу як у цілому щодо віктимності, так і за окремими її видами; глибина та об'єктивність віктимологічного аналізу початкової інформації.

Головною позицією побудови віктимологічного прогнозування є рух від мети до віктимологічних засобів (нормативне віктимологічне прогнозування), або від віктимологічних засобів до оптимального варіанту досягнення мети (пошукове віктимологічне прогнозування). Як правило, у процесі прогнозування великих соціальних систем використовуються обидві позиції, що і забезпечує їх результативність та взаємодію у системі «віктимність – злочинність».

Підбиваючи підсумки, варто зауважити, що провідну роль у віктимологічному запобіганні кримінальних правопорушень у сфері БДР має відігравати запобіжна діяльність щодо потенційних жертв, тобто нейтралізація віктимогенних детермінантів. Теорія віктимологічного моделювання є закономірним результатом розвитку віктимологічної думки у кримінології, яка спрямована на створення моделей віктимності жертв для розроблення заходів з надання їм своєчасної віктимологічної допомоги. Мети віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР можливо досягнути шляхом розроблення й реалізації довгострокових державних програм такого запобігання. Моделювання і реалізація цих програм дозволить створити

механізм організації ефективного віктимологічного запобігання, підвищити ефективність БДР та експлуатації автомобільного транспорту й забезпечити віктимологічну безпеку громадян й суспільства в цілому.

Висновки до розділу 4

1. Необхідною передумовою формування та ефективної реалізації кримінологічної політики у досліджуваній галузі є доповнення (коригування) відповідних положень Закону України «Про основи національної безпеки» з урахуванням наступних передумов, актуальність яких зростатиме в повоєнній країні: імплементація зобов'язань з розбудови й обслуговування національної мережі міжнародних транспортних коридорів; адаптація до чинних у країнах ЄС технологічних правил, норм і стандартів організації дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту; удосконалення транспортної інфраструктури в інтересах безпеки та оборони; реконструкція, підтримання в належному технологічному стані та подальша модернізація транспортних комунікацій; профілактика дорожньо-транспортної аварійності, зниження рівня й соціальних наслідків дорожньо-транспортного травматизму; підвищення технологічної надійності систем забезпечення безпеки на транспорті.

2. Запропоновано шляхи реалізації окреслених завдань (з розробленням проєкту Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року) за напрямками: прогнозування та нейтралізація загроз у сфері дорожнього руху; вдосконалення системи міжгалузевого управління й міжвідомчої координації; зміцнення законності та правопорядку; розроблення національної стратегії поліпшення дорожньої інфраструктури (усунення дефектів дорожнього покриття, поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків тощо, поліпшення технічного обслуговування автомобілів для пасажирських перевезень, обладнання міських магістралей електронними

засобами регулювання і контролю дорожнього руху тощо); послідовність антикорупційної політики; запобігання кримінальним правопорушенням й шкідливому впливу аварійності на навколишнє середовище; створення системи виховання у учасників дорожнього руху відповідальності й розуміння неможливості порушення правил безпеки; поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг; забезпечення достатньої професійності підготовки водіїв; підвищення дорожньо-транспортної культури населення; удосконалення медичного забезпечення; розроблення та впровадження багатогалузевої системи громадського контролю за діяльністю органів виконавчої влади у сфері БДР; удосконалення механізму притягнення до адміністративної та кримінальної відповідальності; активізація міжнародного співробітництва.

3. Виокремлено концептуальне бачення перспектив законодавчого вдосконалення та відомчого (міжвідомчого) правового регулювання заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, що включає: упорядкування системи адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень (пакет змін і доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення й КК України); опрацювання нової редакції Закону України «Про дорожній рух» (принципові підходи: визначення рівнів забезпечення БДР; конкретизація вимог до результатів діяльності суб'єктів управління у даній сфері; запровадження норм прямої дії); удосконалення актів регулятивного законодавства (проекти законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (2018); «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів» (2019); «Про внесення змін до деяких законів України щодо здійснення контролю за дотриманням перевізниками

вимог законодавства та норм на автомобільному транспорті» (2021) та ін.); опрацювання національних стандартів та державних будівельних норм (ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану»; ДСТУ 4100:2021. «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування»; зміни № 1 до ДБН В.2.3-5:20018 «Вулиці та дороги населених пунктів»; зміни № 2 до ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво»; зміни № 1 до ДБН В.3.3-37641918-555:2016 «Автомобільні дороги. Транспортні розв'язки в одному рівні. Проектування»).

4. Наголошено, що ризик-орієнтований підхід до реалізації спеціально-кримінологічних заходів (на державному, галузевому та регіональному/місцевому рівнях) полягає у переході від реагування на правопорушення та їх наслідки до усунення вразливостей середовища, що уможлиблюють вчинення правопорушення (управління ризиками безпеки) з відповідною зміною підходу до оцінювання результатів правоохоронної діяльності (92 % респондентів). Зазначений підхід включає комплекс заходів: організаційних (контроль за дотриманням ПДР, технічним станом транспортних засобів та їх експлуатацією, утриманням автодоріг; удосконалення засобів пасивної безпеки; належний рівень підготовки водіїв; розширення державно-приватного партнерства шляхом використання потенціалу недержавних безпекових інституцій; фахове навчання персоналу, підвищення безпекової компетентності громадян); інформаційних (оперативне надходження та обробка кримінологічної інформації); прогностично-аналітичних (запровадження систем відеоспостереження на аварійних ділянках, впровадження і використання інших автоматизованих систем, що забезпечують інформаційно-технічну підтримку діяльності органів правопорядку; побудова імітаційних моделей криміногенних ситуацій, складання карт-схем і паспортів безпеки) й методичних (облік усіх обставин, ситуацій, що виникають, модернізація апробованих і розроблених нових тактичних прийомів, методичних схем запобігання кримінальним правопорушенням).

5. Серед напрямів віктимологічного запобігання правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту пріоритетними вбачаються реститутивний (відновлення порушеного права з реалізацією жертвами своїх захисних функцій) та медіаційний (активна роль правопорушника у примиренні з потерпілим, відшкодуванні завданих збитків, усуненні негативних наслідків правопорушення).

Розроблено систему віктимологічного моніторингу аналізу ситуації у сфері БДР як необхідної передумови віктимологічного запобігання відповідній категорії правопорушень. Важливим у підвищенні рівня БДР є запровадження заходів, спрямованих на формування безпечної поведінки учасників дорожнього руху, що включає: проведення спеціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та дотримання вимог Правил дорожнього руху, у тому числі в засобах масової інформації та закладах освіти (із обов'язковим включенням питань БДР до програм загальної середньої та професійно-технічної освіти); розроблення і тиражування спеціальної літератури, інтернет-видань, наочних фільмів; проведення в дошкільних закладах, закладах освіти, зокрема працівниками Національної поліції, роз'яснювальної роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, вивчення Правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорогах.

ВИСНОВКИ

У дисертації на основі наукової доктрини кримінологічної безпеки розв'язано актуальну наукову проблему, що має важливе значення для кримінології і правоохоронної практики та полягає в розкритті у світлі сучасних умов концептуального бачення засад запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, а саме:

1. Запропоновані вітчизняними науковцями періоду незалежної України доктринальні бачення стратегії забезпечення БДР, зокрема за допомогою кримінологічного інструментарію та інститутів юридичної відповідальності (В. А. Мисливий, 2005; С. В. Бабанін, 2008; Я. В. Матвійчук, 2009; Т. О. Гуржій, 2011; Р. І. Михайлов, 2011; Н. О. Федчун, 2014; С. О. Колб, 2015; А. В. Піддубна, 2015 р.; О. О. Звоненко, 2019; В. В. Бесчастна, 2020; В. В. Хейлик, 2021 та ін.), мають важливе наукове і прикладне значення. Однак, за браком чітких стратегічних орієнтирів, державна діяльність у сфері забезпечення БДР все ще залишається безсистемною й неузгодженою, а відтак в умовах воєнного стану необхідним є формування оновленої концепції кримінологічної політики БДР та експлуатації автомобільного транспорту, яка б мала комплексний міжгалузевий характер, містила конкретні вимірні цілі, ґрунтувалась на системі нормативно-правових документів, підкріплювалась дієвим механізмом запобігання кримінальним правопорушенням, провадилась у рамках єдиної політики національної безпеки, враховувала специфіку особливих періодів (режимів) і регіональну.

2. На базі ретроспективного аналізу виокремлено етапи становлення й розвитку кримінологічних засад забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні (на теренах України): імперський; радянський; перехідний і сучасний (з охопленням періоду воєнного стану), на кожному з яких розкрито вплив на стан і динаміку кримінальних правопорушень специфічних правових, організаційних, інформаційно-технічних та інших чинників.

Характерним для законодавства радянського періоду, всупереч принципу верховенства права, була компенсація правових прогалин поширенням інституту аналогії кримінального закону. Розвиток законодавства у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті вже на перших етапах становлення незалежної України (Закон України «Про дорожній рух», 1993; КК України, розділ XI Особливої частини, 2001; Правила дорожнього руху, 2001) на сьогодні не можна вважати достатньо завершеним, адже існує цілий ряд прогалин і об'єктивно застарілих положень, які містяться у тому числі у прийнятих в різні часи державних цільових програмах, концепціях і стратегіях боротьби зі злочинністю. Виокремлено новий специфічний етап розвитку БДР, пов'язаний з прийняттям Закону України «Про правовий режим воєнного стану» (2015) і реальним введенням такого стану (лютий 2022), що потребує наукового аналізу комплексу специфічних заходів щодо забезпечення БДР у прифронтовій зоні, на деокупованих територіях, у так званих «сірих зонах» та в умовах ведення активних бойових дій тощо.

3. Під безпекою дорожнього руху слід розуміти стан, за якого не заподіюється (мінімізується) шкода життю і здоров'ю людей, власності, а також довкіллю та іншим охоронюваним законом благам внаслідок експлуатації автомобільних транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки, а також об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, що регламентується спеціальними правовими нормами та покладається на уповноважені державні органи, насамперед МВС і Національну поліцію України як найчисленніші правоохоронні інституції держави. Одним із головних напрямів забезпечення БДР є запобігання кримінальним правопорушенням, що, поряд з правовим унормуванням передбачає комплекс загально-соціальних, спеціально-кримінологічних, індивідуально-профілактичних та віктимологічних заходів. Під транспортними кримінальними правопорушеннями слід розуміти передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння (дії або бездіяльність), що полягають у невиконанні (неналежному виконанні або недотриманні) чинних на транспорті правил, посягають на суспільні відносини

у сфері безпечного функціонування (руху й експлуатації) транспортних засобів, спричинили шкідливі наслідки або створили загрозу їх настання. З усього масиву транспортних кримінальних правопорушень виокремлено кримінальні протиправні діяння у сфері БДР й експлуатації автомобільного транспорту, правова природа яких характеризується змішаною (подвійною) адміністративною й кримінально-правовою протиправністю, при цьому порушення правил, норм і стандартів БДР може бути як умисним, так і необережним, що може обумовлювати змішану форму вини.

4. Зважаючи на те, що Україною зроблено відчутні кроки в імплементації міжнародної практики, зокрема посилено санкції до порушників Правил дорожнього руху (з унесенням відповідних змін до КУпАП і КК України) та реалізовано окремі позиції стратегій підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні (на період до 2020 й 2024 року), визначено напрями подальшої апробації європейських моделей та зарубіжного досвіду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту, врахування яких сприятиме зниженню рівня аварійності (смертності) внаслідок дорожньо-транспортних пригод та зменшенню соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму. На основі вивчення зарубіжного досвіду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту визнано перспективним для впровадження у вітчизняне правове поле та правозастосовну практику: суворішої відповідальності службових осіб уповноважених державних органів, дорожніх організацій, комунальних служб, органів місцевого самоврядування за стан доріг, нехтування вимогами безпеки при перевезенні пасажирів та вантажів автомобільним транспортом; бальної системи обліку порушень правил дорожнього руху; аналітичних систем контролю дотримання водіями швидкісного режиму на магістралях, у тому числі за допомогою спеціально обладнаних автомобілів; заходів компетентного реагування на ДТП з наданням невідкладної домедичної і правової допомоги постраждалим.

5. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту ґрунтується на аналізі статистичних відомостей про рівень, структуру, динаміку, характер та географію таких кримінальних протиправних діянь, а також про осіб, які їх вчиняють, та потерпілих, що мають значення для їх запобігання. Проаналізовано стан аварійності й дорожньо-транспортного травматизму в розрізі окремих регіонів з виокремленням періодів: зростання (2013–2016) й відносної стабілізації показників реєстрації кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (2017–2020), а також зменшення динаміки їх реєстрації (2022), що певною мірою пояснюється об'єктивною ситуацією послаблення дієвого контролю за станом БДР та експлуатації транспортних засобів за значній території України через активні воєнні дії. Між тим насторожує, що питома вага правопорушень із загиблими й травмованими у загальному масиві зареєстрованих ДТП щороку збільшується по всіх регіонах України (близько 40 % кримінальних правопорушень призводять до смертельних наслідків, а в 10 % таких випадків із кількома жертвами) насамперед унаслідок перевищення водіями встановленої й безпечної швидкості (84 %); недотримання безпечної дистанції (57 %); зіткнення транспортних засобів (30 %); невдалого маневрування (25 %); порушення правил проїзду перехресть (24 %) і пішохідних переходів (17 %).

6. На основі доктринальних кримінологічних підходів виокремлено правові, соціально-економічні, організаційно-управлінські та морально-психологічні детермінанти, що впливають на вчинення і динаміку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. Через застарілість наявної методології збору, систематизації та узагальнення інформації про стан БДР, іноді недосконалими (помилковими) є розроблені загальнодержавні (регіональні) плани й програми. З метою коригування державної політики БДР у контексті вивчення стану дорожньої аварійності пропонується: запровадження диференціації дорожньо-транспортного травматизму, а також відповідних методик оцінки тяжкості

тілесних ушкоджень, адаптованих для використання учасниками дорожнього руху; включення до офіційної статистики відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму, учасників ДТП; проведення моніторингу визначення масштабів поширення соціально-економічних наслідків дорожньої аварійності; посилення контролю за повнотою, своєчасністю та об'єктивністю формування та подання для узагальнення статистичної звітності в сфері БДР суб'єктами сектору безпеки.

7. Представлено узагальнений кримінологічний портрет осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту: особа чоловічої статі (83 %); віком від 25 до 45 років (71 %); із середньою або вищою освітою (53 %); працевлаштовані (майже чверть – посадові / службові особи); стаж керування автотранспортним засобом складає понад п'ять років (68 %); не притягувались до кримінальної відповідальності (80 %); перебували у стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння (39 %). Виокремлено ознаки спеціального суб'єкта – посадових і службових осіб, які є відповідальними за технічний стан та експлуатацію автотранспортних засобів, дотримання норм і стандартів, що стосуються БДР.

8. До загроз національним інтересам у Стратегії національної безпеки України (2020) та Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року (2018) віднесено чинники, пов'язані з функціонуваннями дорожньо-транспортного комплексу, а запобігання аварійності й дорожньо-транспортному травматизму визнано пріоритетним напрямом реалізації безпекової політики держави. У запропонованому в авторській редакції проєкті Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року деталізовано комплекс заходів скоординованого впливу на криміногенні й віктимогенні чинники за наступними блоками: удосконалення законодавства й системи державного управління у сфері забезпечення БДР; взаємодія уповноважених органів сектору безпеки щодо моніторингу технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності

автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення надійності та безпечності транспортних засобів та пасажирських перевезень; забезпечення належного рівня підготовки водіїв та дорожньо-транспортної культури населення; удосконалення медичного забезпечення на дорогах тощо.

9. Розкрито засади формування та реалізації кримінологічної політики, спрямованої на запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту в Україні, як комплексу правових, соціально-економічних, організаційно-управлінських та практичних заходів і рішень, які включають моніторинг кримінологічної ситуації; постановку цілей, завдань і шляхів (способів) розв'язання проблем з орієнтацією на доцільність, ефективність, результативність, реальність та інваріантність; розроблення проєкту стратегічного рішення (нормативно-правового акту, стратегії, концепції, плану, програми) з визначенням порядку його ресурсного забезпечення, обсягів і джерел фінансування; попередню апробацію та впровадження прийнятого (прийнятих) рішення (рішень) в правотворчу і правозастосовну практику; оцінку досягнення визначених цілей і корегування прийнятих рішень.

10. Комплекс повноважень (компетенцій) суб'єктів забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту охарактеризовано за рівнями: макростратегічний – суб'єкти формування загальнодержавної безпекової політики (Верховна Рада України; Президент України; Кабінет Міністрів України); стратегічний – суб'єкти формування кримінологічної політики в окремих сферах, що визначають правила, норми та стандарти БДР та використання (експлуатації) автомобільного транспорту, розробляють і впроваджують необхідні для практичного втілення організаційно-правові механізми, процедури, контролюють їх виконання та вживають заходів щодо усунення детермінантів й запобігання правопорушенням, припинення, ліквідації небезпек, загроз та їх наслідків (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України; Міністерство внутрішніх справ України; Державна служба України з безпеки на транспорті; Державне агентство автомобільних доріг України; Національна поліція України; Головний

сервісний центр МВС України); оперативний – суб'єкти реалізації кримінологічної політики на регіональному (місцевому) рівні (місцеві державні адміністрації; військові, військово-цивільні адміністрації; територіальні органи центральних органів виконавчої влади, інших державних органів; органи місцевого самоврядування і територіальні громади; суб'єкти, що залучаються до заходів із забезпечення БДР, зокрема громадські формування, інші інституції громадянського суспільства). Особливе місце у системі суб'єктів кримінологічного забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту належить органам МВС та Національній поліції України (в її структурі ініціюється створення транспортної поліції).

11. Науковий інструментарій кримінологічного прогнозування, планування та програмування у сфері забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту включає комплексний моніторинг чинників, які впливають на стан безпеки, у тому числі виявлення, аналіз та оцінку ризиків, загроз, кризових ситуацій і можливих наслідків, інформаційно-аналітичне забезпечення прийняття уповноваженими суб'єктами організаційно-управлінських рішень (на стратегічному, оперативному й тактичному рівнях), зокрема в особливий період. Обґрунтовано створення в структурі МВС України ситуаційних кримінологічних центрів із функціями збирання, накопичення, обробки, узагальнення та аналізу статистичної інформації (в розрізі держави та окремих регіонів з урахуванням адміністративно-територіальної реформи і регіональних особливостей БДР, кримінальних правопорушень у цій сфері, їх сезонних коливань тощо) з розробленням моделей розвитку криміногенної ситуації на найближчу і довгострокову перспективи й прогнозування криміногенної ситуації та відповідних заходів запобігання аварійності, дорожньо-транспортному травматизму й кримінальним правопорушенням (з наведенням авторських редакцій відповідного положення про ситуаційний центр; методики кримінологічного прогнозування; пропозицій стосовно підготовки щорічної національної доповіді про стан реалізації державної політики у сфері БДР та спеціальних звітів про стан транспортної безпеки в Україні). Запропоновано для розгляду ключові положення проєкту Закону

України «Про державне кримінологічне програмування» із внесенням відповідних змін та доповнень до законів України «Про державні цільові програми» (в частині розроблення проекту регіональної програми запобігання кримінальним правопорушенням), «Про дорожній рух» (в частині прогнозування, програмування та фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху).

12. Кримінологічна модель загальносоціальних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту включає: упорядкування (у тому числі розмежування) системи норм щодо адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень (запропоновано пакет змін і доповнень до Кодексу України про адміністративні правопорушення, КК України, у тому числі щодо адміністративної преюдиції, Закону України «Про дорожній рух»); удосконалення регулятивного законодавства (подаються проекти законів України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері безпеки експлуатації транспортних засобів відповідно до вимог Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (2018); «Про внесення змін до деяких законів України щодо приведення їх у відповідність із законодавством Європейського Союзу у сфері перевезення небезпечних вантажів» (2019); «Про внесення змін до деяких законів України щодо здійснення контролю за дотриманням перевізниками вимог законодавства та норм на автомобільному транспорті» (2021) та ін.); опрацювання національних стандартів та державних будівельних норм (ДСТУ 3587:2022 «Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги. Вимоги до експлуатаційного стану»; ДСТУ 4100:2021. «Безпека дорожнього руху. Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування»; зміни № 1 до ДБН В.2.3-5:20018 «Вулиці та дороги населених пунктів»; зміни № 2 до ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво»; зміни № 1 до ДБН В.3.3-3764:2018-555:2016 «Автомобільні дороги. Транспортні розв'язки в одному рівні. Проектування»).

13. В контексті запроваджуваного ризик-орієнтованого підходу до реалізації спеціально-кримінологічних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту на державному, галузевому та регіональному/місцевому рівнях передбачається перехід від реагування на правопорушення та їх наслідки до усунення вразливостей середовища, що уможлиблюють вчинення правопорушення (управління ризиками безпеки) з відповідною зміною порядку оцінювання результатів правоохоронної діяльності. Зазначений підхід включає комплекс заходів: організаційних; інформаційних; прогностично-аналітичних й методичних. Забезпечення безпеки доріг та вуличної інфраструктури, регулювання дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту віднесено до головних пріоритетів у розроблених за участю автора проєктах концепцій розвитку безпекового середовища держави з урахуванням викликів, пов'язаних із військовою агресією, а також створення системи забезпечення безпеки територіальних громад України («Безпечна громада»).

14. Запропоновано методологію віктимологічного аналізу кримінологічної ситуації у сфері БДР як необхідної передумови віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням за напрямками постановки завдань, збирання та оцінки віктимологічної інформації; віктимологічного спостереження і супроводження; прийняття рішень щодо впровадження заходів віктимологічного характеру. Напрями віктимологічного запобігання правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту за пріоритетністю спрямовані на формування безпечної поведінки учасників дорожнього руху, що включає: проведення спеціальних кампаній з метою інформування населення про ризики на дорогах та дотримання вимог ПДР, у тому числі в засобах масової інформації; розроблення і поширення спеціальної літератури, інтернет-видань, наочних фільмів; проведення в дошкільних закладах, закладах освіти роз'яснювальної роботи з попередження дитячого дорожньо-транспортного травматизму, вивчення Правил дорожнього руху та безпечної поведінки на дорогах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Абрамов Л. К., Азарова Т. В. Цільові програми та механізми по забезпеченню прозорості у процесі їх реалізації. Кіровоград: ІСКМ. 2010. 100 с. С. 27–28.
- 2.Абросимов О. С., Абросимова О. О. Методичні рекомендації з надання юридичної допомоги по справах, що витікають з дорожньо-транспортних пригод та інших правопорушень на транспорті. Харків: Фактор, 2013. 281 с.
- 3.Автомобільний транспорт України: інформ.-довід. сайт. URL: http://proukraine.net.ua/?page_id=443.
- 4.Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія / А. М. Редзюк, П. П. Волков, О. Я. Остап'юк та ін.; за ред. А. М. Редзюка. Київ: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. 400 с.
- 5.Алауханов Есберген. Криминология: учебник. Алматы, 2008. 429 с.
- 6.Албул С. В., Загнибіда В. В. Поняття та складові оперативного (ініціативного) пошуку підрозділів карного розшуку. *Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 29 листоп. 2013 р.). Одеса: ОДУВС, 2013. С. 4–5.
- 7.Аналітична довідка про основні тенденції розвитку безпекової ситуації в Україні та стан виконання пріоритетних завдань центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Міністром, за 2021 рік. Київ: ДНДІ МВС України, 2022. 95 с.
- 8.Антонова О. В. Середовище вироблення державної політики (теоретико-методологічний аспект): дис. ... канд. політ. наук. Дніпропетровськ, 2005. 225 с.
- 9.Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних та транспорті правил: дис. ... канд. юрид. наук. Дніпропетровськ, 2008. 238 с.
10. Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір: монографія. Одеса: ОДУВС, 2014. 416 с.

11. Бабенко А. М. Регіональна злочинність в Україні: закономірності, детермінація та запобігання: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Харків, 2015. 40 с.
12. Бажанов М. І., Баулін Ю. В. Кримінальне право України: Загальна частина: підручник. 2 вид. перероб. і доповн. Київ: Юрінком Інтер, 2010. 480 с.
13. Байлов А. В., Сахута П. В. Криміногенний потенціал діяльності засобів масової інформації. *Вісник кримінологічної асоціації України*. 2016. № 1(12). С. 143–153.
14. Бандурка А. М., Давиденко Л. М. Преступность в Украине: причины и противодействие: монография. Харьков: Основа, 2003. 368 с.
15. Бандурка О. М., Литвинов О. М. Злочинність як об'єкт феноменологічного аналізу. *Право і Безпека*. 2015. № 3. С. 6–10. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pib_2015_3_3.
16. Бандурка О. М., Литвинов О. М. Поняття і зміст спеціально-кримінологічного запобігання злочинам. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2016. № 2 (13). С. 99–104.
17. Баркова С. П. Щодо поняття «транспортні засоби». *Форум права*. 2013. № 2. С. 13–18.
18. Басс В. О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIII міжнар. наук.-практ. конф. (Кривий Ріг, 16 листоп. 2018 р). Кривий Ріг, 2018. С. 19–22.
19. Басс В. О. Адміністративно-правове регулювання перевірки документів особи, яка керує транспортним засобом: підстави і порядок. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: Матеріали XII міжнар. наук.-практ. конф. (Кривий Ріг, 17 листоп. 2017 р.). Кривий Ріг: ДЮІ МВС України С. 16–19.
20. Батиргарєєва В. С. Кримінологічна характеристика та попередження розбоїв, поєднаних з проникненням у житло: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Харків, 2002. 20 с.

21. Безпека дорожнього руху в Україні: перемоги та нові виклики в умовах війни. *Центр демократії та верховенства права*. 2022. URL: <https://cedem.org.ua/news/bezpeka-dorozhnogo-ruhu-v-ukrayini>.

22. Бесчастна В. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: автореф. дис. ... д-ра філософ.: 081 «Право». Харків, 2019. 220 с.

23. Бесчастна В. В. Проблеми встановлення системи та структури принципів кримінально-правової політики України. *Європейські перспективи*. 2015. Вип. 7. С. 138–143. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2015_7_26.

24. Бесчастний В. М. Кримінологічне забезпечення протидії злочинності в Україні: монографія. Харків, 2017. 360 с.

25. Блажівський Є. М. Моніторинг протидії злочинності в Україні: монографія. Харків: Золота миля, 2013. 370 с.

26. Богатирьов І. Г. Кримінологія: підручник / заг. ред. І. Г. Богатирьова, В. В. Топчія. Київ: ВД Дакор, 2018. 532 с.

27. Богатирьов І. Г., Кисельов М. О. Кримінологічні засади запобігання злочинності у великому місті на регіональному рівні: монографія. Бровари, 2010. 219 с.

28. Бойко А. М. Детермінація економічної злочинності в Україні в умовах переходу до ринкової економіки (теоретико-кримінологічне дослідження): монографія. Львів: Вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2008. 380 с.

29. Борисов В. І. Державна політика у сфері боротьби зі злочинністю та її напрями. *Проблеми законності: Респ. міжвідом. наук. зб. / відп. ред. В. Я. Тацій*. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2009. Вип. 100. С. 305–312.

30. Вакульчик О. М., Дубицький Д. П. Сутність та класифікація загроз економічній безпеці підприємства. *Вісник Академії митної служби України*. 2008. № 4 (40). С. 3–12.

31. Валуйська М. Ю. Кримінологічна характеристика особистості злочинців, що вчинили умисні вбивства при обтяжуючих обставинах: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2002. 208 с.

32. Вартилецька І. А., Микитчик О. В. Деякі аспекти посилення кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного та іншого сп'яніння. *Актуальні проблеми кримінального права*: міжвуз. наук.-практ. конф. (Київ, 20 листоп. 2020 р.). Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2020. С. 58–60.

33. Василевич В. В. Поняття кримінологічної політики. *Наук. вісн. Ужгородського нац. ун-ту*. Серія Право. 2013. Спецвипуск. Т. 2. С. 120–125.

34. Василевич В. В. Теоретико-прикладні засади кримінологічної політики України: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2021. 40 с.

35. Ващенко Н. Структурні особливості розвитку транспортної системи України. *Підприємництво, господарство і право*. 2005. № 6. С. 148–150.

36. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Близько 250 тисяч слів і словосполучень / гол. ред. В. Т. Бусел. Київ, Ірпінь: ВТФ Перун, 2001. 1728 с.

37. Великий тлумачний словник сучасної української мови: 170 000 / Уклад. і голов. ред. В.Т.Бусел; ред.-лекс.: В.Т.Бусел и др.. Київ, Ірпінь: Перун. 2003. 1440 с.

38. Великий тлумачний словник сучасної української мови / укл. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь: Перун, 2004. 1440 с.

39. Великий тлумачний словник сучасної української мови / укл. В. Т. Бусел. Київ: Перун, 2005. 1728 с.

40. Великий тлумачний словник української мови / уклад. В. Т. Бусел. Ірпінь: ВТФ «Перун», 2007. 1736 с.

41. Вереша Р. В. Кримінальне право України на сучасному етапі. Загальна частина: навч. посіб. Київ: Алерта, 2022. 612 с.

42. Вереша Р. В. Основні положення психологічної теорії вини в кримінальному праві. *Вісник Київського нац. ун-ту імені Тараса Шевченка*.

Юридичні науки. 2004. № 56. С. 43–45.

43. Веселов М. Ю. Дорожня безпека: міжнародний досвід новацій покращення дорожньої інфраструктури та впровадження інтелектуальних транспортних систем. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIII міжнар. наук.-практ. конф. (Кривий Ріг, 16 листоп. 2018 р.). Кривий Ріг, 2018. С. 16–18.

44. Взаємодія підрозділів карного розшуку та інших служб ОВС у розкритті незаконного заволодіння автотранспортом: метод. рек. / С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, А. В. Капащук та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2010. 80 с.

45. Використання технологій «мобільного уряду» в сфері надання публічних послуг: зарубіжний досвід для України». Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/2120> (дата звернення: 01.06.2023).

46. Вирок Київського районного суду м. Харкова від 26.02.2019 р. 640/1664/18. <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80092400> (дата звернення: 01.12.2019).

47. Віктимологія: навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкина. Харків: Право, 2017. 308 с.

48. Віктимологія: навч. посіб. / за заг. ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкина. Харків: Право, 2017. 308 с.

49. Воєнна доктрина України: Указ Президента України від 24.09.2015 р. № 555/2015. URL: <http://www.president.gov.ua/documents/5552015-19443> (дата звернення: 01.06.2023).

50. ВООЗ: смертність у ДТП зросла до 1,35 млн осіб щороку. *Всесвітня організація охорони здоров'я*. URL: <https://www.dw.com/uk/>.

51. Вплив соціально-економічних процесів на злочинність в Україні та у світі (за офіційними матеріалами ООН, Всесвітнього банку, статистичного органу Євросоюзу (Eurostat), Державної служби статистики України): аналітичний огляд. Київ: ДНДІ МВС України, 2021. 54 с.

52. Газета «Вести». 2017. 19 жовт. URL: <https://vesti->

ukr.com/harkov/261592-trahediya-v-kharkove-voditeli-poterjali-strakh.

53. Гізімчук С. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 1999. 24 с.

54. Гізімчук С. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 1999. 208 с.

55. Гілецький Й. Р., Сливка Р. Р., Богович М. М. Географія: довідник. Харків: Веста; Ранок, 2008. 480 с.

56. Голина В. В. Преступность: природа, сущность, проявление. *Кримінологія в Україні та протидія злочинності*: зб. наук. статей / за ред. М. П. Орзіха, В. М. Дрьоміна. Юридичний вісник. Одеса, 2008. С. 36.

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

58. Голіна В. В. Кримінологічна політика в Україні: деякі теоретико-прикладні проблеми. *Вісник Академії правових наук України*. 2008. № 2. С. 182–190.

59. Голіна В. В. Кримінологічна політика України як ресурс у протидії злочинності (реалії і можливості). *Вісник Нац. акад. правових наук України*. 2013. № 2 (73). С. 193–201.

60. Голіна В. В. Кримінологічна політика України. *Правова доктрина України*: учебник. У 5 т. / В. Я. Тацій, В. І. Борисов, В. С. Батиргарєєва та ін.; за заг. ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова. Т. 5: Кримінально-правові науки в Україні: стан, проблеми та шляхи розвитку. Харків: Право, 2013. 640 с.

61. Голіна В. В. Поняття і структура спеціально-кримінологічного запобігання злочинності. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5-ти т. Т. 5: Кримінально-правові науки. Актуальні проблеми боротьби зі злочинністю в Україні / за заг. ред. В. В. Сташиса. Харків: Право, 2008. С. 357–400.

62. Голіна В. В. Соціальні і психологічні чинники кримінологічної віктимізації в Україні. *Вісник Академії правових наук України*. 2007. № 3 (50). С. 185–191.

63. Голіна В. В., Колодяжний М. Кримінологічна політика України: сутність та передумови її формування. URL: http://dspace.nulau.edu.ua/bitstream/123456789/6199/1/Golina_Kolodygnyu_53.pdf. (дата звернення: 01.06.2023).

64. Голіна В. В., Колодяжний М. Г. Сучасна нормативно-правова база та практика державного програмування протидії злочинності в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2011. Вип. 21. С. 46–59.

65. Головкін Б. М. Віктимізація населення в Україні: стан, детермінанти, запобігання. *Теорія і практика правознавства*. 2014. Вип. 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2014_2_33.

66. Головкін Б. М. Віктимна поведінка жертв злочинів. *Проблеми законності*. 2016. Вип. 135. С. 124–135. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2016_135_15.

67. Головкін Б. М. Корислива насильницька злочинність в Україні: феномен, детермінація, запобігання: монографія. Харків: Право, 2011. 431 с.

68. Головкін Б. М. Кримінологічне поняття віктимізації. *Наук. вісн. Міжнародного гуманітарного ун-ту*. 2015. Вип. 15(2). С. 93–96.

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

70. Головкін Б. М. Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 41–45.

71. Головкін Б. М. Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні. *Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України*: матеріали наук. практ. конф. (м. Харків, 22 вер.) Харків, 2021. С. 12–19.

72. Гончаренко Ф. П. Керування безпекою дорожнього руху засобами дорожньої служби: монографія. Київ, 1999. 280 с.

73. Горбачева І. М. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2017. № 8. С. 203–212.

74. Горбулін В. П., Литвиненко О. В. Національна безпека: український вимір. Київ: Інтертехнологія, 2008. 104 с.

75. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2016. 16 с.

76. Гумін О. М., Зубач І. М. Жертва кримінальної насильницької поведінки: віктимологічна характеристика особи. *Вісник Нац. ун-ту «Львівська політехніка»*. Юридичні науки. 2015. № 825. С. 315–322.

77. Гуржій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Кіровоград: Тимченко, 2010. 440 с.

78. Гуржій Т. О. Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. *Адміністративне право та процес*. 2012. № 1 (1). С. 78–87.

79. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Дніпропетровськ, 2011. 40 с.

80. Гуржій Т. О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретично-правові та організаційні засади: дис. ... д-ра юрид. наук. Дніпропетровськ, 2011. 553 с.

81. Гусаров С. М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. *Європейські перспективи*. 2017. № 1. С. 54–63.

82. Гусєва Є. І. Адміністративне регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2018. 236 с.

83. Давыденко Л. М., Бандурка А. А. Противодействие преступности: теория, практика, проблемы: монография. Харьков: Изд-во Нац. ун-та внутр. дел, 2005. 388 с.
84. Даньшин И. Н. Введение в криминологическую науку: учеб. пособие. Харьков, 1998. 142 с.
85. Даньшин И. Н. Общетеоретические проблемы криминологии: монография. Харьков, 2005. 224 с.
86. Даньшин І. М. Усталені форми злочинності: (кримінологічний нарис). Харків: Акта, 2002. 110 с.
87. Даньшин І. М., Зелінський А. Ф. Кримінальна політика: за і проти. *Право України*. 1992. № 8. С. 29–36.
88. Дахно І. І. Зовнішньоекономічна діяльність: навч. посіб. 2 вид., виправл. і доповн. Київ: МАУП, 2006. 248 с.
89. Демиденко Г., Єрмолаєв В. «Правда Руська» Ярослава Мудрого. Початок вітчизняного законодавства. Харків: Право, 2017. 392 с.
90. Джужа А. О. Віктимологічні засади запобігання злочинам в Україні:: теорія та практика: монографія. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2017. 416 с.
91. Джужа А. О. Основні напрями удосконалення віктимологічного запобігання правопорушенням в Україні: монографія. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2016. 304 с.
92. Джужа А. О. Теоретичні та практичні засади віктимологічного запобігання злочинам в Україні: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харків: Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2017. 35 с.
93. Джужа А. О. Теоретичні та практичні засади віктимологічного запобігання злочинам в Україні: дис. ... д-ра юрид. наук. Харків, 2018. 662 с.
94. Джужа О. М. Злочинець або особа, яка вчинила злочин (порівняльний аналіз). *Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ*. 2014. № 2 (91). С. 15–21.
95. Джужа О. М. Запобігання злочинам: кримінологіко-віктимологічна парадигма: монографія. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2015. 331 с.

96. Джужа О. М., Горлач С. В. Злочинець або особа, яка вчинила злочин (порівняльний аналіз). *Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ*. 2014. № 2 (91). С. 15–21.

97. Джужа О. М., Іванов Ю.Ф. Роль міжнародних організацій у боротьбі зі злочинністю. *Наук. вісник Нац. акад. внутр. справ України*. 2003. № 5. С. 59–67.

98. Джужа О. М., Моїсєєв Є. М. Проблеми кримінальної віктимології (кримінологічний, психологічний та пенітенціарний аспекти): монографія. Київ: НТР «Правник» – Нац. акад. внутр. справ України, 1998. 84 с.

99. Джужа О. М., Моїсєєв Є. М. Стислий словник кримінологічних термінів: навч. посіб.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Нац. академія внутр. справ України, 1999. 48 с.

100. Довідка про злочини, учинені в Україні за 2015–2020 рр.: службовий документ. Департамент аналітичної роботи та організації управління МВС України. Київ, 2021. 124 с.

101. Домашенко О. В. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Украине: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1993. 22 с.

102. Дорожній рух. *Вікіпедія*. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Дорожній рух](https://uk.wikipedia.org/wiki/Дорожній_рух).

103. Дорохіна Ю. А. Злочини проти власності. Теоретико-правове дослідження: монографія. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2016. 744 с.

104. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. 2015. URL: <http://tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropi-shchodo-upravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>.

105. Дремин В. Н. Преступность как социальная практика: институциональная теория криминализации общества: монографія. Одесса: Юрид. лит., 2009. 618 с.

106. ДСТУ 2860-94. Надійність техніки. Терміни та визначення. Київ: Держстандарт України, 1994. С. 7–22.

107. ДТП в Україні: скільки людей травмується і гине на дорогах. *Слово і діло*. 2021. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/07/21/infografika/suspilstvo/dtp-ukrayini-skilky-lyudej-travmuyetsya-hyne-dorohax> (дата звернення: 01.06.2023).

108. Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения: за безопасные дороги и более здоровые транспортные альтернативы. Копенгаген: Европ. регион. бюро ВОЗ, 2009. 161 с.

109. Європейська Конвенція про відмивання, пошук, арешт та конфіскацію доходів, одержаних злочинним шляхом: Резолюція Ради Європи ETS від 08.11.1990 р. Міжнародні правові акти та законодавство окремих країн про корупцію. Київ: Школяр, 1999. С. 166–187.

110. Європейська Конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху від 30.11.1964 р. (Страсбург). URL: <http://hrlibrary.umn.edu/euro/Rets52.html>.

111. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30.09.1957 р. (Женева). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217.

112. Єфименко Р. В., Попович Н. І., Беленчук О. В. Аналіз причин виникнення ДТП і розробка заходів із підвищення безпеки дорожнього руху. *Науково-виробничий журнал*. 2015. № 6. С. 34–35.

113. Жаровська Г. П. Географія злочинності. *Велика українська юридична енциклопедія*: у 20 т. Т. 18: Кримінологія. Кримінально-виконавче право / редкол.: В. І. Шаkun, В. І. Тимошенко. Київ, 2019. 544 с.

114. Жаровська Г. П. Організаційні аспекти протидії транснаціональній організованій злочинності в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. 2014. Вип. 73. С. 477–481.

115. Жахливе ДТП у Кривому Розі забрало вже десять життів. URL: <http://vybir.media/zhahlyve-dtp-u-kryvomu-rozi-zabralo-vzhe-desyat-zhyttiv/>; ДТП у Кривому Розі. Офіційний сайт 24tv.ua. URL: https://24tv.ua/avariya_kriviyy_rig_17_04_2018_spisok_zagiblih_u_dtp_u_krivomu_rozi_n954160

116. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюравич, О. М. Жук, І. І. Риндюк. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.

117. Задояный М. Т. Криминологическая характеристика и профилактика краж и угонов автотранспортных средств органами внутренних дел (по материалам Украинской ССР): дис. ... канд. юрид. наук. М., 1991. 195 с.

118. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика. У 3 кн. Київ: Ін Юре, 2007. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. 424 с.

119. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 книгах. Київ: ВД «Ін Юре», 2007. Кн. 2: Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. 712 с.

120. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: у 3-х кн. Київ: Ін Юре, 2008. Кн. 3: Практична кримінологія. 320 с.

121. Запобігання незаконному заволодінню автотранспортом, що вчиняється за участю неповнолітніх: метод. рек. / С. С. Чернявський, О. М. Брисковська, О. А. Просолов та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ, 2011. 60 с.

122. Запровадження стратегічного планування в Україні: зб. док. і матер. / укл. В. Тертичка. Київ: Центр досліджень адміністративної реформи НАДУ, 2004. 410 с.

123. Звоненко О. О. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2019. 233 с.

124. Звоненко О. О. Суб'єкт злочину, передбаченого ст. 288 КК України. *Юридична наука*. 2015. № 1. С. 36–43.

125. Зеленецький О. С. Взаємодія органів внутрішніх справ та засобів масової інформації у сфері профілактики та розкриття злочинів. *Форум права*. 2012. № 4. С. 385–388.

126. Зелинский А. Ф. Осознаваемое и неосознаваемое в преступном поведении. Харьков: Вища школа, 1986. 168 с.

127. Зелінський А. Ф. Кримінологія: навч. посіб. Харків: Рубікон, 2000. 240 с.

128. Злочини і адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: Офіційне видання / за ред. П. П. Пилипчука. Київ: Істина, 2011. 416 с.

129. Зозуля І. Українська нація та її безпека: новий погляд на національну безпеку України. *Право України*. 2004. № 5. С. 141–145.

130. Іванов Ю. Ф. Боротьба із злочинними посяганнями на власність, предметом яких є автотransпортні засоби (кримінально-правові і кримінологічні аспекти): дис... канд. юрид. наук. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 1999. 194 с.

131. Іванов Ю. Ф. Незаконне заволодіння транспортним засобом: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти: практ. посіб. Київ, 2008. 108 с.

132. Іванов Ю. Ф., Джужа О. М. Кримінологія: навч. посіб. 2 вид., доповн. та переоб. Київ: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2008. 300 с.

133. Іванов Ю. Ф., Джужа О. М. Кримінологія: навч. посіб. Київ: Паливода А. В., 2006. 264 с.

134. Ігнатов О. Протидія злочинності: поняття та сутність. *Юридична Україна*. 2009 № 3. С. 93–97.

135. Інструкція про порядок приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами та видачі посвідчень водія: наказ МВС України від 07.12.2009 р. № 515. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0074-10> (дата звернення: 01.06.2023).

136. Інтелектуальні транспортні системи. Модуль 4е. Стійкий розвиток транспортної системи: збірник матеріалів для політиків міст (переклад з нім. мови). Підготовл. за доруч. Федерального міністерства економічної співпраці та розвитку (Німеччина). 40 с. URL:

https://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB4_Vehicles-and-Fuels/GIZ_SUTP_SB4e_Intelligent-Transport-Systems_UA.pdf

137. Інформаційна складова державної політики та управління: монографія / Соловійов С. Г., та ін.; заг. ред. Грицяк Н. В.; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, каф. інформ. політики та електрон. урядування. Київ: К.І.С., 2015. 320 с.

138. Ісаєва Н. І. Шляхи вдосконалення системи стратегічного планування в Україні на сучасному етапі. *Економічний вісник*. 2015. № 4. С. 88–96.

139. Кабмін погодив посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху. *Новини*. URL: <https://news.dtki.ua/law/liability/45963-kabmin-pogodiv-posilennya-vidpovidalnosti-za-porusennya-pravil-doroznyogo-ruhu> (дата звернення: 01.06.2023).

140. Кальман А. Г. Понятийный аппарат современной криминологии (терминологический словарь). Харків: Изд-во ООО ТО «Гимназия», 2005. 273 с.

141. Кальман А. Г., Христич И. А. Понятийный аппарат современной криминологии. Терминологический словарь. Харьков: ООО ТО «Гимназия» 2005. 272 с.

142. Кальман О. Г. Злочинність у сфері економіки України: теоретичні та прикладні проблеми попередження: дис. ... д-ра юрид. наук. Харків: Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого, 2004. 433 с.

143. Кашканов А. А., Грисюк О. Г. Безпека руху автомобільного транспорту: навч. посіб. Вінниця: ВНТУ, 2015. 177 с.

144. Кваша О. О. Значення філософської категорії причинності у кримінально-правових дослідженнях: традиції та сучасність. *Правова держава*. Вип. 28. Київ: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2017.

145. Кваша О. О. Корупція як складова організованої злочинності. *Вісник Нац. акад. прокуратури України*. 2017. № 4/2 (52). С. 53–58.

146. Квашиш В. Е. Преступная неосторожность: социально-правовые и криминологические проблемы: монография. Київ, 1998. 192 с.

147. Кирилюк А. В., Джужа О. М. Пенітенціарна кримінологія та спеціально-попереджувальна діяльність. Загальна частина: навч. посіб. Київ: НВТ «Правник», 1997. 118 с.

148. Кіндюк К. Б. Правова спадщина М. М. Гернета як розвиток соціологічного підходу у юриспруденції: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2017. 192 с.

149. Климчук М. П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2007. 19 с.

150. Ключев М. М. Кримінологічні засади програмування запобігання злочинності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2008. 20 с.

151. Ключев М. М. Кримінологічні засади програмування запобігання злочинності: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2008. 199 с.

152. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 15.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>. (дата звернення: 01.06.2023).

153. Козенко Ю. О. Правова поведінка особи: аксіологічно-нормативна детермінація: дис. ... канд. юрид. наук. Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2012. 193 с.

154. Козоріз В. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. URL: <http://www.tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropishchodoupravlinnya-bezpekoyu-dorozhnogo-ruhu>.

155. Колб С. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні: автореф. дис...канд. юрид. наук. Київ, 2015. 20 с.

156. Коллер Ю. С. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2012. 244 с.

157. Коллер Ю. С. Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху:*

правові та організаційні аспекти: матеріали кругл. столу (Кривий Ріг, 11 трав. 2017 р.). Кривий Ріг, 2017. С. 48–54.

158. Колос М. І. Кримінальне право в Україні (X – поч. XXI ст.): монографія: у 2-х т. Т. 1. Київ: Острог, 2011. 286 с.

159. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 19.05.1956 р. (Женева). URL: <https://www.transconsult.by/files/kdpg.pdf>.

160. Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 08.11.1968 р. (Вена). URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/Conv_road_signs_2006_v_RU.pdf.

161. Конвенція про дорожній рух від 19.09.1949 р. (Женева). URL: http://abdtп.ru/dtp3/info_catalog/norm_praw/00_Mezhdunarodnye_dokumenty/wdoc_convTraffic.htm.

162. Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968 р. ЛІГА:ЗАКОН. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html (дата звернення: 01.06.2023).

163. Конвенція про корупцію у контексті кримінального права: Резолюція Ради Європи ETS 173 від 27.01.1999 р.

164. Кондратьєв Я. Ю. Теоретичні, правові та оперативно-тактичні засади запобігання злочинам оперативними підрозділами кримінальної міліції: монографія. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 2004. 444 с.

165. Коноплянко В. І. Організація і безпека дорожнього руху: підручник. Харків, 1991. 183 с.

166. Конституція України: Закон від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення: 01.06.2023).

167. Корж В. П. Теоретические основы методики расследования преступлений, совершаемых организованными преступными образованиями в сфере экономической деятельности: монография. Харьков: Нац. ун-т внутр. дел, 2002. 412 с.

168. Корнякова Т. В., Соколенко О. Л., Юзіков Г. С. Віктимологічне моделювання у системі заходів кримінологічної безпеки суспільства: монографія. Дніпропетровськ: ЛПРА, 2016. 220 с.
169. Корнякова Т. В., Юзікова Н. С. Кримінологія: навч. посіб. для підготовки до екзаменів. Дніпропетровськ, 2015. 130 с.
170. Косевцов В. О., Бінько І. Ф. Концепція національної безпеки: між тоталітаризмом і демократією. *Підтекст*. 1996. № 3 (7). С. 16–19.
171. Косінов С. Контроль над публічною владою: теоретико-правова характеристика. *Вісник Нац. акад. правових наук України*. 2013. № 4 (75). С. 49–57.
172. Костенко А. Н. Принцип отражения в криминологии (системное исследование психологического механизма криминального поведения): пособие. Киев: Наук. думка, 1986. 124 с.
173. Костенко О. М. Концепція модернізації кримінології у світлі соціального натуралізму (про основи «натуралістичної» кримінології). *Право України*. 2009. № 7. С. 31–38.
174. Костенко О. М. Культура і закон – у протидії злу: монографія. Київ: Атіка, 2008. 352 с.
175. Крайник Г. Мотиви злочинів, вчинених з необережності. *Юридична Україна*. 2014. № 12. С. 65–70.
176. Крамаренко Ю. М., Потайчук І. В. Інформаційно-аналітичне забезпечення виявлення організованих злочинних груп загальнокримінальної спрямованості. *Наук. вісн. Дніпропетровського державного ун-ту внутрішніх справ*. 2013. № 1. С. 495–504.
177. Кримінологія: учеб. для юрид. вузов / под общ. ред. А. И. Долговой. М.: Издат. Группа НОРМА–ИНФРА-М, 1999. 383 с.
178. Кримінальна ситуація в Україні: основні тенденції. 2020 рік: монографія / авт. кол.: М. Г. Вербенський, О. Г. Кулик, І. В. Наумова та ін.; за заг. ред. М. Г. Вербенського. Вінниця: Твори, 2022. 145 с.

179. Кримінальна ситуація в Україні: основні тенденції. 2021 рік: монографія / авт. кол.: М. Г. Вербенський, О. Г. Кулик, І. В. Наумова та ін.; за заг. ред. М. Г. Вербенського. Вінниця: Твори, 2022. 343 с.

180. Кримінальний кодекс України: Закон від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 28.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

181. Кримінальний кодекс УРСР: Закон від 28.12.1960 р. (Втратив чинність). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2001-05#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

182. Кримінальний кодекс УСРР 1922 року. URL: <http://textbooks.net.ua/content/view/1060/17>. (дата звернення: 01.06.2023).

183. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон від 13.04.2012 р. № 4651-VI. Дата оновлення: 28.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

184. Кримінологічна віктимологія: навч. посіб. / Є. М. Моїсєєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2006. 416 с.

185. Кримінологічна характеристика особи учасників необережних дорожньо-транспортних злочинів. URL: <https://vikidalka.ru/1-37907.html> (дата звернення: 01.03.2023).

186. Кримінологія: академічний курс. / за заг. ред. О. М. Литвинова. Харків: Вид. дім «Кондор», 2018. 588 с.

187. Кримінологія: Загальна та Особлива частина: підручник / І. М. Даньшин, В. В. Голіна, О. Г. Кальман, О. В. Лисоед; за заг. ред. І. М. Даньшина. Харків: Право, 2003. 352 с.

188. Кримінологія: Загальна та Особлива частини: підручник / І. М. Даньшин, В. В. Голіна, М. Ю. Валуйська та ін.; за заг. ред. В. В. Голіни. 2 вид. перероб. та допов. Харків: Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого; Право, 2009. 288 с.

189. Кримінологія: курс лекцій / Т. В. Корнякова, Н. С. Юзікова; за ред.

проф. Т. В. Корнякової. Дніпропетровськ: ЛІРА, 2014. 244 с.

190. Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, Ю. Ф. Іванов та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Прецедент, 2006. 197 с.

191. Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Г. Колб та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Атіка, 2009. 312 с.

192. Кримінологія: навч. посіб. / О. М. Джужа, В. В. Василевич, Ю. Ф. Іванов та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Прецедент, 2004. 208 с.

193. Кримінологія: питання та відповіді / О. О. Авдєєв, А. А. Васильєв, О. М. Литвинов та ін.; за заг. ред. О. М. Литвинова. Харків: Золота миля, 2015. 324 с.

194. Кримінологія: підручник / В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуйська та ін.; за ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкіна. Харків: Право, 2014. 440 с.

195. Кримінологія: підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, В. В. Черней, С. С. Чернявський та ін.; за заг. ред. В. В. Чернея, О. М. Джужі. Київ: ФОП Маслаков, 2020. 612 с.

196. Кримінологія: підручник / О. М. Джужа, Я. Ю. Кондратьєв, О. Г. Кулик, П. П. Михайленко та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.

197. Кузнецов А. П. Проблема определения смежных понятий в уголовной и криминологической науке. *Законодательная дефиниция: логико-гносеологические, политико-юридические, морально-психологические и практические проблемы*: материалы междунар. кругл. стола (Черновцы, 21–23 сент. 2006 г.) / под ред. В. М. Баранова, П. С. Пацуркивского. Нижний Новгород, 2007. С. 1125–1127.

198. Кулик О. Г. Злочинність в Україні на початку ХХІ століття: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2013. 272 с.

199. Кулик О. Г. Злочинність в Україні: тенденції, закономірності, методи пізнання: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2011. 288 с.

200. Кулик О. Г. Злочинність як соціальне явище: суттєві ознаки та

визначення поняття. *Наука і правоохорона*. 2017. № 1. С. 125–132.

201. 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. 326 с.

202. Куц В. Поняття злочинності. Науковий часопис Нац. акад. прокуратури України. 2016. № 2. С. 34–39. URL: <http://www.chasopysnapu.gr.gov.ua/ua/pdf/10-2016/02/kuts.pdf>.

203. Куценко В., Удовиченко В., Опалєва І. Освіта як фактор стабільності та національної безпеки України. *Економіка України*. 1998. № 1. С. 12–21.

204. Лакійчук Я. О. Історико-правові засади розвитку адміністративно-правового статусу учасників дорожнього руху в Україні. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 3. С. 185–190.

205. Лещенко А. В. Зміст поняття правова поведінка. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 60. С. 462–470.

206. Лисяк Л. В., Зюзін В. О. Механізм фінансового забезпечення соціальних програм в Україні. *Економічний вісник ун-ту*. 2018. Вип. 37(1). С. 236–245. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecvu_2018_37\(1\)_34](http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecvu_2018_37(1)_34).

207. Литвак О. М. Держава і злочинність: монографія. Київ, 2004. 304 с.

208. Литвак О. М. Державний вплив на злочинність: кримінологічно-правове дослідження. Київ: Юрінком Інтер, 2000. 280 с.

209. Литвак О. М. Злочинність, її причини та профілактика: монографія. Київ: Україна, 1997. 167 с.

210. Литвинов О. М. Загальносоціальний вектор у механізмі протидії злочинності та фактори, що його обумовлюють. *Вісник Харківського нац. ун-ту внутрішніх справ*. 2008. Вип. 41. С. 111–117.

211. Литвинов О. М. Нова кримінологічна парадигма і політика протидії злочинності. *Вісник Харківського нац. ун-ту внутр. справ*. 2011. № 2(53). URL: http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/6586/Nova%20kryminolohichna%20paradyhma%20i%20polityka%20protydii%20zlochynnosti_Lyt_vynov%20OM_2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y. (дата звернення: 01.06.2023).

212. Литвинов О. М. Соціально-правовий механізм протидії злочинності в Україні: монографія. Харків: Вид-во Харк. нац. ун-ту внутр. справ, 2008. 446 с.
213. Литвинов О. М. Сучасні проблеми управління профілактикою злочинів: монографія. Херсон: «Олді-плюс», 2003. 312 с.
214. Личко А. Е. Психопатии и акцентуации характера у подростков: монография. Тбилиси: Медицина, 1977. 112 с.
215. Ліпкан В. А. Безпекознавство: навч. посіб. Київ: Європ. ун-т, 2003. 207 с.
216. Ліпкан В. А. Загальнонаукові методи націобезпекознавства. *Наук. вісн. Нац. акад. внутрішніх справ України*. 2003. № 4. С. 26–33.
217. Літвінов О. В. Досвід проведення громадської експертизи діяльності органів виконавчої влади в Україні. *Публічне адміністрування: теорія та практика*. URL: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/Patp/2010_1/10lovvvu.pdf.
218. Лобода А. М. Правова безпека особи в сучасній Українській державі (теоретико-правове дослідження): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2013. 20 с.
219. Лобойко Л. М. Реформування кримінального процесуального законодавства в Україні (2006–2011 роки): Загальні положення та досудове провадження: монографія. Київ: Істина, 2012. 288 с.
220. Лукаш А. Питання кримінологічної характеристики особистості. *Право України*. 2006. № 5. С. 138–142.
221. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения: монография. Харьков, 1998. 247 с.
222. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2009. 249 с.
223. Медведєв Д. К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2010. 202 с.

224. Медицький І. Б. Вплив соціальних факторів на злочинність в умовах становлення незалежної Української держави: монографія. Івано-Франківськ: Прикарпатський нац. ун-т імені Василя Стефаника, 2007. 222 с.

225. Международная стандартная отраслевая классификация всех видов экономической деятельности. Нью-Йорк: ООН, 2009. 336 с.

226. Мельничук Т. В. Організовані форми злочинної діяльності у зовнішньоекономічній сфері: кримінологічне дослідження: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2009. 232 с.

227. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Академічні візії*. 2022. Вип. 14. URL: <https://www.academy-vision.org/index.php/av/article/view/201> (дата звернення: 01.06.2023).

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

229. Микулець В. Ю. Інформаційно-правові засади безпеки дорожнього руху: міжнародний досвід. *Наук. вісн. Міжнародного гуманітарного ун-ту*. 2014. № 10. С. 100–103.

230. Миленин О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. 24 с.

231. Мисливий В. А. Безпека дорожнього руху: законодавчий вимір. URL: <https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/49308/1/p.75-80.doc> (дата звернення: 01.06.2023).

232. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2005. 36 с.

233. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2005. 543 с.

234. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. М-ва внутр. справ, 2004. 360 с.

235. Михайлов Р. І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах: дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2011. 202 с.

236. Міленін О. Л. Правосвідомість учасників дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. 200 с.

237. Мінченко С. І., Піщенко Г. І. Віктимологічні аспекти негативних соціальних явищ, пов'язаних із злочинністю. *Право України*. 2006. № 5. С. 107–111.

238. Міщенко А. В. Транспортний коридор як форма правового регулювання ринку транспортних послуг в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2008. 199 с.

239. Мозоль С. А. Кримінологічна безпека в Україні: монографія. Харків: Константа, 2018. 482 с.

240. Мозоль С. А. Кримінологічна безпека в Україні: феномен та наукові засади забезпечення: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харків, 2018. 34 с.

241. Мойсюк О. М. Про віктимологічну профілактику дорожньо-транспортних злочинів. *Право України*. 1998. № 6. С. 63–66.

242. Мокряк М. О. Вплив засобів масової інформації на формування суспільної думки, ставлення до закону та злочинність. *Право і суспільство*. 2016. № 6. Ч. 2. С. 150–154.

243. Музиченко П. Формування транспортної доктрини на українських землях у XVIII ст. *Молода Українська держава на межі тисячоліть: погляд в історичне минуле і майбутнє демократичної, правової держави Україна*: зб. наук. праць. Львів: Львів. ін-т внутр. справ, 2001. С. 158–162.

244. Мысливый В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда переходам: учеб. пособие. Киев: ВШ МВД СССР, 1990. 86 с.

245. Навроцький В. О. Основи кримінально-правової кваліфікації: навч. посіб. 2 вид. Київ: Юрінком Інтер, 2009. 512 с.
246. Назаренко Д. О. Кримінологічний аналіз та протидія фоновим для злочинності явищам: монографія. Харків: ХНУВС. 2013. 523 с.
247. Назимко Є. С., Тіточка Т. І. Запобігання формуванню ювенальної віктимності. *Правове забезпечення публічної безпеки громад: досвід України та країн Європейського Союзу*: монографія / за заг. ред. А. Г. Бобкової, А. М. Захарченка. Рига: Baltija Publishing, 2021. С. 114–130. URL: <http://repo.dli.donetsk.ua/bitstream/123456789/1788/1>.
248. Назимко Є., Пайда Ю., Андріяшевська М. Становлення ювенальної віктимології як окремого кримінологічного вчення. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 7. С. 188–193. URL: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fpgp-journal.kiev.ua%2Farchive%2F2019%2F7%2F35.pdf&clen=136539&chunk=true>.
249. Наличие алкотестера у французского водителя станет обязательным. URL: <http://mirfactov.com/nalichie-alkotestera-u-frantsuzskogo-voditelya-stanet-obyazatelnyim/>.
250. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / відп. ред. С. С. Яценко. 4 вид., перероб. та допов. Київ: А.С.К., 2005. 848 с.
251. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 9 вид., переробл. та доповн. Київ: Юрид. думка, 2012. 1316 с.
252. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 11 вид., перероб. та допов. Київ: «Дакор», 2019. 1384 с.
253. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 05.04.2001 року / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. Київ: Кантон, А.С.К., 2003. 1104 с.

254. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. 6 вид., переробл. та доповн. / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. Київ: Юрид. думка, 2009. 1184 с.

255. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

256. Нежурбіда С. І. Етіологія злочину: теорії, аналіз, результат: монографія. Чернівці: Друк Арт, 2013. 432 с.

257. Нежурбіда С. І. Злочинна необережність: концепція, механізм і шляхи протидії: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2001. 17 с. С. 9.

258. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2008. 188 с.

259. Небитов А. А. Характеристика осіб, які займаються сексуальною експлуатацією. *Верховенство права*. 2016. URL: <https://sd-vp.info/2016/harakteristika-osib-yaki-zajmayutsya-seksualnoyu-ekspluatatsiyeyu/>.

260. Нікітін Ю. В. Протидія злочинності в системі забезпечення внутрішньої безпеки українського суспільства: монографія. Київ: ВНЗ «Національна академія управління», 2009. 373 с.

261. Новий словник української мови / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. 2 вид, випр. Київ: Видавництво «АКОНІТ», 2006. Т. 1.: А-К. 2006. 926 с.

262. Новіков В. В. Адміністративно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 1997. 23 с.

263. Новіков В. В. Правові основи управління, забезпечення безпеки дорожнього руху: монографія. Львів: Львів. ін-т внутр. справ при НАВС України, 1998. 207 с.

264. Новіков О. В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (стаття 286 Кримінального кодексу України). Journal

«ScienceRise: Juridical Science». 2022. № 2(20). С. 50–58.

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

266. Новіков О. С. Щодо причин дорожньо-транспортних пригод з постраждалими. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 85–88.

267. Окіпнюк В. Т. Державне політичне управління УСРР (1918–1934): історико-юридичний аналіз: монографія. Київ: НА СБУ, 2002. 290 с.

268. Олійник В. І. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері охорони державної таємниці. *Юридична наука*. 2020. № 11. С. 172–176.

269. Орбан-Лембрик Л. Е., Кощинець В. В. Юридична психологія: навч. посіб. Чернівці: Книги-XXI, 2007. 448 с.

270. Організація і тактика боротьби підрозділів Департаменту карного розшуку МВС України з легалізацією автотransпортних засобів, здобутих злочинним шляхом: метод. рек. / О. М. Брисковська, О. М. Корнєв, В. П. Кравченко та ін. Київ: Київ. нац. ун-т внутр. справ, 2008. 40 с.

271. Організація розслідування окремих видів злочинів: навч. посіб. / А. Ф. Волобуєв, О. Є. Користін, Р. Л. Степанюк та ін.; за заг. ред. А. Ф. Волобуєва. Харків: ХНУВС, 2010. 568 с.

272. Орлов Ю. В. Детермінація злочинності. *Велика українська кримінологічна енциклопедія*. У 2 т. Т. 2 М–Я. / редкол.: В. В. Сокуренко, О. М. Бандурка та ін.; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків: «Факт», 2021. 870 с.

273. Орлов Ю. В. Сутність та поняття злочинності: від фрагментації до інтеграції наукового знання. *Форум права*. 2017. № 5. С. 271–278. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2017_5_43.pdf.

274. Орлов Ю. Ю. *Форми запобігання злочинності. Взаємодія правоохоронних органів з муніципальними і неурядовими організаціями в питаннях профілактики правопорушень та злочинів: тези доп. Всеукр. наук.-практ. конф. / відп. ред. О. М. Джужа, М. О. Семенишин, Т. Д. Гуцул. Київ-Кам'янець-Подільський: ПП Буницький О.А., 2009. С. 170–173.*

275. Осадчий В. І. *Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту: монографія. Київ, 2011. 150 с.*

276. *Основи психології: підручник / О. В. Киричук, В. А. Роменець, Т. С. Кириленко та ін.; ред. О. В. Киричук, В. А. Роменець. 8 вид., стереотип. Київ: Либідь, 2016. 632 с.*

277. *Основи теорії транспортних процесів та систем. Bookwu.net. URL: http://bookwu.net/book_osnovi-teori-transportnih-procesiv-ta-sistem_973/6_stisle-ponyattya-transportu.*

278. *Оцінка ефективності бюджетних програм за програмно-цільовим методом. Центр розвитку місцевого самоврядування. 2019. 34 с. URL: http://lgdc.org.ua/sites/default/files/library/ocinka_efektyvnosti_program_.pdf*

279. Павленко С. О. *Окремі аспекти тактики оперативно-розшукової профілактики. Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ. 2021. № 2 (47). С. 44–54.*

280. Павленко С. О. *Основи оперативно-розшукової тактики: монографія. Київ: Людмила, 2022. 624 с.*

281. Панов Н. И. *Понятийные аппараты наук криминального цикла: соотношение и взаимосвязи. Государство и право. 2001. № 5. С. 57–60.*

282. Парнюк М. А. *Принцип детерминизма в системе материалистической диалектики: учеб. пособие. Киев, 1972. 84 с.*

283. Паршиков С. І. *Щодо вдосконалення обліку й аналізу дорожньо-транспортної аварійності. Вісник Донецького ун-ту. Серія: Економіка і право. 2007. Вип. 1. С. 511–519.*

284. Пендюра М. М. *Правове забезпечення національної безпеки України в умовах євроінтеграції. Наук. вісн. Нац. акад. внутрішніх справ України. 2005. № 2. С. 86–94.*

285. Пенітенціарна кримінологія: підручник / І. Г. Богатирьов, А. В. Боровик, О. М. Джужа, Д. М. Тичина та ін. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. 464 с.

286. Перелік статистичних показників і порядок обліку і звітності з питань безпеки дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.1993 р. № 1053.

287. Петров С. Є. Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2010. 242 с.

288. Пилипенко Є. О. Окремі питання регулювання дорожнього руху в умовах воєнного стану в Україні. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 96–98.

289. Пилипенко Є. О. Статус учасників дорожнього руху в умовах реформування транспортного законодавства України. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XI міжнар. наук.-практ. конф. (Кривий Ріг, 22 листоп. 2016 р.). Кривий Ріг, 2017. С. 228–232.

290. Пирожков С. І. Концептуальні підходи до формування системи національної безпеки України. *Стратегічна панорама*. 2003. № 1. С. 101–106.

291. Пирожков С., Селіванов В. Національна безпека України: сучасне розуміння. *Вісник Академії наук України*. 1992. № 9. С. 3–10.

292. Писарєв В. Г. Маргінальна поведінка особи: теоретико-правовий аспект: дис. ... канд. юрид. наук. Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2010. 200 с.

293. Питання запровадження та здійснення деяких заходів правового режиму воєнного стану: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.07.2020 р. № 573. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/573-2020-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

294. Піддубна А. В. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації на

пасажи́рському автотранспор́ті: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2015. 16 с.

295. План роботи Державної служби України з безпеки на транспорті на 2021–2023 роки. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). URL: https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/_pdf/plan_roboty_dsbt_2021_2023.pdf (дата звернення: 01.06.2023).

296. Планирование мер борьбы с преступностью / отв. ред. В. М. Коган. Киев: Ин-т государства и права АН Украины им. В. М. Корещко, 1982. 158 с.

297. Плішкін В. М. Теорія управління органами внутрішніх справ: підручник / за ред. Ю. Ф. Кравченка. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 1999. 702 с.

298. Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011–2020» URL: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/dossier.do?code=COM&year=2010&number=0389> (дата звернення: 01.06.2023).

299. Політична система України: проблеми становлення і розвитку: монографія / В. С. Великочій, М. А. Генік, Г. О. Дичківська та ін.; за ред. В. І. Кафарського. Київ: Центр учбової л-ри, 2008. 456 с.

300. Політологія: навч. посіб. / М. П. Гетьманчук, В. К. Грищук, Я. Б. Турчин та ін.; за заг. ред. М. П. Гетьманчука. Київ: Знання, 2011. 415 с.

301. Поліщук В. П., Мастепан А. М. До питання удосконалення методів забезпечення безпеки учасників дорожнього руху. *Вісник Національного транспортного ун-ту*. 2008. № 17. Ч. 2. С. 214–222.

302. Положення про Департамент патрульної поліції: затверджене наказом Національної поліції України від 06.11.2015 № 73. URL:

http://patrol.police.gov.ua/wp-content/uploads/2016/03/n594-polozhennya-pro-dpp_compressed.pdf. (дата звернення: 01.06.2023).

303. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-п>. (дата звернення: 01.06.2023).

304. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання дорожньо-транспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженням, в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2014. 203 с.

305. Попередження і розкриття злочинів підрозділами карного розшуку: підручник / О. Ф. Долженков, Я. Ю. Кондратьєв; за заг. ред. Ю. Ф. Кравченка. Київ: Нац. акад. внутр. справ України, 2000. 392 с.

306. Порядок сприяння проведенню громадської експертизи діяльності органів виконавчої влади: Постанова Кабінету Міністрів України від 05.11.2008 р. № 976. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/169336083> (дата звернення: 01.06.2023).

307. Права людини і професійні стандарти для юристів в документах міжнародних організацій: посіб. Київ: Сфера, 2002. 413 с.

308. Правила движения по улицам и дорогам СССР: введены в действие с 01 ноября 1960 года в соответствии с распоряжением Совета Министров Украинской ССР от 07.07.1960 г. № 930-р. Областная книжная типография Днепропетровского областного издательства, 1961 г.

309. Правила дорожного движения и международные Конвенции по дорожному движению. *Студопедия*. URL: <https://studopedia.org/2-126396.html>

310. Правила дорожного движения: введ. в действие 1 янв. 1987 г. 2 изд., стер. Киев: Техника, 1988, 48 с.

311. Правила експлуатації колісних транспортних засобів: наказ Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 р. № 550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13> (дата звернення: 01.06.2023).

312. Правова система України: історія, стан та перспективи: в 5 т. / В. І. Борисов, Ю. В. Баулін Т. В. Варфоломієва та ін.; за заг. ред. проф. В. В. Сташиса. Харків: Право, 2008. Т. 5: Кримінально-правові науки. Актуальні проблеми боротьби зі злочинністю в Україні. 840 с.

313. Правовое регулирование дорожного движения, его безопасности в зарубежных странах. URL: <http://auto016.ru/materials/interesting/pravovoe-regulirovanie-dorozhnogo-dvizheniya-ego-bezopasnosti-v-zarubezhnykh-s> (дата звернення: 01.04.2023).

314. Приполов І. І. Тактика протидії злочинності підрозділами кримінальної поліції України: професійна готовність оперативного співробітника. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 3. С. 400–403.

315. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III. Дата оновлення: 23.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

316. Про виконавче провадження: Закон України від 02.06.2016 р. № 1404-VIII. Дата оновлення: 22.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

317. Про виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року (2018 р.). *Міністерство інфраструктури України*. 2019. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29050.html>.

318. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 24.09.2008 р. № 586-VI. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/586-17>.

319. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14.07.2015 р. № 596. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19> (дата звернення: 01.06.2023).

320. Про внесення змін до Законів України «Про Національну поліцію» та «Про Дисциплінарний статут Національної поліції України» з метою оптимізації діяльності поліції, у тому числі під час дії воєнного стану: Закон України від 15.03.2022 р. № 2123-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2123-IX#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

321. Про внесення змін до Правил дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.2011 р. № 1029. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1029-2011-п> (дата звернення: 01.06.2023).

322. Про двадцять принципів боротьби з корупцією: Резолюція Європи № R (97) 24 від 06.11.1997 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_845.

323. Про державні цільові програми: Закон України від 18.03.2004 р. № 1621-IV. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1621-15> (дата звернення: 01.06.2023).

324. Про дорожній рух та його безпеку: проєкт закону України від 26.09.2016 р. № 5184. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111.

325. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. Дата оновлення: 29.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

326. Про дорожній рух: Конвенція ООН від 08.11.1968 р. (ратифіковано Указом Президії ВР УРСР № 2614-VIII від 25.04.1974 р. (Консолідована версія станом на 26.03.2006 р.)). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text.

327. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html> (дата звернення: 01.06.2023).

328. Проблеми протидії злочинності: підручник / О. Г. Кальман, І. М. Козьяков, В. М. Куц, Б. В. Лизогуб та ін.; за ред. проф. О. Г. Кальмана. Харків: Вид-во ТОВ фірма «Новасофт», 2010. 352 с.

329. Про затвердження Вимог до закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, та

кваліфікаційних вимог до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку: спільний наказ МВС, МОН, Мінінфраструктури, Мінсоцполітики України від 05.04.2016 р. № 255/369/132/344. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0672-16> (дата звернення: 01.06.2023).

330. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-п#Text>. (дата звернення: 01.06.2023).

331. Про затвердження Інструкції із застосування органами та підрозділами поліції технічних приладів і технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, засобів фото- і кінозйомки, відеозапису: наказ МВС України 18.12.2018 р. № 1026. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/re32999> (дата звернення: 01.06.2023).

332. Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.12.2006 р. № 1767. Дата оновлення: 21.11.2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1767-2006-п>. (Дата звернення: 02.03.2020).

333. Про затвердження Положення про Головний сервісний центр МВС: наказ МВС від 07.11.2015 р. № 1393. Дата оновлення: 24.04.2020). URL: https://hsc.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/polojenia_-GSC_MVS.pdf?fbclid (дата звернення: 01.06.2023).

334. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України від 10.09.2014 р. № 439. Дата оновлення: 08.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

335. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п#Text>. (дата звернення: 01.06.2023).

336. Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 № 878. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/878-2015-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

337. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460. Дата оновлення: 19.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

338. Про затвердження Положення про Національну поліцію: постанова Кабінет Міністрів України від 28.10.2015 р. № 877. Дата оновлення: 18.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-2015-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

339. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02.07.2015 р. № 796. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

340. Про затвердження Порядку встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів в Україні або в окремих її місцевостях, де введено воєнний стан: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2021 р. № 1455. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1455-2021-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

341. Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі): Постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567. Дата оновлення: 11.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

342. Про затвердження Правил дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 31.12.1993 р. № 1094. (Втрата чинності від 01.01.2002). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-п>.

343. Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР від 27.06.1969 р. № 401. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

344. Про Концепцію розвитку сектору безпеки і оборони України: Указ Президента України від 14.03.2016 р. № 92/2016. URL: <http://www.president.gov.ua/documents/922016-19832> (дата звернення: 01.06.2023).

345. Про Міністерство транспорту України: Указ Президента України від 26.11.1992 р. № 581. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/581/92>.

346. Про місцеве самоврядування: Закон України від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР. Дата оновлення: 22.06.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

347. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

348. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. Дата оновлення: 15.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

349. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18.02.1992 р. № 2135-XII. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

350. Про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2> (дата звернення: 01.06.2023).

351. Про Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. Дата оновлення: 11.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

352. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

353. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14. URL: [http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/\(documents\)/C89F42877F560775C2257B33004F5A69](http://www.scourt.gov.ua/clients/vsu/vsu.nsf/(documents)/C89F42877F560775C2257B33004F5A69) (дата звернення: 01.06.2023).

354. Про прокуратуру: Закон України від 14.10.2014 р. № 1697-VII. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1697-18#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

355. Про систему заходів щодо усунення причин та умов, які сприяють злочинним виявам і корупції: Указ Президента України від 09.02.2004 р. № 175/2004. Дата оновлення: 03.03.2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/175/2004>. (Дата звернення: 02.03.2020).

356. Про створення Українського державного концерну з будівництва, ремонту та утримання автошляхів: Постанова Ради Міністрів Української РМР від 22.08.1990 р. № 210. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/kp900210>.

357. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 02.06.2016 р. № 1402-VIII. Дата оновлення: 23.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text>. (дата звернення: 01.06.2023).

358. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p>. (дата звернення: 01.06.2023).

359. 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-p#Text>.

360. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. URL: <https://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80?lang=en>

361. Про схвалення Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.11.2017 р. № 1023-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-2017-p#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

362. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Дата оновлення: 28.04.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

363. Про утворення територіальних органів з надання сервісних послуг Міністерства внутрішніх справ: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2015 р. № 889. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/889-2015-п#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

364. Проект закону України «Про дорожній рух та його безпеку». URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111.

365. Противостояние «смерти на колесах» – обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии. URL: http://roadsafety.org.ua/assets/files/deathonwheels_Ru.pdf.

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

367. Пчолкін В. Д. Роль І. П. Козаченка у становленні та розвитку теорії ОРД в Україні. *Форум права*. 2011. № 2. С. 779–785.

368. Развадовський В. Й. Адміністративна відповідальність за порушення норм, правил і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 1998. 190 с.

369. Развадовський В. Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: монографія. Харків: НУВС, 2004. 284 с.

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

371. Резолюція № 64/255 Генеральної Асамблеї ООН. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-ru.pdf (дата звернення: 01.06.2023).

372. Резолюція Європейського парламенту про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011–2020 роки. URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2011-408> (дата звернення: 01.06.2023).

373. Рішення Конституційного суду України від 22.12.2010 р. № 23-рп/2010 у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А.О. щодо офіційного тлумачення положень ч. 1 ст. 14-1 КУпАП (справа про адміністративну відповідальність у сфері БДР). URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10> (дата звернення: 01.06.2023).

374. Розміщення продуктивних сил України: навч.-метод. посіб. / С. І. Дорогунцов, Ю. І. Пітюренко, Я. Б. Олійник та ін. Київ: КНЕУ, 2000. 364 с.

375. Рудик М. М. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки. *Юридичний науковий електронний журнал Запорізького національного університету*. 2023. Вип. 2. С. 446–449. URL: http://www.lsej.org.ua/2_2023/105.pdf.

376. Рудик М. М. Віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Правові новели*. 2023. № 19. С. 117–124. URL: http://legalnovels.in.ua/journal/19_2023/16.pdf.

377. Рудик М. М. Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Recht der Osteuropäischen Staaten (ReOS)*. 2023. № 1. С. 60–69. URL: <https://www.uni-goettingen.de/de/reos+01/2023/676035.html>.

378. Рудик М. М. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації

автомобільного транспорту. *Київський часопис права*. 2023. № 1. С. 303–309. URL: <http://kyivchasprava.kneu.in.ua/index.php/kyivchasprava/article/view/290/277>.

379. Рудик М. М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки та експлуатації автомобільного транспорту. *Наука і вища освіта: тези доп. XXXI міжнар. наук. конф. (Запоріжжя, 9 листоп. 2022 р)*. Запоріжжя: КПУ, 2022. С. 89–91.

380. Рудик М. М. Запобігання кримінальній протиправній поведінці особи у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 5. Т. 3. С. 178–183.

381. Рудик М. М. Кримінальна відповідальність за хуліганство, пов'язане з опором представнику влади або представнику громадськості, який виконує обов'язки з охорони громадського порядку: характеристика та форми реалізації. *Право та державне управління*. 2021. № 2. С. 68–74. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/2_2021/13.pdf.

382. Рудик М. М. Кримінологічне прогнозування, планування та програмування в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Наукові праці МАУП. Юридичні науки*. 2022. № 2 (62). С. 105–110. URL: <http://journals.maup.com.ua/index.php/law/article/view/2531>.

383. Рудик М. М. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Академічні візії*. 2022. Вип. 14. URL: <https://www.academy-vision.org/index.php/av/article/view/201>.

384. Рудик М. М. Міжнародно-правова практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2022. Вип. 35. С. 155–166. URL: <https://nzlulp.org.ua/index.php/journal/article/view/715>.

385. Рудик М. М. Органи сектору безпеки у запобіганні кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації

автомобільного транспорту. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 6. Т. 2. С. 144–147.

386. Рудик М. М. Причини та умови вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Вип. 5. С. 110–115.

387. Рудик М. М. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2022. № 6. С. 246–251. URL: http://apnl.dnu.in.ua/6_2022/38.pdf.

388. Рудик М. М. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатація автомобільного транспорту. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 219–224. URL: <https://legalposition.umsf.in.ua/archive/2022/4/41.pdf>.

389. Рудик М. М. Сучасний стан та тенденції кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту - *Актуальні проблеми держави і права*. 2023. № 97. С. 179–188. URL: <http://apdp.in.ua/v97/22.pdf>.

390. Рудик М. М. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Юридичний вісник*. 2022. № 6. С. 95–103. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2022/12.pdf.

391. Рудніченко Є. М. Загроза, ризик, небезпека: сутність та взаємозв'язок із системою економічної безпеки. *Економіка. Менеджмент. Підприємництво*. 2013. № 25 (1). С. 188–195.

392. Рущенко І. П. Злочинність в Україні: функціональне пояснення. *Право і безпека*. 2002. № 3. С. 184–188.

393. Савченко А. В. Мотив і мотивація злочину: монографія. Київ: Атіка, 2002. 144 с.

394. Салманова О. Ю. Адміністративно-правові засади забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2002. 199 с.

395. Сараєв Є. І. Організація дорожнього руху як об'єкт адміністративно-правового дослідження. *Наук. вісн. Ужгородського нац. ун-ту*. 2014. Вип. 26. С. 174–178.

396. Сахно А. П. Досвід зарубіжних країн у проведенні теоретичного іспиту для отримання права керування транспортним засобом. *Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху: матеріали кругл. столу* (Кривий Ріг, 30 черв. 2015 р.). Кривий Ріг: ДЮІ МВС України, 2015. С. 43–46.

397. Свірін М. О. Запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортними засобами: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2010. 227 с.

398. Семенишин М. О. Концептуалізація забезпечення прав і свобод людини та громадянина на території Донеччини в діяльності ГУНП в Донецькій області. *Дотримання прав людини і громадянина на території проведення Операції об'єднаних сил* (до Дня Національної поліції України): матеріали кругл. столу (Маріуполь, 12 лип. 2019 р.). Маріуполь, 2019. С. 155–166.

399. Синєокий О. В. Мотивація девіантних форм поведінки особи, що призводить до сексуальних злочинів: дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2006. 254 с.

400. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: дис. ... д-ра юрид. наук. Дніпро, 2020. 426 с.

401. Скрипа Є. В. Концептуальні засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. Вип. 6. Т. 2. С. 119–123.

402. Скрипа Є. В. Поняття суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. *Наук. вісн. Ужгородського нац. ун-ту*. Серія: Право. 2015. Вип. 33, ч. 2. Т. 2. С. 184–189.

403. Скрипа Є. В. Щодо проблеми визначення поняття «дорожній рух». *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 2. С. 115–118.

404. Словарь криминологических и статистических терминов / сост.

О. Г. Кальман., И. А. Христич. Харьков: ИИПП АПрН Украины, Гимназия, 2001. 96 с.

405. Словник української мови: в 11 т. / І. К. Білодід, А. А. Бурячок та ін. Київ: Наук. думка, 1979. Т. 1: А–Б. 549 с.

406. Сметаніна Н. В. Системний підхід у дослідженні злочинності: матеріали наук.-практ. конф. (Харків, 21 черв. 2013 р.). Харків, 2013. С. 29–30.

407. Собакарь А. О. Безпека руху на транспорті в Україні: сучасний стан забезпечення та перспективи вдосконалення. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2008. № 4. С. 145–155.

408. Собакарь А. О. Правові та організаційні проблеми забезпечення безпечного стану дорожніх умов в Україні. *Вісник Академії управління МВС*. 2010. № 2 (14). С. 37–46.

409. Собакарь А. О. Інституційні засади державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні. *Наук. вісн. Нац. ун-ту державної податкової служби України (економіка, право)*. 2013. № 2. С. 15–22.

410. Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. 1917. Отд. 1. № 105. С. 923–934.

411. Солонецкий І. І. Адміністративно-правові засади протидії проступкам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... д-ра філос.: 081 «Право». Харків, 2020. 254 с.

412. Сопільник Л. І. Генезис поняття організації безпеки дорожнього руху. *Форум права*. 2012. № 3. С. 706–712. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2012_3_122.

413. Сопільник Л. І. До питання про основні принципи організації дорожнього руху. *Наукові записки Львівського ун-ту бізнесу та права*. 2011. № 6. С. 95–102.

414. Соціологія права: навч. посіб. / за заг. ред. О. М. Джужі, В. В. Чернея. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2017. 367 с.

415. Статистика ДТП в Україні за 2016–2022 роки. *Департамент патрульної поліції України*. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 01.06.2023).

416. Статистичні дані Державного підприємства «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту» МОЗ України. URL: <https://medtransvp.com.ua/statistic/>. (дата звернення: 01.06.2023).

417. Стоцька М. М. Провадження в справах про адміністративні проступки у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2007. 265 с.

418. Стратегічне планування: вирішення проблем національної безпеки: монографія / В. П. Горбулін, А. Б. Качинський. Київ: НІСД, 2010. 288 с.

419. Стратегія національної безпеки України: Указ Президента України від 14.09.2020 р. № 392. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037> (дата звернення: 01.06.2023).

420. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р.: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 р. № 481-р. *Урядовий кур'єр*. 2017. № 138.

421. Стратегія 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-p#Text>.

422. Стратегія розвитку органів внутрішніх справ України: розпорядження Кабінету Міністрів України від 22.10.2014 р. № 1118-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1118-2014-p#Text> (дата звернення: 01.06.2023).

423. Ступник Я. Про кримінологічну складову політики протидії наркозлочинності. URL: <http://ua.z-pdf.ru/7yuridicheskie/932117-2-udk-343791-pro-kriminologichnu-skladovu-politiki-protidii-narkozlochinnosti-stupnik-kandidat-yuridichnih-nauk-docent-kafe.php>. (дата звернення: 01.06.2023).

424. Сюравич В. Г. Законодавчі новації стратегічних заходів з безпеки

дорожнього руху в Україні. *Безпека на дорозі*: матеріали круглого столу (Кривий Ріг, 24 трав. 2018 р.). Кривий Ріг: Донецький юрид. ін-т МВС України. 2018. 188 с. С. 154–160.

425. Сюравич В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування національної поліції України та законодавчих новацій у сфері безпеки дорожнього руху. *Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ*. 2018. № 1 (106). С. 158–172.

426. Тарарухин С. А. Установление мотива и квалификация преступления: монографія. Київ: Вища шк., 1997. 151 с.

427. Технічна експлуатація та надійність автомобілів: навч. посіб. / Є. Ю. Формальчик, М. С. Олісевич, О. Л. Мاستикаш, Р. А. Пельо. Львів: Афіша, 2004. 492 с.

428. Технічне обслуговування автомобілів. URL: <https://msn.khmnmu.edu.ua/mod/resource/view.php?id=195297>.

429. Тимошенко В. І. Детермінуючі фактори протиправної поведінки. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2012. № 6 (червень). С. 94–100.

430. Тимошенко В. І. Причини і умови злочинності. *Велика українська юридична енциклопедія*: у 20 т. Т. 18: Кримінологія. Кримінально-виконавче право / редкол.: В. І. Шаkun, В. І. Тимошенко та ін. Харків: Право, 2019. 544 с.

431. Тимошенко В. І. Теоретичні проблеми кримінології: зб. наук. пр. Київ: ФОП Маслаков, 2021. 300 с.

432. Тимошенко В. І., Шаkun В. І. Кримінологічна характеристика злочину (злочинів). *Велика українська юридична енциклопедія*: у 20 т. Т. 18: Кримінологія. Кримінально-виконавче право / редкол.: В. І. Шаkun, В. І. Тимошенко та ін. Київ, 2019. 544 с.

433. Тимошенко В. І., Шаkun В. І. Теоретичні основи кримінології: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2021. 240 с.

434. Титаренко О. О. Державне програмування протидії злочинності в Україні: монографія. Харків: Промарт, 2019. 698 с.

435. Титаренко О. О. Теорія та практика державного програмування протидії злочинності в Україні: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харків, 2020. 40 с.

436. Титаренко О. О. Теорія та практика державного програмування протидії злочинності в Україні: дис. ... д-ра юрид. наук. Харків, 2020. 589 с.

437. Тихий В. П. Проблеми кваліфікації злочинного порушення безпеки людини. *Вісник Академії адвокатури України*. 2010. 1(7). С. 115–120.

438. Тихий В. П. Уголовно-правовая охрана общественной безопасности: монография. Харьков: Основа, 1981. 234 с.

439. Тичина Д. М. Національна поліція України у системі суб'єктів запобігання злочинам. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2016. № 2(13). С. 154–163.

440. Тичина Д. М., Джужа А. О. Віктимологічний моніторинг сучасної кримінологічної ситуації. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення*: матеріали міжвузів. наук.-практ. кругл. столу (Київ, 28 трав. 2020 р.). Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2020. С. 52–57.

441. Ткаченко В. І. Оперативно-розшукова профілактика контрабанди наркотиків. *Вісник Луганського державного ун-ту внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка*. 2018. Вип. 2 (82). С. 303–308.

442. Ткаченко Л. Г. Феномен соціального відчуження та шляхи його подолання в сучасній Україні: монографія. Запоріжжя, 2010. 210 с.

443. Товстуха С. О. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 12. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=230>.

444. Товстуха С. О. Шляхи вдосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Державне управління та місцеве самоврядування: тези XI міжнар. наук. конгресу* (Харків, 24 берез. 2011 р.). Харків: «Магістр», 2011. С. 62–63.

445. Транспорт. Відправлення (перевезення) пасажирів та вантажів за

видами транспорту. *Офіційний сайт Державної служби статистики України*. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

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

447. Транспортне право України. Академічний курс: підручник. Київ: Ін Юре, 2015. 536 с.

448. Транспортне право України: навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.

449. Транспортне право України: підручник / М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишневецька та ін.; за ред. М. Л. Шелухіна. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2015. 896 с.

450. Туляков В. А. Виктимология (социальные и криминологические проблемы): монография. Одесса, 2000. 336 с.

451. Туляков В. О. Вчення про жертву злочину: соціально-правові основи: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2001. 36 с.

452. Туляков В. О. Вчення про жертву злочину: соціально-правові основи: дис. ... д-ра юрид. наук. Одесса, 2001. 484 с.

453. Туманов Г. А., Фризко В. И. Общественная безопасность и ее обеспечение в экстремальных условиях. *Государство и право*. 1989. № 8. С. 5–24.

454. Туркевич І. К. Злочинність: навч. посіб. Київ: Ін-т адвокатури, 1999. 47 с.

455. Тюнін В. О. Типологія злочинців, які сприяють учасникам злочинних організацій та укривають їх злочинну діяльність. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 2. С. 154–159. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pupch_2013_2_51.

456. У Європі посилили правила дорожнього руху. URL: <http://novynar.com.ua/business/221071> (дата звернення: 01.06.2023).

457. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів від 20.03.1958 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343 (дата звернення: 01.06.2023).

458. Узнадзе Д. Н. Экспериментальные основы психологии установки: монография. Тбилиси: Из-во АН Грузинской ССР, 1961. 211 с.

459. Українсько-російський словник наукової термінології / за заг. ред. Л. О. Симоненко. Київ, Ірпінь: ВТФ «Перун», 2004.

460. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1885 года. Paperback – August 15, 2019. URL: <https://www.amazon.com/Ulozhenie-Nakazaniyah-Ugolovnyh-Ispravitelnyh-Russian/dp/5458135628>.

461. Федчун Н. О. Кримінологічна безпека мореплавства та кримінально-правові засоби її забезпечення: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2014. 20 с.

462. Федчун Н. О. Кримінологічна безпека мореплавства та кримінально-правові засоби її забезпечення: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса: НУ ОЮА, 2014. 241 с.

463. Федчун Н. О. Правова й соціальна сутність транспортних злочинів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2019. № 4. Ч. 1. С. 142–145. URL: http://www.sulj.oduvs.od.ua/archive/2019/4/part_1/34.pdf.

464. Філософський енциклопедичний словник: енциклопедія / НАН України, Ін-т філософії ім. Г. С. Сковороди; голов. ред. В. І. Шинкарук. Київ: Абрис, 2002. 742 с.

465. Франк Л. В. Виктимология и виктимность. Об одном новом направлении в теории и практике борьбы с преступностью: монография. Душанбе: Тадж. гос. ун-т, 1972. 113 с.

466. Фріс П. Л. Кримінально-правова політика Української держави: теоретичні, історичні та правові проблеми: монографія. Київ: Атіка, 2005. 332 с.

467. Фролова О. Г. Злочинність і система кримінальних покарань (соціальні, правові та кримінологічні проблеми й шляхи їх вирішення за допомогою логіко-математичних методів): навч. посіб. Київ, 1997. 208 с.

468. Хейлик В. В. Деякі причини порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту. *Проблеми протидії злочинності у XXI столітті: вітчизняний та міжнародний досвід: матеріали міжнар. симпозіуму* (Чернігів, 24 квіт. 2015 р.). Чернігів, 2015. С. 219–221.

469. Хейлик В. В. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту в Україні: кримінологічна характеристика та запобігання: дис. ... канд. юрид. наук. Ун-т державної фіскальної служби України. Ірпінь, 2021. 239 с.

470. Холмянський Я. Д. Напрямки вдосконалення правового забезпечення управління сферою дорожнього руху та його безпеки. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2005. № 3. С. 115–125.

471. Холмянський Я. Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП. *Вісник Донецького ун-ту*. Серія: Економіка і право. 2007. Вип. 1. С. 493–500.

472. Хоменко В. П. Запобігання злочинам у фіскальній сфері як складова забезпечення фінансової безпеки держави. *Наук. вісн. Нац. акад. внутр. справ*. 2017. № 2. С. 37–47.

473. Хрестоматія з історії держави і права України: навч. посіб. / А. С. Чайковський, О. Л. Копиленко та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2003. 656 с.

474. Хрестоматія з історії держави і права України: у 2 т. / за ред. В. Д. Гончаренка. Київ: Ін Юре. Т 1: 3 найдавніших часів до початку XX ст. 1997. 576 с.

475. Циба Є. В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2011. 228 с.

476. Чепель О. Військові адміністрації та військово-цивільні адміністрації України: що в них спільного та відмінного в умовах воєнного стану? URL: <https://law.chnu.edu.ua/viiskovi-administratsii-ta-viiskovo-tsyvilni-administratsii/> (дата звернення: 01.06.2023).

477. Чорномаз О. Б. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук. Львів, 2007. 210 с.

478. Шаблистий В. В. Безпековий вимір кримінального права України: людиноцентристське дослідження: монографія. Дніпропетровськ: Дніпропет. держ. ун-т внутр. справ: Ліра ЛТД, 2015. 420 с.

479. Шакур В. І. Злочинність. *Велика українська юридична енциклопедія*: у 20 т. Т. 18: Кримінологія. Кримінально-виконавче право / редкол.: В. І. Шакур, В. І. Тимошенко та ін. Київ, 2019. 544 с.

480. Шакур В. І. Урбанізація і злочинність в Україні: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Харків: НЮАУ ім. Я. Мудрого, 1996. 38 с.

481. Шалгунова С. А. Особа насильницького злочинця: монографія. 2 вид., доп. і перероб. Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2012. 548 с.

482. Шапарь А. О. Деякі аспекти діяльності патрульної поліції у сфері безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. онлайн-конф. (Кривий Ріг, 27 трав. 2022 р.). Кривий Ріг, 2022. С. 141–143.

483. Шевченко А. Є. Організаційно-правові аспекти становлення та адміністративної діяльності спеціальних підрозділів НКВС України на транспорті у кінці 20-х – середині 40-х рр. XX ст.: монографія. Київ: Нац. акад. України, Ін-т історії України, 2005. 378 с.

484. Шевченко П. Н. Этапы развития системы безопасности дорожного движения в российском государстве. *Вестник Московского университета МВД России*. 2013. № 11. С. 13–17.

485. Шелухін М. Л. Кримінологічна безпека на транспорті: організаційно-управлінське та оперативно-розшукове забезпечення: монографія. Донецьк: Вебер, Донец. філ., 2008. 365 с.

486. Шестак С. В. Недержавний контроль за діяльністю міліції: теоретико-правовий аспект: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2009. 199 с.

487. Шудріков В. М. Правові та організаційні засади нагляду підрозділами ДАІ МВС України за технічним станом транспортних засобів: дис. ... канд. юрид. наук. Донецьк, 2008. 208 с.

488. Щупаківський Р. В. Кримінально-правова характеристика та запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортним засобом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Дніпропетровськ: Дніпропетр. ун-т внутр. справ, 2013. 20 с.

489. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол. Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін.; НАН України, Інститут держави і права ім. В. М. Корецького. Київ: Видавництво «Українська енциклопедія» ім. М. П. Бажана, 1998. Т. 1. 672 с.

490. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол. Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін.; НАН України, Інститут держави і права ім. В. М. Корецького. Київ: Видавництво «Українська енциклопедія» ім. М. П. Бажана, 1999. Т. 2. 757 с.

491. Юхно О. О. Правове регулювання діяльності правоохоронних органів у сфері протидії злочинності. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2009. № 1. С. 21–27.

492. Як викоринити корупцію при отриманні водійських прав? *LB.ua*. URL: https://lb.ua/blog/razom_proty_korruptsii/359387_yak_vikoriniti_koruptsiyu_otrimanni.html.

493. Яремко Г. З., Устрицька Н. І. Кримінологія: навч.-метод. посіб. Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2018. 144 с.

494. Ярмыш Н. Н. Теоретические проблемы причинно-следственной связи в уголовном праве (философско-правовой анализ): монография. Харьков: «Право», 2003. 512 с.

495. Яцківський Л. Ю., Зеркалов Д. В. Загальний курс транспорту. Кн. 2: навч. посіб. Київ: Арістей, 2007. 504 с.

496. Яцюк О. В. Непроцесуальні форми взаємодії слідчих та оперативно-розшукових підрозділів під час розкриття і розслідування злочинів, скоєних організованими групами. *Вісник Академії митної служби України*. Сер.: Право. 2009. № 1. С. 134–140.

497. About crow. *Crow: Kennisplatform*: вебсайт. URL: <http://www.crow.nl/english-summary>

498. Acuerdo para Regular Asistencia medica en Caminos Pdblicos. *Las novedades diarias de de Uruguay*. 2019. 23 de agosto. P. 7.

499. Albanese J. Transport Crime: An Introduction. *International Journal of Comparative Criminology*. Vol. 4. № 1. 2020. P. 1–3.

500. Beckmann J. Social and economic consequences of road traffic injury in Europe. Brussels: European Transport Safety Council, 2017. 49 p. P. 9–12.

501. De la Ley 28 de noviembre de 2021 № 18.191 «Transito y Seguridad Vial en ei Territorio National». *La legislacion de la Repdblica de Uruguay*. 2021. № 34. La parte 2. P. 44.

502. De la Ley 7 de may de 2020 № 18.113 «Unidad Nacional De Seguridad Vial». *La legislacion de la Repdblica de Uruguay*. 2020. № 11. P. 129.

503. Door met Duurzaam Veilig: Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005–2020 / Wegman F., Aarts L. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2021. 254 p.

504. Evans R. Central London congestion charging scheme: ex-post evaluation of the quantified impacts of the original scheme. London: Transport for London, 2007. 114 p.

505. Global status report on road safety: time for action. *The official site of World Health Organization*. 2022. URL:

www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2022.

506. Hentig H. Remarks on the Interaction of Perpetrator and Victim. *Journal Crim.* № 31: Victimology. Toronto – London, 1974. P. 45–53.

507. Heylik V. Foreign experience in preventing violations of traffic rules or the operation of transport. *Visegrad journal on human rights*. 2019. № 6/3. P. 253–257.

508. Kvasha O., Zahynei Z., Shapova M., Kurylo O., Nikitenko V. (2019). Corruptive abuses of senior public officials in the banking sphere as a determinant of the Ukrainian economy criminalization. *Banks and Bank Systems*. 14 (2). P. 89–05. doi:10.21511/bbs.14(2).2019.08. URL:

file:///C:/Users/%D0%97%D0%BE%D1%8F/Downloads/BBS_2019_02_Kvasha.pdf

509. Mendelssohn B. The origin of the doctrine of Victimology. 1963. № 3. P. 17–18;

510. Ministerio de Transporte Y Obras Publicas: Decreto de 17 de noviembre de 2018 № 556/008 «Que fija en 0,5 gr/l la concentration de alcohol en sangre permitida para los conductores de vehlcuxlos». *La legislacion de la Repdblica de Uruguay*. 2018. № 12. P. 439.

511. Ministerio de Transporte Y Obras Publicas: Decreto de 2 de junio de 2019 № 265/009 «El Reglamento Nacional de Uso de Casco Protector». *La legislacion de la Repdblica de Uruguay*. 2019. № 25. P. 103.

512. Project appraisal document on a proposed loan in the amount of us\$70 million to the Oriental Republic of Uruguay for a Transport infrastructure maintenance and rural access project. *The official site of The World Bank*. URL: http://wds.worldbank.org/servlet/WDSCContentServer/WDSP/IB/2005/04/21/000104615_20050421155120/Rendered/PDF/PID0Final.pdf.

513. Road accident data in the enlarged European Union (learning from each other]: report of European Transport Safety Council. Brussels: ETSC, 2022. 40 p.

514. Road Safety Education Program. (2012). Design and delivery team at the Société de l'assurance automobile du Québec. 28 p. P. 11.

515. Road Safety Plan 2021. Transport for NSW. (2018) / Centre for Road Safety. 29 p. P. 24.

516. Road Safety Programme 2011. Federal Ministry of Transport, Building and Urban development Invalidenstr. 53 p. P. 30.

517. Rudyk Mykola (2022). International legal practice of prevention of criminal offenses in the field of road safety and operation of motor vehicles. *Scientific Notes of Lviv University of Business and Law*, (35), 155–166. Retrieved from <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/715>.

518. Rudyk Mykola (2022). Genesis of normative and legal provision of road safety: domestic and foreign experience. *Social and Human Sciences. Polish-Ukrainian scientific journal*. 2022. 29 November. № 04 (36). (<https://issn2391-4165.webnode.com.ua/>), URL: <https://www.blogger.com/blog/page/edit/preview/-657873907442499433/-5581875680793258422>.

519. Rudyk Mykola (2022). Special measures for the prevention of criminal offenses in the realm of road transport sector. *Journal of the University of Zulia*. 2022. № 13(38). P. 212-234. URL: <https://doi.org/10.46925/rdluz.38.16>.

520. Rudyk M., Maslienikova K., Nosevych N., Vintsuk V., Fatkhutdinov V. The Role of the Number of Detected Criminal Offenses in the Police Performance Indicators System. *Cuestiones Políticas*. 2022. Vol. 40. № 73. P. 90–107. DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4073.04>. URL: <https://produccioncientificaluz.org/index.php/cuestiones/article/view/38387/42561>.

521. Savchenko V., Borsuk N., Hrabynskyi M., Guyvan P., Rudyk M. Factors of Volitional Attributiveness of the Legal Transaction based on International Experience. *Cuestiones Políticas*. 2022. Vol. 40. № 75. P. 498–521. DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4075.30>/ URL: <https://produccioncientificaluz.org/index.php/cuestiones/article/view/39324/44232>.

522. Shinar D. Traffic Safety and Human Behavior. Elsevier, 2017. 813 p.

523. Sustainable safety in the Netherlands; Evaluation of a national Road Safety Programme / Wegman, F.C.M. Dijkstra A., Schermers G. & Van Vliet P. Washington DC: TRB, 2015. 71 p. P. 47.

524. Sustainable Safety. 3rd edition: The advanced vision for 2018–2030: Sustainable Safety 3rd edition background report. SWOV, 2018. 36 p.

525. Tarasenko O. Problem issues of combating criminal communities (Тарасенко О. Проблемні питання протидії злочинним спільнотам). *Knowledge, Education, Law, Management*. 2020. № 8 (36). Vol. 2. С. 219–224 (Республіка Польща).

526. The top ten causes of death. *WHO fact sheet*. 2018. № 310. 5 p.

527. United Nations E-government Survey 2014 E-Government for the Future We Want, United Nations, New York, 2014, United Nations Public Administration Country Studies United Nations URL: http://unpan3.un.org/egovkb/Portals/egovkb/Documents/un/2014-Survey/E-Gov_Complete_Survey-2014.pdf. (дата звернення: 01.06.2023).

528. Weijermars W.A. Tien jaar Duurzaam Veilig. Verkeersveiligheidsbalans 2007–2018. Dr. ir. W.A.M. Weijermars & drs. I.N.L.G. van Schagen. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, 2019. 175 p.

529. Wolfers A. Discord and Collaboration. Essay of International Politics. Foreword by Reinhold Niebuhr. Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1962. 240 p.

ДОДАТКИ

Додаток А



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань правоохоронної діяльності

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-35-06

**Проректору Національної
академії внутрішніх справ
Чернявському С.С.**

Шановний Сергію Сергійовичу!

У Комітеті Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності розглянуто пропозиції, підготовлені Рудиком М.М., та оформлені у вигляді проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту», порівняльної таблиці та пояснювальної записки до цього проекту.

Повідомляємо, що зазначені пропозиції надані народним депутатам України – членам Комітету для ознайомлення.

З повагою

Голова Комітету

С. Іонушас



ЕАС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ
Підписувач: Іонушас Сергій Костянтинович
Сертифікат: 26B2648ADD3032E104000000D0512F005F3AAE00
Дійсний до: 20.12.2024 0:00:00

Апарат Верховної Ради України
04-27/12-2023/122703 від 07.06.2023



1209821

ЗАТВЕРДЖУЮ

Заступник Голови Національної поліції України – начальник Головного слідчого управління, доктор юридичних наук, доцент, заслужений юрист України, генерал поліції третього рангу



 **Максим ЦУЦКІРІДЗЕ**

_____ 2023 року

АКТ

Про впровадження у практичну діяльність Головного слідчого управління Національної поліції України результатів дисертаційного дослідження

Уклала комісія у складі:

Голови:

начальника відділу методичної роботи та правового забезпечення Головного слідчого управління, кандидата юридичних наук, полковника поліції Владислава Бурлаки

членів комісії:

заступника начальника відділу організаційно-аналітичної роботи Головного слідчого управління, кандидата юридичних наук, майора поліції Наталії Карпенко

старшого слідчого в особливо важливих справах відділу методичної роботи та правового забезпечення Головного слідчого управління, старшого лейтенанта поліції Олена Бурнос

Комісія відповідно до Положення про організацію проведення НДР і ДКР у системі МВС України, затвердженого наказом МВС України «Про організацію наукової діяльності в системі МВС України» від 15.05.2007 № 154 склала цей акт, щодо розгляду матеріалів дисертаційного дослідження здобувача кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національної академії внутрішніх справ Рудика Миколи Миколайовича на тему «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні».

Вказані матеріали дисертаційного дослідження можуть застосовуватися у практичній діяльності слідчих підрозділів органів Національної поліції під час проведення занять в системі службової підготовки, а також при проведенні семінарів, нарад.

Отримані наукові результати мають як необхідний теоретичний та методологічний рівень, так і практичну цінність, сприятимуть удосконаленню процесуальної діяльності органів досудового розслідування Національної поліції України.

Голова комісії:

Владислав БУРЛАКА

Члени комісії:

Наталія КАРПЕНКО

Олена БУРНОС

21174/24/4/3 - 2023/в

ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор
Національної академії внутрішніх справ,
доктор юридичних наук,
професор,
заслужений юрист України



Станіслав ГУСАРЄВ

18. 05. 2023 р.

АКТ

про впровадження результатів дисертації Рудика Миколи Миколайовича на тему: «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право в освітній процес Національної академії внутрішніх справ

Комісія у складі: т.в.о. начальника навчально-методичного відділу, кандидата юридичних наук Бистрицького Б.Ю. (голова комісії), ученого секретаря секретаріату Вченої ради, доктора юридичних наук, професора Василевича В.В., провідного наукового співробітника відділу організації наукової діяльності та захисту прав інтелектуальної власності, доктора юридичних наук, доцента Севрука В.Г. склала цей акт про те, що результати дисертації Рудика Миколи Миколайовича на тему: «Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні» впроваджені в освітній процес академії.

На основі проведеного аналізу комісія дійшла висновку, що подані наукові праці Рудика Миколи Миколайовича містять науково обґрунтовані теоретичні положення і практичні рекомендації, запроваджені для використання в освітньому процесі Національної академії внутрішніх справ при викладанні відповідних навчальних дисциплін, а також були використані в науково-дослідній роботі профільних кафедр, наукових лабораторій та перемінного складу академії.

Голова комісії:

кандидат юридичних наук

Богдан БИСТРИЦЬКИЙ

Члени комісії:

доктор юридичних наук,
професор

Віталій ВАСИЛЕВИЧ

доктор юридичних наук,
доцент

Володимир СЕВРУК

**Результати анкетування
170 прокурорів, 230 слідчих та 428 патрульних працівників
Національної поліції України**

Запитання	прокурори	слідчі	патрульні
Загальна кількість опитаних	170	230	428
1. Стать			
чоловік	60 %	66 %	73 %
жінка	40 %	34 %	27 %
2. Вік			
21–25 років	24 %	62 %	51 %
26–35 років	46 %	28 %	36 %
35–45 років	20 %	5 %	7 %
45 років та більше	10 %	4 %	5 %
3. Чи необхідно наразі боротися з порушеннями дисципліни і законності в правоохоронних органах?			
так	30 %	42 %	60 %
ні	70 %	58 %	40 %
4. Як Ви оцінюєте ситуацію на дорогах України?			
небезпечна	80 %	87 %	100 %
безпечна	20 %	13 %	
5. На Вашу думку, що найбільше спонукає водіїв порушувати ПДР?			
поспішають	24 %	31 %	10 %
свідомо ігнорують правила	36 %	20 %	46 %
неуважність	32 %	53 %	29 %
демонструють перевагу автомобіля на дорозі	55 %	39 %	40 %
безкарність порушення	65 %	28 %	75 %
відволікаються на інші предмети	83 %	95 %	87 %
незнання правил	2 %	1 %	1 %
6. Чи необхідно наразі боротися з порушеннями дисципліни і законності в правоохоронних органах?			
не можу відповісти	28 %	32 %	50 %
так	62 %	56 %	20 %
ні	10 %	12 %	30 %
7. На Вашу думку, посада, на якій Ви працюєте, відповідає Вашому фаху, знанням, досвіду, можливостям?			
так	90 %	87 %	94 %
ні	10 %	13 %	6 %
8. Серед умов, особистих і ділових якостей, що можуть сприяти забезпеченню БДР є:			

висока професійна підготовка	74 %	94 %	36 %
успішність виконання службових завдань	36 %	86 %	64 %
дисциплінованість та сумлінність	15 %	25 %	95 %
ініціативність, самостійність, активність	28 %	32 %	43 %
9. Як Ви оцінюєте чинні освітні, виховні програми, спрямовані на профілактику ДТП?			
позитивно	58 %	44 %	85 %
негативно	42 %	56 %	15 %
10. Чи відчуваєте Ви підтримку з боку колег по службі ?			
так	88 %	64 %	74 %
ні	12 %	36 %	26 %
11. Чи відчуваєте Ви розуміння і підтримку з боку населення ?			
так	62 %	74 %	81 %
ні	38 %	26 %	19 %
12. Як Ви оцінюєте ефективність власної роботи?			
відмінно	90 %	80 %	72 %
незадовільно	10 %	20 %	28 %
13. Що негативно впливає на ефективність Вашої діяльності в органах Національної поліції України?			
фізична та психологічна перевтома	44 %	56 %	52 %
погана організація роботи	56 %	44 %	8 %
недостатнє матеріально-технічне забезпечення	80 %	68 %	18 %
відсутність перспектив отримання житла	64 %	20 %	7 %
неможливість користуватися соціальними пільгами, передбаченими чинним законодавством	36 %	27 %	13 %
Протиріччя і конфлікти в колективі	12 %	8 %	16 %
14. Хто, на Ваш погляд, повинен стати основною ланкою у запобіганні порушенням ПДР?			
окремий державний орган	43 %	75 %	100 %
патрульна поліція	92 %	95 %	100 %
громадськість	32 %	13 %	7 %
15. Чи сприяє перепідготовка і підвищення кваліфікації Вашому професійному розвитку?			
так	56 %	72 %	93 %
ні	44 %	28 %	7 %
16. Які категорії співробітників потребують професійної перепідготовки та підвищення кваліфікації?			
вперше прийняті (обрані) на посаду	75 %	54 %	39 %
співробітники, в процесі служби яких	84 %	70 %	40 %

виявилася недостатня професійна підготовка			
співробітники, яким пропонується підвищення в посаді	100 %	98 %	85 %
співробітники, які давно не підвищували кваліфікацію	87 %	44 %	90 %
17. Які форми притаманні взаємодії працівників органів сектору безпеки під час запобігання порушенням у сфері БДР або експлуатації транспорту?:			
процесуальні	18 %	15 %	3 %
непроцесуальні	85 %	57 %	10 %
змішані	76 %	63 %	36 %
18. Які, на Вашу думку, існують недоліки під час запобігання порушенням у сфері БДР або експлуатації транспорту			
відсутність дієвого керівництва щодо роботи спеціалістів	34 %	66 %	56 %
недостатнє інформування про відомі обставини порушень БДР	46 %	28 %	36 %
проблеми у погодженні заходів запобігання	20 %	5 %	7 %
19. Чи вважаєте Ви висновок автотехнічної експертизи пріоритетним доказом у кримінальному провадженні про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту?			
так	70 %	58 %	40 %
ні	30 %	42 %	60 %
20. Якими є основні недоліки у визначенні заходів запобігання у сфері БДР?			
законодавчі	80 %	87 %	100 %
організаційні	20 %	13 %	
21. Чи проводили Ви профілактичну діяльність щодо порушень правил дорожнього руху або експлуатації транспорту, за результатами Вашої службової (слідчої/експертної) діяльності:			
так	24 %	31 %	10 %
так, але лише у випадку прямої вказівки від керівника, уповноваженого суб'єкта розслідування або суб'єкта взаємодії	36 %	20 %	46 %
ні	32 %	53 %	29 %
інше	55 %	39 %	40 %
22. Чи вважаєте Ви потрібною взаємодію слідчого з експертними підрозділами при здійсненні профілактичних заходів щодо порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту?			
ні	28 %	32 %	50 %
так	62 %	56 %	20 %

інше	10 %	12 %	30 %
23. Як може виявлятися взаємодія слідчого з експертами при здійсненні профілактичних заходів щодо порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту?			
у разі встановлення експертом-автотехніком причин ДТП, розробка на цій основі профілактичних рекомендацій	74 %	94 %	36 %
експерт в порядку своєї ініціативи зазначає у висновку про причини і умови, що сприяли вчиненню ДТП	36 %	86 %	64 %
узагальнення експертної практики у справах про ДТП	15 %	25 %	95 %
інше	28 %	32 %	43 %
24. Які першочергові кроки по запобіганню кримінальним правопорушенням у сфері БДР Ви можете назвати?			
запровадження ступеневої градації дорожньо-транспортних травм	58 %	44 %	85 %
включення до державної статистичної звітності відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму, геронтологічні, гендерні та соціальні ознаки учасників ДТП	42 %	56 %	15 %
проведення спеціальних моніторингових досліджень, покликаних визначити масштаби соціально-економічних наслідків аварійності	88 %	64 %	74 %
посилення контролю за повнотою, своєчасністю та добросовісністю подання статистичної звітності в сфері БДР	12 %	36 %	26 %
25. Які першочергові завдання кримінологічної політики у сфері БДР Ви може назвати?			
прогнозування та мінімізація негативного впливу загроз у сфері БДР	10 %	20 %	81 %
поліпшення економічних показників, зумовлених станом дорожнього руху	38 %	26 %	19 %
забезпечення захисту та реалізації прав і свобод громадян у сфері дорожнього руху	90 %	80 %	72 %
запобігання кримінальним правопорушенням	62 %	74 %	28 %
26. Які напрями спеціально-кримінологічного запобігання порушенням			

у сфері БДР Ви підтримуєте?			
кримінологічна профілактика, завданням якої є запобігання формуванню чи обмеження дії криміногенного мікросередовища	44 %	56 %	52 %
відвернення злочинів, що має місце тоді, коли злочинна поведінка проходить етап від моменту формування злочинного мотиву до початку виконання злочину	56 %	44 %	8 %
припинення злочинів, що становить собою сукупність дій, спрямованих на недопущення завершення розпочатого злочину шляхом розроблення та здійснення спеціальних заходів	80 %	68 %	18 %

Додаток В

**Результати анкетування
водіїв автотранспортних засобів**

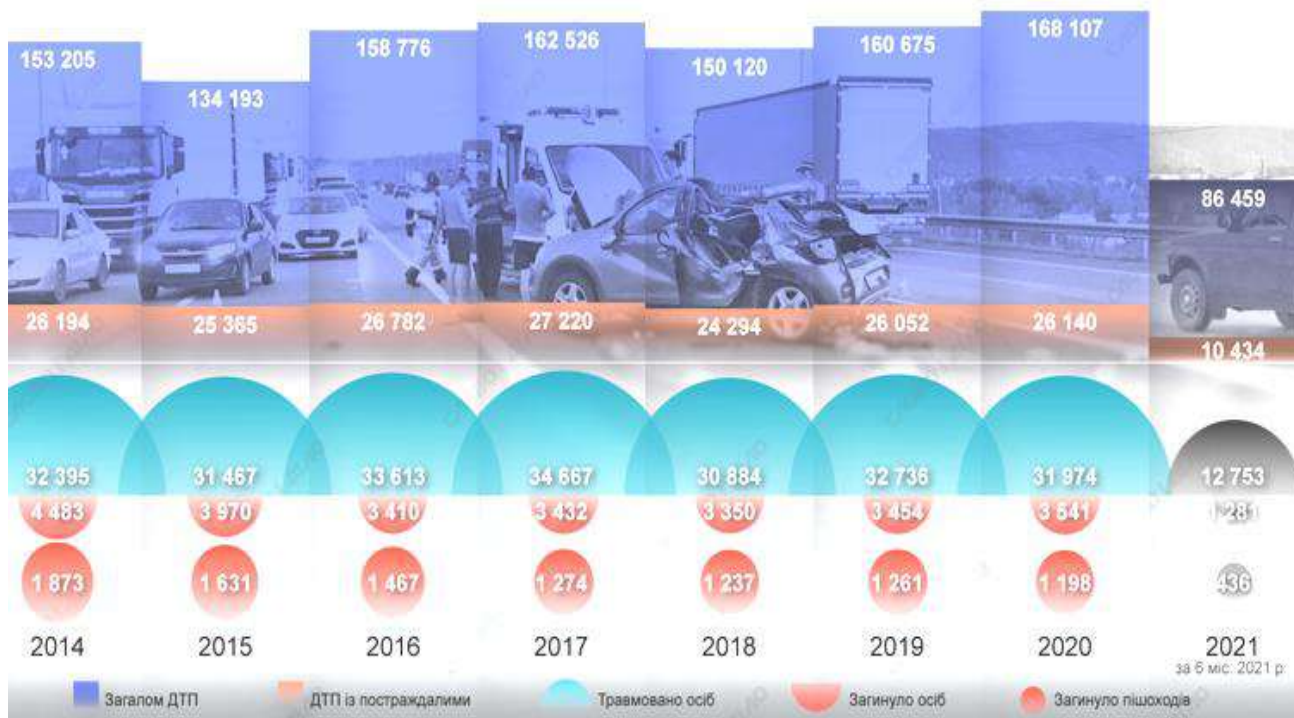
№ з/п	ПИТАННЯ	Кількість осіб	Питома вага, %
1.	Ваш водійський стаж:		
	а) до 5 років	25	8
	б) від 5 до 10 років	79	26
	в) більше 10 років	196	66
2.	Освіта		
	а) середня	85	28
	б) середня спеціальна	76	25
	в) базова вища	47	16
	г) вища	92	31
3.	Як Ви оцінюєте наступні види діяльності працівників патрульної поліції:		
	1) регулювання дорожнього руху:		
	а) добре	91	30
	б) задовільно	187	62
	в) незадовільно	22	8
	2) попередження порушень ПДР		
	а) добре	39	13
	б) задовільно	175	58
	в) незадовільно	86	29
	3) застосування необхідних заходів впливу на винних		
	а) добре	46	15
	б) задовільно	178	59
	в) незадовільно	76	26
4.	Чи керували Ви коли-небудь транспортним засобом у стані сп'яніння:		
	а) так	203	68
	б) ні	97	32
5.	Як Вам відомо, чи можна керувати транспортним засобом у стані сп'яніння:		
	1) так, якщо		
	а) концентрація алкоголю в крові 0,2-0,4 проміле	9	3
	б) концентрація алкоголю в крові не більше 0,5 проміле	6	2
	в) концентрація алкоголю в крові 0,5-0,8 проміле	-	-
	2) ні	285	95
6.	Як Ви вважаєте, чи повинно покарання за дорожньо-транспортне кримінальне правопорушення водію, який вживав заборонені		

	речовини, відрізнятися від покарання водія, який їх не вживав:		
	а) так	265	88
	б) ні	35	12
7.	На Вашу думку, якщо в законодавстві передбачити можливість звільнення від кримінальної відповідальності або пом'якшення покарання у випадку надання винним у ДТП допомоги потерпілому та добровільного відшкодування йому заподіяної шкоди, то:		
	а) збільшиться кількість осіб, які надаватимуть допомогу потерпілому у ДТП	143	48
	б) зменшиться кількість осіб, які залишатимуть місце ДТП	140	47
	в) нічого не зміниться	17	5
8.	На Ваш погляд, чи необхідно змінювати чинне законодавство, що регламентує суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема ст. 286 КК України:		
	а) так	157	52
	б) ні	81	27
	в) важко відповісти	62	21
9.	Ви вважаєте, небезпека стати потерпілим (отримати тяжкі або середньої тяжкості тілесні ушкодження, померти) у результаті ДТП є більш ймовірною у:		
	а) пішохода	183	61
	б) пасажера	74	25
	в) водія	43	14
10.	Чи були Ви учасником ДТП:		
	а) ні	75	25
	б) потерпілим	145	48
	в) винуватцем	80	27
11.	Чи засуджувалися Ви за дорожньо-транспортне кримінальне правопорушення:		
	а) так	8	3
	б) ні	292	97
12.	Як Ви вважаєте, чи збільшилась останнім часом кількість транспортних засобів на дорогах:		
	а) так	300	100
	б) ні	-	-
13.	Чи слід враховувати думку потерпілого при ДТП:		
	<i>1) при призначенні покарання винному:</i>		
	а) так	124	41
	б) ні	109	36
	в) важко відповісти	67	23
	<i>2) при звільненні від кримінальної відповідальності, покарання:</i>		
	а) так	51	17

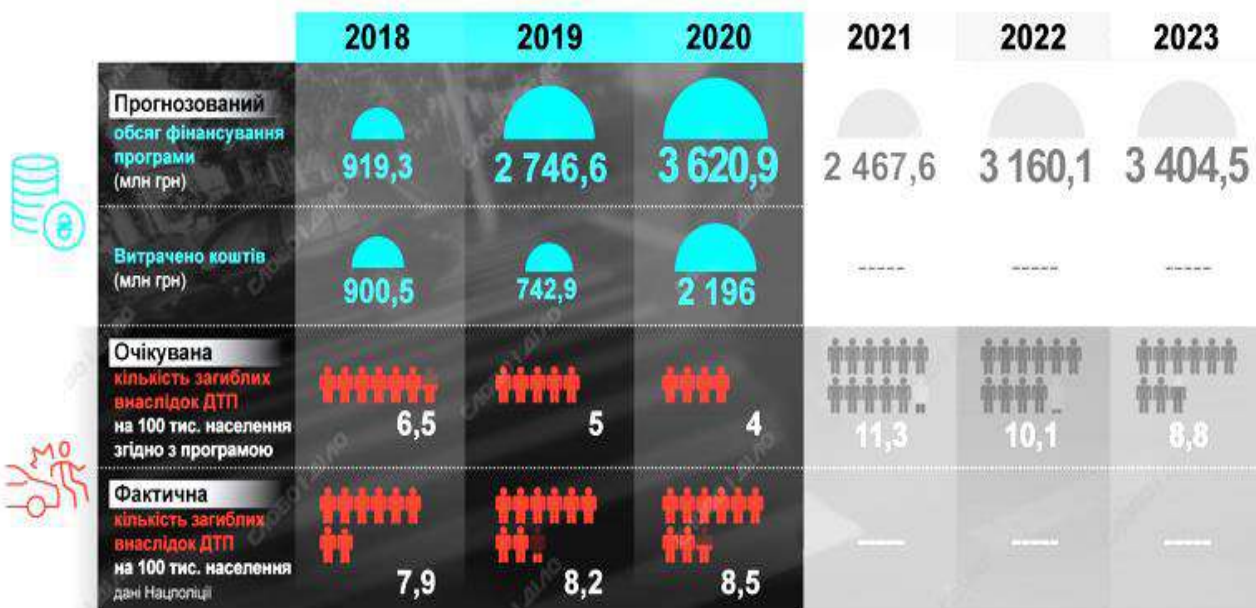
	б) ні	156	52
	в) важко відповісти	93	31
14.	Як Ви вважаєте, ДТП, в результаті якого було завдано шкоди людям (спричинили середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, смерть), вчиняється:		
	а) умисно	-	-
	б) необережно	175	58
	в) умисно щодо порушення Правил дорожнього руху, але необережно, щодо наслідків	88	29
	г) важко відповісти	37	13

Додаток Д

СМЕРТНІСТЬ НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ У 2014-2021 РР.



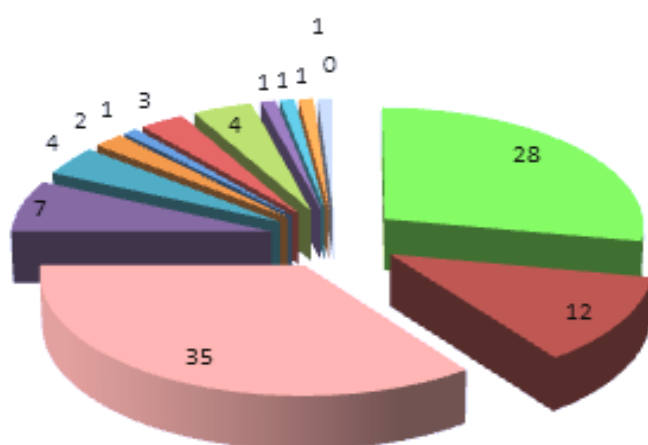
ПРОГРАМИ КМУ З БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У 2018-2023 РР.



ЧАСТКА ДТП З ПОСТРАЖДАЛИМИ ЗА ВИДАМИ ПРИГОД НА ДОРОГАХ ДЕРЖАВНОГО ЗНАЧЕННЯ ЗА 2021 РІК



Основні причини ДТП



- ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ МАНЕВРУВАННЯ - 148 (28%)
- НЕДОДЕРЖАННЯ ДИСТАНЦІЇ - 65 (12%)
- ПЕРЕВИЩЕННЯ БЕЗПЕЧНОЇ ШВИДКОСТІ - 190 (35%)
- ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПРОЇЗДУ ПЕРЕХРЕСТЬ - 36 (7%)
- КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ У НЕТВЕРЗОМУ СТАНІ - 22 (4%)
- ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ НАДАННЯ БЕЗПЕРешкодного ПРОЇЗДУ - 12 (2%)
- ВІІЗД НА СМУГУ ЗУСТРІЧНОГО РУХУ - 7 (1%)
- ПЕРЕВИЩЕННЯ ВСТАНОВЛЕНОЇ ШВИДКОСТІ - 17 (3%)
- ПРОЇЗДУ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ - 19 (4%)
- ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ОБГОНУ - 5 (1%)
- ПРОЇЗДУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДІВ - 1 (1%)
- ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ - 3 (1%)
- ПЕРЕХІД У НЕВСТАНОВЛЕНОМУ МІСЦІ - 5 (1%)

СТАТИСТИКА ДТП В УКРАЇНІ

З 1 січня до 30 квітня 2023 року*



ДТП з загиблими та/або травмованими



* Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 30.04.2023: ДТР 04-2023: Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

**Дорожньо-транспортні пригоди
за період з 01.01.2023 по 30.04.2023 ***

Регіон	ДТП з загиблими та/або травмованими								
	усього			загинуло			травмовано		
	2022	2023	%	2022	2023	%	2022	2023	%
АР Крим									
Вінницька	132	177	34,1	35	39	11,4	140	226	61,4
Волинська	113	208	84,1	17	31	82,4	135	217	60,7
Дніпропетровська	391	556	42,2	68	87	27,9	479	656	37
Донецька	113	168	48,7	21	59	181	144	247	71,5
Житомирська	163	251	54	26	35	34,6	249	325	30,5
Закарпатська	111	104	-6,3	19	20	5,3	131	117	-10,7
Запорізька	154	208	35,1	27	17	-37	197	250	26,9
Івано-Франківська	179	251	40,2	19	29	52,6	230	380	65,2
Київська	226	469	107,5	39	56	43,6	264	580	119,7
Київ	275	526	91,3	18	35	94,4	294	598	103,4
Кіровоградська	137	178	29,9	23	29	26,1	178	227	27,5
*Луганська	33		-100	4		-100	37		-100
Львівська	400	503	25,8	77	64	-16,9	536	673	25,6
Миколаївська	137	251	83,2	21	33	57,1	156	300	92,3
Одеська	252	385	52,8	33	47	42,4	317	443	39,7
Полтавська	186	244	31,2	29	28	-3,4	227	311	37
Рівненська	138	167	21	28	31	10,7	171	214	25,1
Сумська	96	188	95,8	11	21	90,9	112	225	100,9
Тернопільська	136	156	14,7	25	27	8	185	203	9,7
Харківська	168	424	152,4	25	55	120	192	500	160,4
*Херсонська	57	39	-31,6	6	8	33,3	74	52	-29,7
Хмельницька	163	180	10,4	39	32	-17,9	211	254	20,4
Черкаська	113	187	65,5	19	34	78,9	120	216	80
Чернігівська	75	149	98,7	12	21	75	108	177	63,9
Чернівецька	80	125	56,3	20	14	-30	103	157	52,4
Севастополь									
ЗАГАЛОМ	4028	6094	51,3	661	852	28,9	4990	7548	51,3

* – регіони, в яких рівень аварійності суттєво знизився через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій.

* Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2023 по 30.04.2023: ДТП 04-2023: Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

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

Регіон	ДТП з загиблими та/або травмованими								
	усього			загинуло			травмовано		
	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
АР Крим									
Вінницька	591	611	3,4	130	139	6,9	696	750	7,8
Волинська	599	587	-2,0	98	94	-4,1	723	738	2,1
Дніпропетровська	2063	1737	-15,8	269	280	4,1	2382	2073	-13,0
*Донецька	1049	371	-64,6	114	113	-0,9	1241	542	-56,3
Житомирська	931	795	-14,6	176	120	-31,8	1155	1100	-4,8
Закарпатська	457	435	-4,8	112	88	-21,4	554	514	-7,2
*Запорізька	1183	565	-52,2	145	82	-43,4	1485	717	-51,7
Івано-Франківська	871	805	-7,6	118	85	-28,0	1122	1033	-7,9
Київська	1669	1267	-24,1	235	183	-22,1	2106	1551	-26,4
Київ	2124	1487	-30,0	114	83	-27,2	2348	1648	-29,8
Кіровоградська	619	609	-1,6	64	88	37,5	785	795	1,3
*Луганська	301	33	-89,0	47	4	-91,5	418	37	-91,1
Львівська	1902	1797	-5,5	228	238	4,4	2426	2353	-3,0
*Миколаївська	1073	776	-27,7	118	115	-2,5	1320	995	-24,6
Одеська	1445	1157	-19,9	147	137	-6,8	1680	1433	-14,7
Полтавська	1010	789	-21,9	132	95	-28,0	1271	982	-22,7
Рівненська	738	623	-15,6	121	131	8,3	915	747	-18,4
Сумська	737	604	-18,0	79	63	-20,3	892	733	-17,8
Тернопільська	623	540	-13,3	76	96	26,3	826	741	-10,3
*Харківська	1591	867	-45,5	211	148	-29,9	1812	979	-46,0
*Херсонська	662	75	-88,7	97	13	-86,6	796	95	-88,1
Хмельницька	672	624	-7,1	102	123	20,6	845	787	-6,9
Черкаська	646	545	-15,6	112	106	-5,4	761	664	-12,7
Чернігівська	592	558	-5,7	124	95	-23,4	729	686	-5,9
Чернівецька	373	371	-0,5	69	72	4,3	450	452	0,4
Севастополь									
ЗАГАЛОМ	24521	18628	-24,0	3238	2791	-13,8	29738	23145	-22,2

* – регіони, в яких рівень аварійності суттєво знизилася через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій.

* Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022: ДТП 12-2022: Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

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

Регіон	ДТП з загиблими та/або травмованими								
	усього			загинуло			травмовано		
	2020	2021	%	2020	2021	%	2020	2021	%
АР Крим							0		
Вінницька	738	591	-19,9	160	130	-18,8	902	696	-22,8
Волинська	728	599	-17,7	114	98	-14,0	842	723	-14,1
Дніпропетровська	2288	2063	-9,8	306	269	-12,1	2738	2382	-13,0
Донецька	1044	1049	0,5	115	114	-0,9	1273	1241	-2,5
Житомирська	985	931	-5,5	159	176	10,7	1194	1155	-3,3
Закарпатська	542	457	-15,7	108	112	3,7	667	554	-16,9
Запорізька	1259	1183	-6,0	171	145	-15,2	1566	1485	-5,2
Івано-Франківська	751	871	16,0	118	118	0,0	916	1122	22,5
Київська	1948	1669	-14,3	305	235	-23,0	2465	2106	-14,6
Київ	2077	2124	2,3	111	114	2,7	2349	2348	0,0
Кіровоградська	635	619	-2,5	79	64	-19,0	780	785	0,6
Луганська	288	301	4,5	42	47	11,9	384	418	8,9
Львівська	1926	1902	-1,2	278	228	-18,0	2493	2426	-2,7
Миколаївська	998	1073	7,5	103	118	14,6	1283	1320	2,9
Одеська	1843	1445	-21,6	200	147	-26,5	2214	1680	-24,1
Полтавська	1023	1010	-1,3	134	132	-1,5	1298	1271	-2,1
Рівненська	798	738	-7,5	152	121	-20,4	982	915	-6,8
Сумська	648	737	13,7	85	79	-7,1	791	892	12,8
Тернопільська	552	623	12,9	64	76	18,8	679	826	21,6
Харківська	1813	1591	-12,2	173	211	22,0	2178	1812	-16,8
Херсонська	736	662	-10,1	122	97	-20,5	868	796	-8,3
Хмельницька	699	672	-3,9	117	102	-12,8	881	845	-4,1
Черкаська	768	646	-15,9	130	112	-13,8	948	761	-19,7
Чернігівська	611	592	-3,1	130	124	-4,6	711	729	2,5
Чернівецька	442	373	-15,6	65	69	6,2	572	450	-21,3
Севастополь									
ЗАГАЛОМ	26140	24521	-6,2	3541	3238	-8,6	31974	29738	-7,0
ЗА ДОБУ	71	67	-5,63	10	9	-10,0	87	82	-5,7

* Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022: ДТП 12-2022: Департамент патрульної поліції. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

Додаток Є

Список опублікованих праць за темою дисертації

1. Рудик М. М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : монографія. Київ : 7БЦ, 2023. 405 с.
2. Rudyk M., Maslienikova K., Nosevych N., Vintsuk V., Fatkhutdinov V. The Role of the Number of Detected Criminal Offenses in the Police Performance Indicators System. *Cuestiones Políticas*. 2022. Vol. 40. № 73. P. 90–107. DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4073.04>. URL: <https://produccioncientificaluz.org/index.php/cuestiones/article/view/38387/42561>
3. Savchenko V., Borsuk N., Hrabynskyi M., Guyvan P., Rudyk M. Factors of Volitional Attributiveness of the Legal Transaction based on International Experience. *Cuestiones Políticas*. 2022. Vol. 40. № 75. P. 498–521. DOI: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4075.30>/ URL: <https://produccioncientificaluz.org/index.php/cuestiones/article/view/39324/44232>
4. Mykola Rudyk (2022). Special measures for the prevention of criminal offenses in the realm of road transport sector. *Journal of the University of Zulia*. 2022. № 13(38). P. 212-234. URL: <https://doi.org/10.46925//rdluz.38.16>
5. Рудик М. М. Кримінальна відповідальність за хуліганство, пов'язане з опором представнику влади або представнику громадськості, який виконує обов'язки з охорони громадського порядку: характеристика та форми реалізації. *Право та державне управління*. 2021. № 2. С. 68-74. URL: http://pdu-journal.kpu.zp.ua/archive/2_2021/13.pdf
6. Рудик М. М. Стратегія забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: кримінологічний підхід. *Правові новели*. 2021. № 15. С. 265–273. URL: http://legalnovels.in.ua/journal/15_2021/35.pdf
7. Рудик М. М. Генезис нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 1. С. 422–425. URL: http://www.lsej.org.ua/1_2022/105.pdf

8. Рудик М. М. Кримінологічне прогнозування, планування та програмування в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Наукові праці МАУП. Юридичні науки*. 2022. № 2 (62). С. 105–110. URL: <http://journals.maup.com.ua/index.php/law/article/view/2531>

9. Рудик М. М. Суб'єкти забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатація автомобільного транспорту. *Правова позиція*. 2022. № 4 (37). С. 219–224. URL: <https://legalposition.umsf.in.ua/archive/2022/4/41.pdf>

10. Рудик М. М. Причини та умови вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. Вип. 5. С. 110–115. URL: <http://nvppp.in.ua/vip/2022/5/25.pdf>

11. Рудик М. М. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Юридичний вісник*. 2022. № 6. С. 95–103. URL: http://yurvisnyk.in.ua/v6_2022/12.pdf

12. Рудик М. М. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2022. № 6. С. 246–251. URL: http://apnl.dnu.in.ua/6_2022/38.pdf

13. Рудик М. М. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Академічні візії*. 2022. Вип. 14. URL: <https://www.academy-vision.org/index.php/av/article/view/201>

14. Рудик М. М. Міжнародно-правова практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2022. Вип. 35. С. 155–166. URL: <https://nzlulp.org.ua/index.php/-journal/article/view/715>

15. Рудик М. М. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації

автомобільного транспорту. *Київський часопис права*. 2023. № 1. С. 303–309.
URL: <http://kyivchasprava.kneu.in.ua/index.php/kyivchasprava/article/view/290/277>.

16. Рудик М. М. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки. *Юридичний науковий електронний журнал Запорізького національного університету*. 2023. Вип. №2. С. 446–449.
URL: http://www.lsej.org.ua/2_2023/105.pdf

17. Рудик М. М. Віктимологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Правові новели*. 2023. № 19. С. 117–124.
URL: http://legalnovels.in.ua/journal/19_2023/16.pdf

18. Рудик М. М. Сучасний стан та тенденції кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту - *Актуальні проблеми держави і права*. 2023. № 97. С. 179–188.
URL: <http://apdp.in.ua/v97/22.pdf>

19. Рудик М. М. Детермінанти, що впливають на вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Recht der Osteuropäischen Staaten (ReOS)*. 2023. № 1. С. 60–69.
URL: <https://www.uni-goettingen.de/de/reos+01/2023/676035.html>

20. Rudyk, Mykola (2023). Genesis of normative and legal provision of road safety: domestic and foreign experience. *Social and Human Sciences. Polish-Ukrainian scientific journal*, 01 (37). URL: <https://nsg-2023.blogspot.com/2023/02/20230109.html> (accessed 08 February 2023).

21. Рудик М. М. Загальна характеристики звільнення від кримінальної відповідальності за корупційні злочини. *Деліктологія: монографія*. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 3. Розділ 10. С. 220–241 (Чеська Республіка).

22. Рудик М. М. Особливості державної політики національної безпеки України на сучасному етапі. *Деліктологія: монографія*. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 4. Розділ 10. С. 238–264 (Чеська Республіка).

23. Рудик М. М. Генеза нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Деліктологія: монографія*.

Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 5. Розділ 10. С. 382–406 (Чеська Республіка).

24. Рудик М. М. Основи забезпечення безпеки дорожнього руху: вітчизняний та зарубіжний досвід. *Деліктологія: монографія*. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 6. Розділ 10. С. 257–281. (Чеська Республіка).

25. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Деліктологія: монографія*. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 7. С. 213–236. (Чеська Республіка).

26. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Деліктологія: монографія*. Куновіце: Академія ГУСПОЛ : 2021. Т. 8. С. 213–236. (Чеська Республіка).

27. Рудик М. М. Кримінально-правова характеристика злочинів проти правосуддя. *Актуальні тенденції сучасних наукових досліджень* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Куновіце, Чеська Республіка, 30–31 лип. 2021 р.). Куновіце : Академія ГУСПОЛ, 2021. С. 25–32.

28. Рудик М. М. Генеза нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Сучасні наукові дослідження: досягнення, інновації та перспективи розвитку* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Куновіце, Чеська Республіка, 17–18 лют. 2022 р.). Куновіце : Академія ГУСПОЛ, 2022. С. 26–31.

29. Рудик М. М. Нормативно-правове забезпечення дорожнього руху: міжнародний досвід. *Актуальні проблеми права в умовах сучасних викликів* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Біла Церква, 14 квіт. 2022 р.). Біла Церква : Білоцерк. нац. аграрн. ун-т, 2022. С. 47–50.

30. Рудик М. М. Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану. *Проблеми кваліфікації та розслідування кримінальних правопорушень в умовах воєнного стану* : матеріали наук.-теорет. конф. (Київ, 26 трав. 2022 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2022. С. 476–478.

31. Рудик М. М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки та експлуатації автомобільного транспорту. *Конституціоналізм в умовах війни* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 23 верес. 2022 р.). Львів : Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2022. С. 91–93.

32. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки та експлуатації автомобільного транспорту. *Актуальні питання судово-експертної діяльності в умовах воєнного стану та повоєнний період* : матеріали Всеукр наук.-практ. конф. (Одеса-Львів, 28 верес. 2022 р.). Одеса, 2022. С. 66–68.

33. Рудик М. М. Кримінологічне прогнозування в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвідом. наук.-практ. круглого столу (Київ, 24 листоп. 2022 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2022. С. 227–231.

34. Рудик М. М. Наукове забезпечення запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки та експлуатації автомобільного транспорту. *Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи попередження злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса 25 листоп. 2022 р.). Одеса : Одеськ. держ. ун-т внутр. справ, 2022. С. 76–79.

35. Рудик М. М. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. *Сучасні шляхи вирішення новітніх проблем науки*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Куновіце, Чеська Республіка, 27-28 листоп. 2022 р.). Куновіце : Академія ГУСПОЛ, 2022. С. 33–36.

36. Рудик М. М. Оперативні підрозділи Національної поліції України у запобіганні кримінальним правопорушенням в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Актуальні питання та перспективи використання оперативно-розшукових засобів у розкритті злочинів в умовах воєнного стану* : матеріали міжвідом. наук.-практ. конф. (Київ, 30 берез. 2023 р.) Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 295–298.