ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

На правах рукопису

УДК 343.9:343.346.5 (477)

**ФОРСЮК МАКСИМ ЮРІЙОВИЧ**

# ЗАПОБІГАННЯ ПОРУШЕННЮ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ

081 «Право»

08 «Право»

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

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

_____Форсюк М.Ю.

Науковий керівник **Бабенко Андрій Миколайович**, доктор юридичних наук, професор

Одеса – 2025

# АНОТАЦІЯ

*Форсюк М.Ю.* Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Одеський державний університет внутрішніх справ, Одеса, 2025.

Дисертація є самостійною завершеною науковою працею, у якій представлені результати комплексного пізнання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Сформульовано систему знань про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як про історичне, кримінологічне та соціально-правове явище. Ґрунтовно проаналізовано зарубіжний досвід кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху та запобігання даному виду протиправних діянь. Сформовано систему факторів, що обумовлюють порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують ним загалом та в умовах воєнного стану.

Проведено аналіз стану дослідження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у вітчизняній науковій доктрині, де розглянуті наукові доробки дослідників як за радянський період, так і за період розвитку України як незалежної суверенної держави. Пропонується висновок, що питання забезпечення безпеки дорожнього руху, забезпечення протидії кримінально караним порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, протидії кримінальним правопорушенням у транспортній сфері завжди перебували у полі зору вітчизняних науковців, однак дослідження окресленої проблематики переважно мало фрагментарний характер.

Проаналізовано порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як історичне та соціально-правове явище.

За результатами проведеного дослідження генезису кримінально-правової заборони даного посягання вдалося виявити самостійні етапи його становлення, до яких автором запропоновано віднести наступні:

- етап зародження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту – від часів Київської Русі до середини XVII століття;

- етап активного становлення кримінальних заборон щодо порушення використання гужового та водного транспорту (від початку дії Соборного уложення 1649 року до прийняття Кримінального уложення 1903 року);

- етап активного розвитку кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту та встановлення бланкетних кримінально-правових норм (від 1903 року до прийняття КК України 2001 року);

- етап встановлення суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у якості самостійного родового об’єкту кримінальних правопорушень (від 2001 року по 2018 рік);

- новітній етап розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародно-правових стандартів та кримінологічної ситуації в країні (від 22 листопада 2018 року до тепер).

Досліджено міжнародно-правові основи та практику зарубіжних 28 країн кримінально-правової заборони порушення правил безпеки дорожнього руху (Азербайджанської Республіки, Болгарії, Великобританії, Грузії, Іспанії, Італії, Киргизької Республіки, Південної Кореї, Латвії, Литви, Німеччини, Норвегії, Республіки Вірменія, Республіки Молдова, Республіки Польща, Республіки Таджикистан, Республіки Узбекистан, Румунії, США, Туркменістану, Туркменістану, України, Фінляндії, Франції, Чехії, Швейцарії, Швеції,

Японії). У результаті було з'ясовано, що зарубіжний законодавець обирає один із трьох варіантів правової охорони безпеки дорожнього руху: 1) порушення правил безпеки дорожнього руху є самостійним родовим об'єктом кримінальних правопорушень (наприклад, Україна, Іспанія, Болгарія, Польща, Литва, Латвія, країни СНД та ін.); 2) законодавець посягання даного виду відносить до порушень проти громадської безпеки (наприклад, Естонія та ін.); 3) порушення правил безпеки дорожнього руху з потерпілим відносить до посягань проти життя та здоров'я особи (наприклад, Швеція, Франція, Фінляндія та ін.). Найбільш схожим до національного є кримінальне законодавство країн-учасниць СНД, що регулює відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, при порівнянні якого можна зробити такі висновки:

- норми, що передбачають відповідальність за аналізоване діяння, мають однакову структуру: відповідальність за необережне заподіяння майнової шкоди, шкоди середньої тяжкості або тяжкої шкоди здоров'ю; відповідальність за необережне заподіяння смерті; відповідальність за необережне заподіяння смерті 2-м і більше особам; стан сп'яніння за законодавством більшості країн-учасниць СНД є обтяжуючою обставиною, за яку передбачено більш суворіше покарання (виняток - Республіка Вірменія, Республіка Казахстан і Республіка Узбекистан);

- додаткове покарання у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом або позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю або займатися певною діяльністю передбачено кримінальним законодавством усіх країн-учасниць СНД;

- основна відмінність полягає в такому елементі складу кримінального правопорушення як об'єктивна сторона, а саме: настання суспільно небезпечного наслідку буде підставою для притягнення до кримінальної або іншої відповідальності.

Доведено, що досліджуване кримінальне правопорушення є найбільш поширеним серед кримінально караних діянь проти безпеки руху та

експлуатації транспорту. Динаміка даного виду кримінальних правопорушень є задовільною, до 2024 року характеризуючись загальним зниженням (за період 2018-2013 років коефіцієнт зниження склав 1,4%). Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська.

Встановлено, що серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Водночас, в статистиці також є примітка щодо суттєвого зниження рівня аварійності через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Відповідно до статистичних даних найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні сім років (з 2018 по 2024 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п’ятницю та вихідні дні.

Аргументовано, що особою, яка вчиняє кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України), у більшості випадків, переважно виступає чоловік у віці від 29 до 39 років. Хоча варто звернути увагу на тенденцію до збільшення цього показника щодо вчинення діяння жінками. Рідше, вік особи, яка вчиняє досліджуване кримінальне правопорушення становить 18–28 років та 40–54 років. За ознакою освіти, злочинцем за досліджуваним діянням, у більшості випадків є особи, яка має повну загальну або середню базову освіту, дещо рідше – професійну технічну освіту. Здебільшого, особи, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху були працездатними, але такими, що ніде не працюють та не навчаються. Що стосується громадянства, необхідно відзначити, що кримінальне правопорушення частіше вчиняють громадяни України.

Запропоновано вважати, що детермінанти порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту – це різноманітні предмети, події, явища, процеси, стани природи і суспільства, що відображаються свідомістю і становлять передумови, підстави для інших, похідних від них явищ, процесів, станів свідомості, форм діяльності, типів відносин. А детермінація порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як кримінального правопорушення - це сукупність різних за природою негативних явищ об'єктивного і суб'єктивного характеру, які у своєму зв´язку обумовлюють кримінальну форму поведінки у суспільстві.

Висловлено тезу про те, що основними загальними причинами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту залишаються перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання.

Запропоновано висновок щодо того, що з введенням воєнного стану було внесено ряд змін у регулювання питань безпеки дорожнього руху, в першу чергу, це стосується правил експлуатації транспорту в комендантську годину, надання переваги спецтранспорту, порядку проїзду блокпостів тощо. Пошкодження дорожнього покриття внаслідок обстрілів, перевантаження транспортних вузлів та збільшення трафіку габаритного транспорту, погіршення стану доріг та відсутність ремонту і належного обслуговування, відсутність дисципліни водіїв, всі ці фактори виступають додатковими детермінантами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану на ряду із загальними причинами та умовами автотранспортної злочинності.

Обґрунтовано позицію, що запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами відбувається за рахунок загально-соціальних та спеціально-кримінологічних заходів, які, у свою чергу, пов'язані між собою.

Перші мають більш загальний порядок та розраховані на зменшення дії криміногенних факторів взагалі, тоді як другі є спеціально направленими, провадяться відповідними державними органами, в першу чергу, поліцією, та спрямовані на реалізацію конкретного впливу на даний вид кримінальних правопорушень, їх детермінант. Окремо також слід виділяти індивідуальні заходи запобігання, які направлені на окремих осіб та їх поведінки.

Доведено, що віктимологічна характеристика учасників дорожнього руху, специфіка, особливості прояву віктимної поведінки як взаємопов'язані складові дозволяють детально оцінити кожен вчинений злочин з урахуванням кримінологічних аспектів особи та поведінки потерпілого. Усе це загалом потребує комплексного використання засобів та методів діяльності правоохоронних органів щодо запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Найголовнішим завданням віктимологічної профілактики на цьому рівні є створення системи ефективного соціального захисту громадян від можливої віктимізації, зміна практики поводження з потерпілими та іншими жертвами порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Розроблено комплекс заходів загально-соціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

***Ключові слова:*** кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, безпека, національна безпека, дорожньо-транспортна пригода, транспорт, дорожній рух, автотранспортна злочинність, детермінанти, судове рішення, особа злочинця, жертва (потерпілий), запобігання, запобіжні заходи, взаємодія суб'єктів запобігання.

## SUMMARY

*Forsiuk M.Y.* Prevention of violation of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles in Ukraine - *Qualification scientific work on the rights of manuscript*.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 "Law." - Odesa State University of Internal Affairs, Odesa, 2025.

The dissertation is an independent completed scientific work, which presents the results of comprehensive knowledge of the prevention of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles. The author formulates a system of knowledge about violations of traffic safety rules and operation of transport as a historical, criminological, social and legal phenomenon. The author analyzes in detail the foreign experience of criminal law protection of road safety and prevention of this type of unlawful acts. The author has formed a system of factors which cause violations of traffic safety rules or operation of transport by persons who drive it in general and under martial law.

The author analyzes the state of research into violations of road safety rules or operation of transport by persons driving vehicles in the national scientific doctrine, and considers the scientific works of researchers both during the Soviet period and during the period of development of Ukraine as an independent sovereign state. The author comes to the conclusion that the issues of ensuring road safety, combating criminal violations of road safety rules or operation of transport by persons driving vehicles, and combating criminal offenses in the transport sector have always been in the focus of national scholars, but the research on these issues has been mostly fragmentary.

The article analyzes violations of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles as a historical and socio-legal phenomenon.

Based on the results of the study of the genesis of the criminal law prohibition of this offense, the author has identified independent stages of its formation, which the author proposes to include the following

- the stage of the origin of criminal liability for violation of the rules of road safety and operation of transport - from the times of Kievan Rus to the middle of the XVII century;

- the stage of active formation of criminal prohibitions on violation of the use of horse-drawn and water transport (from the beginning of the Code of Conciliar Laws of 1649 to the adoption of the Criminal Code of 1903)

- the stage of active development of criminal law protection of traffic safety and operation of various types of transport and the establishment of blanket criminal law norms (from 1903 to the adoption of the Criminal Code of Ukraine in 2001);

- the stage of establishing social relations in the field of traffic safety and operation of transport as an independent generic object of criminal offenses (from 2001 to 2018);

- the newest stage of development of criminal law policy in the field of traffic safety and transport operation, taking into account international legal standards and the criminological situation in the country (from November 22, 2018 to the present).

The article examines the international legal framework and practice of 28 foreign countries of criminalization of violation of road safety rules (Azerbaijan, Bulgaria, Great Britain, Georgia, Spain, Italy, Kyrgyz Republic, South Korea, Latvia, Lithuania, Germany, Norway, the Republic of Armenia, the Republic of Moldova, the Republic of Poland, the Republic of Tajikistan, the Republic of Uzbekistan, Romania, the United States, Turkmenistan, Ukraine, Finland, France, the Czech Republic, Switzerland, Sweden, and the United Kingdom). As a result, it was found that foreign legislators choose one of three options for legal protection of road safety: 1) violation of road safety rules is an independent generic object of criminal offenses (e.g., Ukraine, Spain, Bulgaria, Poland, Lithuania, Latvia, CIS countries, etc.); 2) the legislator classifies this type of offense as an offense against public safety (e.g., Estonia, etc.); 3) violation of road safety rules with a victim is classified as an offense against life and health of a person (e.g., Sweden, France, Finland, etc.). The most similar to the national legislation is the criminal legislation

of the CIS member states regulating liability for violation of traffic rules and operation of vehicles, comparing which the following conclusions can be drawn.

- the provisions providing for liability for the analyzed act have the same structure: liability for negligent infliction of property damage, moderate or serious harm to health; liability for negligent infliction of death; liability for negligent infliction of death to 2 or more persons; the state of intoxication under the legislation of most CIS member states is an aggravating circumstance that is punishable by a more severe penalty (exceptions are the Republic of Armenia, the Republic of Kazakhstan and the Republic of Uzbekistan);

- additional punishment in the form of deprivation of the right to drive a vehicle or deprivation of the right to hold certain positions or engage in certain activities or engage in certain activities is provided for by the criminal legislation of all CIS member states;

- the main difference lies in such element of a criminal offense as the objective side, namely: the occurrence of a socially dangerous consequence will be the basis for bringing to criminal or other liability.

It is proved that the criminal offense under study is the most widespread among the criminalized acts against traffic safety and operation of transport. The dynamics of this type of criminal offense is satisfactory, characterized by a general decline by 2024 (for the period 2018-2013, the decline rate was 1.4%). The most common types of road traffic accidents involving victims are: collisions, pedestrian collisions, collisions with obstacles, cyclist collisions, and overturning. The regions with the highest number of road accidents were: Kharkiv, Odesa, Kyiv, Lviv, and Dnipro.

It was found that the regions with the highest number of road accidents were: Kharkiv, Odesa, Kyiv, Lviv, and Dnipro. At the same time, the statistics also contain a note on a significant decrease in the level of accidents due to the temporary occupation and ongoing hostilities in Donetsk, Zaporizhzhia, Luhansk, Mykolaiv, Kharkiv, and Kherson regions. According to statistics, the largest number of road accidents over the past seven years (from 2018 to 2024) occurred from 17.00 to 18.00, mostly on Fridays and weekends.

It is argued that in most cases, the person who commits a criminalized violation of the rules of road safety or operation of transport (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine) is mainly a man aged 29 to 39 years. Although it is worth noting the tendency to increase this indicator for women. Less often, the age of the person committing the criminal offense under study is 18-28 years and 40-54 years. In terms of education, the perpetrators of the studied offense are in most cases persons with a complete general or secondary basic education, somewhat less often - vocational technical education. For the most part, the perpetrators of criminal offenses in the field of road safety were able-bodied, but not employed or studying. With regard to citizenship, it should be noted that criminal offenses are more often committed by citizens of Ukraine.

It is proposed to consider that the determinants of violation of the rules of road safety or operation of transport are various objects, events, phenomena, processes, states of nature and society reflected by consciousness and constituting the prerequisites, grounds for other phenomena, processes, states of consciousness, forms of activity, types of relations derived from them. And the determination of violation of traffic safety rules or operation of transport as a criminal offense is a set of different in nature negative phenomena of objective and subjective nature, which in their turn determine the criminal form of behavior in societies.

The author suggests that the main common causes of violations of road safety rules or operation of transport are exceeding the safe speed, violation of maneuvering rules, violation of intersection rules, failure to maintain distance, and failure to comply with the requirements of traffic signals.

The author concludes that with the introduction of martial law, a number of changes were made to the regulation of road safety issues, primarily concerning the rules for operating vehicles during curfew, giving preference to special vehicles, the procedure for passing checkpoints, etc. Damage to the road surface as a result of shelling, overloading of transport hubs and increased traffic of oversized vehicles, deterioration of roads and lack of repair and proper maintenance, lack of driver discipline, all these factors are additional determinants of violations of road safety

rules or operation of vehicles by persons driving vehicles during martial law, along with general causes and conditions of motor vehicle crime.

The author substantiates the position that prevention of violations of road safety rules or operation of transport by persons driving vehicles is achieved through general social and special criminological measures, which, in turn, are interrelated. The former are more general in nature and are designed to reduce the impact of criminogenic factors in general, while the latter are specifically targeted, carried out by the relevant state authorities, primarily the police, and aimed at implementing a specific impact on this type of criminal offense and its determinants. Individual prevention measures aimed at individuals and their behavior should also be distinguished separately.

It is proved that the victimization characteristics of road users, specificity, and peculiarities of victim behavior as interrelated components allow for a detailed assessment of each crime committed, taking into account the criminological aspects of the victim's personality and behavior. All of this generally requires the integrated use of means and methods of law enforcement agencies to prevent violations of road safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles.

The main task of victimization prevention at this level is to create a system of effective social protection of citizens from possible victimization, change the practice of dealing with victims and other victims of violations of road safety rules or operation of transport by persons driving vehicles.

The author develops a set of measures of general social, special criminological and individual prevention of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles.

***Key words:*** criminal offense against traffic safety and operation of transport, road traffic accident, transport, traffic, security, national security, motor vehicle crime, determinants, court decision, personality of the offender, victim (victim), prevention, preventive measures, interaction of subjects of prevention.

# СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:*

1. Форсюк М. Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. №4. 2023. С.82-87.

2. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: соціально-правовий вимір. *Юридичний вісник*. №6. 2023. С.328-334.

3. Форсюк М.Ю. Особливості детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час дії воєнного стану. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції* № 6. 2023. С.261-266.

*наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

4. Форсюк М.Ю. Актуальність та практичне значення вивчення феномену порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції* **:** матеріали доповідей, виступів і повідомлень учасників V-го Всеукраїнського круглого столу (м. Львів, 17 грудня 2019 р.). Львів : *Львівський державний університет внутрішніх справ*, 2019. С.289-291.

5. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності:* матеріали Всеукр. наук.-практ.

Інтернет. конф. (м. Одеса. 29 листопада 2019 р.). Одеса: ОДУВС, 2019. С. 216-219.

6. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Протидія організованій злочинності і корупції:* матеріали XIX Всеукр. наук. конф. з кримінології для студентів, аспіратнів та молодих вчених (м. Харків. 2 грудня 2019 р.) / за заг. ред. А.П. Гетьмана і Б.М. Головкіна. Харків: Національний юридичний університет ім. Я.Мудрого, 2019. С. 196-198.

7. Форсюк М.Ю. Проблеми запобігання порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом. *Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаціних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (11 червня 2021 р.) м. Маріуполь-Кривий Ріг, ДонДУВС, 2021. С.517-521.

8. Форсюк М. Ю. Кримінологічні особливості та стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2022). Одеса, ОДУВС, 2022. С.136-138.

9. Бабенко А.М., Форсюк М. Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодав- ство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. 134 с. С.10-14.

10. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

характеристика та запобігання. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.). Одеса, ОДУВС, 2024. С. 273-276.

**ЗМІСТ**

**ВСТУП……..…….18**

**РОЗДІЛ 1. КРИМІНОЛОГІЧНЕ ПІЗНАННЯ ЗАПОБІГАННЯ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ …….. 30**

1.1. Стан дослідження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами……30

1.2. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як історичне та соціально-правове явище……..…..46

1.3. Вивчення та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за кордоном……....61

Висновки до першого розділу…….....……81

**РОЗДІЛ 2. КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ……...…83**

2.1. Кількісно-якісні показники порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами……..……83

2.2. Кримінологічна характеристика особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами……104

2.3. Детермінація порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в умовах воєнного стану……..……..123

Висновки до другого розділу……..…139

**РОЗДІЛ 3. ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ……...141**

3.1. Загально-соціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами……..……..141

3.2. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами……..……..157

3.3. Шляхи удосконалення національної практики запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами…….……172

Висновки до третього розділу……...…….184

**ВИСНОВКИ…….…….. 187**

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……...……195**

**ДОДАТКИ……...218**

# ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Аварійність на автомобільному транспорті - одна з найгостріших соціально-економічних проблем, які стоять перед більшістю країн. Дорожньо-транспортні пригоди та пов'язані з ними негативні наслідки, зокрема заподіяння шкоди життю і здоров'ю людей, як і раніше, залишаються однією з істотних проблем при забезпеченні безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

В Україні з 2018 року по 2024 рік, незважаючи на загальну тенденцію зменшення кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень, зокрема 2018р. – 487133, 2019р. – 444130, 2020р. – 360622, 2021р. – 321443, 2022 р. – 362 636, 2023 р. - 475 595, 2024 р. – 492 479, спостерігається досить високі показники кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 2018 рік – 17485 (3,5% від загальної кількості кримінальних правопорушень), 2019 рік – 17210 (3,8 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2020 рік – 15795 (4,3 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2021 рік – 13493 (4,1 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2022 рік – 12755 (3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2023 рік – 10926 (2,3 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), 2024 рік – 10662 (2,2 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь).

За весь досліджуваний період спостерігається стійка тенденція того, що в структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту найбільш поширеними є суспільно небезпечні діяння, передбачені ст. 286 КК України: - у 2018 році – 8257 (47 %); у 2019 році – 8739 (50,7 %); у 2020 році – 8864 (56,1 %); у 2021 році – 7961 (59 %); у 2022 році – 6366 (49,9 %); у 2023 році – 7017 (64,2 %); у 2024 році – 7455 (69,9 %).

Зростаючі темпи автомобілізації ведуть до підвищення інтенсивності руху, впливають на кількість і характер дорожньо-транспортних пригод. Однак інфраструктура населених пунктів (особливо великих адміністративних центрів), не пристосована до такого «автомобільного буму», що з огляду на

очевидні об’єктивні причини не дає змоги достатньою мірою ефективно забезпечити захищеність учасників дорожнього руху від дорожньо-транспортних пригод та їхніх наслідків, а також «провокує» водіїв на порушення правил дорожнього руху.

Реформування кримінального та адміністративного законодавства в частині забезпечення безпеки руху та експлуатації транспортних засобів здійснюється не завжди послідовно, ухвалювані законодавчі рішення деколи є помилковими та важко пояснюваними з позицій логіки та справедливості. Відсутність належного взаємозв’язку кримінального та адміністративного законодавства в галузі запобігання дорожньо-транспортним кримінальним правопорушенням призводить до того, що відповідні правові заходи щодо запобігання порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів діють один від одного відокремлено. Разом з цим, адміністративне законодавство, що регулює поведінку водіїв, не завжди має необхідний попереджувальний потенціал у цій сфері.

Кримінально-правові заходи у сфері протидії порушенням правил дорожнього руху і транспортних засобів, особливо прийняті останніми роками, у відриві від інших галузей законодавства, не враховують сучасних тенденцій розвитку розглянутого негативного явища. Окрім того, як свідчить офіційна статистика та емпірична база, посилення заходів кримінально-правового впливу не приносить очікуваного позитивного результату, що адекватно не позначилося на динаміці дорожньо-транспортних кримінально караних діянь. Фактично правоохоронні органи реагують на негативні прояви неправомірної поведінки водіїв уже після скоєння кримінального правопорушення і настання тяжких наслідків.

Вищевказане доводить необхідність теоретичного осмислення суті шуканої проблеми з погляду сучасного стану організації дорожнього руху, інноваційних можливостей, транспортного навантаження, а також необхідно виробити інший підхід до застосування заходів контролю та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Зазначені обставини свідчать про наявність невирішених концептуальних проблем запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, й зумовлює **значну актуальність** цього дисертаційного дослідження.

Науковим підґрунтям для підготовки зазначеної роботи стали наукові праці Л.М.Абакіної-Пілявської, А.М. Бабенка, О. М. Бандурки, В.С. Батиргареєвої, В. В. Голіни, Б. М. Головкіна, Д. В. Горшкова, І.М. Даньшина, О. М. Джужі, А. П. Закалюка, А. Ф. Зелінського, В. І. Жульова, В. Є. Квашиса, В.Я. Конопельського, М.В.Корнієнка, О. М. Костенка, О.Г. Кулика, О.М. Литвака, О.М. Литвинова, Н.В. Медведенко, С.В. Медведенка, В.О. Меркулової, М. І. Мельника, Є.С.Назимка, С. Я. Лихової, В. А. Мисливого, О. М. Мойсюка, А.А. Музики, В.О. Навроцького, О.В. Негодченка, С. І. Нежурбіди, В. І. Осадчого, В. П. Попович, В. П. Тихого, В. І. Шакуна та ін.

Водночас більшість досліджень названих авторів проводилися в розрізі внесення змін і доповнень до норм кримінального та адміністративного законодавства про відповідальність за дорожньо-транспортні правопорушення. У їхніх роботах переважно розглядалися кримінально-правові аспекти боротьби з порушеннями правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів без належного взаємозв’язку з кримінально-процесуальними, кримінально-виконавчими, адміністративними та іншими правовими заходами. Таким чином, наразі, відсутнє комплексне дослідження проблеми запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

**Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами**. Дисертацію виконано відповідно до положень Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 14 вересня 2020 р. № 392/2020); Робота відповідає Національній стратегії у сфері прав людини на 2021-2023 роки (затверджена указом Президента України від 24 березня 2021 року №

119/2021); Пріоритетним напрямам розвитку науки і техніки та інноваційної діяльності (відповідно до Закону України від 12 січня 2023 року N 2859-IX зі змінами); Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 р. № 454), а також в межах науково-дослідних робіт Одеського державного університету внутрішніх справ «Пріоритетні напрямки розвитку реформування правоохоронних органів в умовах розгортання демократичних процесів у державі» (державний реєстраційний номер №0116U006773), а також науково-дослідницької роботи кафедри кримінально-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ «Забезпечення кримінально-правової діяльності суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням в інтересах кримінального судочинства» (протокол Вченої ради ОДУВС №2 від 23.09.2024 р.) та згідно з планом науково-дослідницької роботи кафедри кримінального права та кримінології Одеського державного університету внутрішніх справ «Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи запобігання злочинності» (державний реєстраційний номер № 012U002156). Тему дисертації затверджено Вченою радою Одеського державного університету внутрішніх справ 30 жовтня 2020 р. (протокол № 3). Тему уточнено 25 березня 2025 року (протокол №3)

**Мета і завдання дослідження**. Метою дисертаційної роботи є комплексне дослідження проблеми запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом та розробка науково обґрунтованих рекомендацій щодо його вдосконалення.

Для досягнення зазначеної мети вирішити такі завдання:

- описати сучасний стан дослідження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- охарактеризувати порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як історичне та соціально-правове явище;

- з’ясувати особливості зарубіжної практики запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- надати кількісні та якісну характеристику порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- визначити кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- виявити детермінацію порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- сформулювати теоретичні засади загальносоціального та спеціально-кримінологічного запобігання, віктимологічної профілактики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- визначити віктимологічні заходи профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

- запропонувати напрями удосконалення заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

*Об’єктом дослідження* є суспільні відносини, що виникають унаслідок функціонування системи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

*Предметом дослідження* є кримінологічна характеристика та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

**Методи дослідження** обрані з урахуванням поставленої мети та окреслених завдань дослідження. Методологічною основою дослідження системи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами визначено основні положення та закони діалектики і філософські категорії теорії пізнання в їх єдності розвитку, взаємозв'язку та взаємовпливі (розділи 1–3). На основі системно-структурного методу вдалося виявити динаміку, структуру та інтенсивність порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, закономірності змін та систему детермінант; розкрити організацію запобігання суб'єктами такої діяльності; визначити основні напрями її удосконалення; обґрунтувати загальні висновки за підрозділами дисертації (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, висновки). Історичний метод дав можливість сформулювати об'єкт дослідження, а також простежити стан наукової розробки питань щодо підходів у розумінні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в нерозривному зв'язку з особливостями розвитку законодавства, економічними, соціальними та демографічними процесами в іторичній ретроспективі (підрозділи 1.1, 1.2, 1,3, 2.1, 2.2, 2.3). Логіко-нормативний метод дозволив здійснити аналіз функцій, завдань і повноважень суб'єктів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (підрозділи 3.1, 3.2, 3.3.). Соціологічні методи дослідження використано під час судових вироків, думки фахівців щодо досліджуваних наукових питань (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3). Порівняльно-правовий (компаративістський) метод дозволив виявити позитивний вітчизняний та зарубіжний досвід запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху

або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також в інших країнах (підрозділи 1,1, 3.3). Статистичний метод та метод моделювання використовувалися при обробці емпіричних даних та опрацюванні кримінологічної характеристики досліджуваного виду кримінальних правопорушень, вивчення особи, яка вчиняє кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України та потерпілих (підрозділи 2.1,2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3.).

*Нормативно-правову та теоретичну база* дисертації становлять Конституція України, закони і підзаконні нормативно-правові акти України станом на січень 2025 року. В роботі також використані результати досліджень, висвітлені у зарубіжній та вітчизняній науковій літературі з кримінології, кримінального, кримінально-виконавчого права, філософії, соціології, психології, історії, що містить наукові результати про порушення правил безпеки дорожнього руху, регіональні особливості, детермінацію та запобігання вказаним кримінальним правопорушенням.

*Емпіричну базу дослідження* становлять дані кримінально-правової статистики Офісу Генерального прокурора про стан та структуру кримінальних правопорушень за 2018-2024 рр., аналітичні огляди Національної поліції України, Верховного Суду, дані судової статистики за 2018–2024 рр.; результати вивчення вироків за вчинення кримінальних правопорушень, пов’язаних порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, результати опитування 150 працівників працівників правоохоронних органів щодо кримінальної відповідальності та запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, що дисертація є одним із перших досліджень, в якому представлено ґрунтовну кримінологічну характеристику, систему детермінант та запропоновано заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або

експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Проведене дослідження дозволило обґрунтувати нові положення, висновки і рекомендації, що мають як теоретичне, так й практичне значення, зокрема:

*уперше:*

- надано характеристику порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи удосконалення національної практики як об'єкта кримінологічного аналізу в умовах війни, що проявляється у негативних змінах кількісно-якісних показників цих кримінальних правопорушень, а саме, у негативній їх динаміці, збільшенні ступеню суспільної небезпеки діянь, зміни детермінантів;

- визначено етапи становлення кримінально-правової охорони правил безпеки дорожнього руху, а саме: етап зародження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (від часів Київської Русі до середини XVII століття); етап активного становлення кримінальних заборон щодо порушення використання гужового та водного транспорту (від початку дії Соборного уложення 1649 року до прийняття Кримінального уложення 1903 року); етап активного розвитку кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту та встановлення бланкетних кримінально-правових норм (від 1903 року до прийняття КК України 2001 року); етап встановлення суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у якості самостійного родового об'єкту кримінальних правопорушень (від 2001 року по 2018 рік); новітній етап розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародно-правових стандартів та кримінологічної ситуації в країні (від 22 листопада 2018 року до тепер).

- аргументовано, що зарубіжна практика запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами будується на автоматизації регулювання дорожнього

руху та автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, а частині впливу правовими засобами переважає суворість покарання та обов'язковість застосування високих економічних засобів профілактики дорожньо-транспортних пригод;

- встановлено три основні концепції правової охорони безпеки дорожнього руху за законодавством зарубіжних країн: 1) порушення правил безпеки дорожнього руху є самостійним родовим об'єктом кримінальних правопорушень (наприклад, Україна, Іспанія, Болгарія, Польща, Литва, Латвія, країни СНД та ін.); 2) законодавець посягання даного виду відносить до порушень проти громадської безпеки (наприклад, Естонія та ін.); 3) порушення правил безпеки дорожнього руху з потерпілим відносить до посягань проти життя та здоров'я особи (наприклад, Швеція, Франція, Фінляндія та ін.);

- розкрито зміст елементів кримінологічної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи удосконалення національної практики з виокремленням відомостей про стан, структуру, динаміку й географію кримінально караних діянь цієї категорії;

*удосконалено:*

- кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

- науковий підхід до розуміння детермінантів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як різноманітні предмети, події, явища, процеси, стани природи і суспільства, що відображаються свідомістю і становлять передумови, підстави для інших, похідних від них явищ, процесів, станів свідомості, форм діяльності, типів відносин;

- науковий підхід до визначення детермінації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як кримінального правопорушення як сукупність різних за природою негативних явищ

об’єктивного і суб’єктивного характеру, які у своєму зв´язку обумовлюють кримінальну форму поведінки у суспільстві;

- система заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами;

*набуло подальшого розвитку:*

- наукове бачення шляхів імплементації зарубіжного досвіду запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що ґрунтується на внесенні змін та доповнень до законодавства;

- теоретичне обґрунтування необхідності удосконалення положень адміністративного законодавства як запобіжного заходу запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами;

- місце та значення віктимологічної профілактики в системі запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами;

- рекомендації щодо запровадження новітніх методів на автоматизації регулювання дорожнього руху та автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху.

**Практичне значення отриманих результатів** в тому, що результати дисертації (висновки, пропозиції, рекомендації) можуть бути використані:

у науково-дослідній роботі – як теоретична база для наукових досліджень у сфері запобігання порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (акт впровадження від 11 квітня 2025 року);

у навчальному процесі – під час підготовки навчально-методичних видань та у проведенні навчальних занять із дисциплін «Кримінологія», «Кримінологія та профілактика правопорушень», «Кримінальне право України (акт впровадження від 11 квітня 2025 року);

у правотворчій діяльності – під час вдосконалення нормативно-правових актів із запобігання порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

у правозастосовній сфері – в якості заходів з підвищення ефективності запобігання порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

**Особистий внесок здобувача.** Всі сформульовані у дисертації положення, висновки та рекомендації ґрунтуються на власних наукових результатах і дослідженнях здобувача.

**Апробація матеріалів дисертації.** Основні положення дисертації, отримані висновки і пропозиції автором висвітлювалися і обговорювалися на регіональних, всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях, форумах і круглих столах: Всеукраїнському круглому столі «Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції» (м. Львів, 17 грудня 2019 р.); Всеукраїнській науково-практичній Інтернет конференції «Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності» (м. Одеса. 29 листопада 2019 р.); XIX Всеукраїнській науковій конференції з кримінології для студентів, аспіратнів та молодих вчених «Протидія організованій злочинності і корупції» (м. Харків. 2 грудня 2019 р.); Всеукраїнської науково-практичної конференції «Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаціних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)» (11 червня 2021 р. м. Маріуполь-Кривий Ріг); Всеукраїнській науковій конференції «Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики» (м. Одеса, 12 грудня 2022); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика» (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) *у співавторстві з А.М.Бабенком, де внесок автора М.В.Форсюка становить 70%, а саме, загальний аналіз феномена кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, а також виділення системи факторів їх детермінації*.

*Результати співавтора у дисертації не використовувалися*; Всеукраїнській науковій конференції «Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики» (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.).

**Публікації.** Основні положення дисертаційної роботи опубліковано у 10 наукових працях, з яких: 3 статті в наукових фахових виданнях України, 7 тезах матеріалів конференцій.

**Структура та обсяг дисертації**. Дисертація композиційно складається з анотації, вступу, трьох розділів, що включають 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел, що включає 218 найменуваня, 3 додатків. Повний обсяг дисертації становить - 227 сторінок, з яких: основний текст –178 сторінок, список використаних джерел – 23 сторінки, додатки –10 сторінок.

# РОЗДІЛ 1. КРИМІНОЛОГІЧНЕ ПІЗНАННЯ ЗАПОБІГАННЯ НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

## 1.1. Стан дослідження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

З огляду на розбудову правової держави та активізацію громадянського суспільства, забезпечення безпеки на дорогах і попередження кримінально караних діянь, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспорту, є важливим практичним завданням, особливо в умовах воєнного стану. Це також потребує розробки комплексної наукової концепції, спрямованої на гарантування безпеки дорожнього руху та ефективну протидію кримінальним правопорушенням у цій сфері.

Проблеми, пов'язані з цією темою, вже неодноразово привертали увагу українських науковців. Зокрема, ще в радянський період, у 1987 році, В.А. Мисливим було проведено ґрунтовне наукове дослідження на тему: «Боротьба органів внутрішніх справ з дорожньо-транспортними злочинами, пов’язаними із заподіянням шкоди пішоходам», у якому розглядалися визначення кримінальних правопорушень, що виникають через порушення правил дорожнього руху та спричиняють шкоду пішоходам. Аналізувалася роль і місце органів внутрішніх справ у боротьбі з такими правопорушеннями, їхні причини та умови, кримінологічні особливості. Крім того, автор пропонував ідеї щодо покращення роботи органів внутрішніх справ УРСР у напрямку запобігання та протидії дорожньо-транспортним кримінальним правопорушенням [132, с, 514].

Ще однією важливою науковою працею, присвяченою цій темі, є дисертаційне дослідження С.В. Гізімчук на тему: «Кримінальна

відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху» (1999 рік). Автор досліджує соціальні причини встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху. Він детально аналізує соціально-економічні, технічні, нормативні та кримінологічні аспекти, які зумовлюють необхідність кримінального покарання за недотримання вимог щодо безпеки на дорогах [25, с. 7–10]. Важливо відзначити, що саме в цій роботі вперше було чітко визначено та глибоко проаналізовано поняття «дорожній рух». На цій основі дослідник запропонував внести уточнення до формулювання чинної на той час кримінально-правової норми, яка стосувалася порушення правил, норм і стандартів безпеки дорожнього руху, тобто до прийняття Кримінального кодексу України 2001 року. Ключовими концептуальними положеннями цієї праці стали визначення сутності понять «дія» та «бездіяльність» як форм вчинення злочину, розкриття специфіки причинно-наслідкового зв'язку між порушенням правил безпеки та завданою злочином шкодою, а також детальне охарактеризування суб'єкта злочину даної категорії [25, с. 9–10]. Попри безсумнівну наукову цінність та важливість досягнень С.В. Гізімчук, слід зазначити, що значна частина її висновків на сьогоднішній день втратила свою актуальність і є застарілою з огляду на чинне кримінальне законодавство та практику його застосування.

О.Ю. Салманова у 2002 році виконала дослідження за темою «Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху» [176], ця праця, хоча й не зосереджена на кримінально-правових або кримінологічних аспектах, все ж розглядає місце та роль органів внутрішніх справ у системі протидії та запобігання кримінальним правопорушенням, що загрожують безпеці дорожнього руху та використанню транспорту приватними особами.

У 2005 році В.А. Мисливий захистив дисертацію на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук на тему: «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та

кримінологічне дослідження)» [131, с. 27]. Ця праця стала першим в українській науці комплексним дослідженням кримінально-правових і кримінологічних аспектів злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Науковець проаналізував кримінологічну характеристику цих правопорушень за тридцятирічний період, виявив та описав економічні, соціальні, законодавчі, нормативні, юрисдикційні, організаційні та інші чинники, що сприяють скоєнню дорожньо-транспортних правопорушень. Особливої уваги заслуговує розроблена в роботі структура злочинної поведінки в цих діяннях, включаючи спосіб їх вчинення та умови, в яких вони відбуваються. Також визначено типові риси особи злочинця та віктимологічні характеристики потерпілих. Крім того, науковець робить припущення, що «формуванню криміногенної поведінки найбільше сприяють соціальні детермінанти: зневажливе ставлення учасників дорожнього руху до безпеки дорожнього руху, керування транспортом у стані сп'яніння, застосування невідповідних прийомів керування транспортними засобами, а також вплив психофізіологічних якостей учасників дорожнього руху» [131, с. 28]. В.А. Мисливий за результатами свого дослідження зауважує, що для «запобігання зазначеним злочинам є доцільним створення координуючого урядового центру, рішення якого були б обов’язковими для суб’єктів системи безпеки дорожнього руху; прийняття Національної програми забезпечення безпеки дорожнього руху; підвищення карального впливу законодавства за найбільш небезпечні порушення правил безпеки дорожнього руху; оснащення органів внутрішніх справ сучасною електронно-обчислювальною технікою і технологіями, вдосконалення підготовки кадрів» [131, с. 29]. Деякі висновки, пропозиції, рекомендації та положення, представлені в цьому дослідженні, зберігають свою актуальність і сьогодні.

У 2007 році було виконано вагоме дослідження за спеціальністю 12.00.07, яке розглядало специфіку роботи Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України в галузі забезпечення безпеки дорожнього руху [128] .

У 2008 році наукова спільнота ознайомилася з дисертаційним дослідженням С.В. Бабаніна, присвяченим вивченню історичної еволюції кримінальної відповідальності за порушення правил, норм і стандартів безпеки дорожнього руху. У роботі також проведено кримінально-правовий аналіз порушень чинних транспортних правил, порядку призначення покарання та розглянуто шляхи вдосконалення кримінально-правової охорони безпеки руху транспорту [5, с. 6–7]. Варто відзначити цікаву ідею автора щодо класифікації транспортних засобів на автомобільному транспорті на моторні, маломоторні та безмоторні. Така класифікація сприяла б точнішому визначенню транспортних засобів та їх універсальному застосуванню в нормативних актах, що використовуються при кваліфікації злочинів, пов'язаних з порушенням транспортних правил. Окрім цього, дослідник акцентував увагу на вдосконаленні чинних кримінально-правових норм у частині диференціації відповідальності, а також на запровадженні додаткового покарання у вигляді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю у всіх без винятку санкціях статей про порушення безпеки на транспорті, а також на низці інших висновків [5, с. 9–12].

Далі варто згадати дисертаційну роботу Я.В. Матвійчука на тему «Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження)». У цій праці основну увагу приділено аналізу порушень правил дорожнього руху або експлуатації транспорту згідно з кримінальним законодавством України, Литви, Латвії та Естонії. Досліджено особливості застосування кримінально-правових норм у кожній з цих країн, а також проведено юридичний порівняльний аналіз зазначених порушень [126, с. 7–8]. Науковець виявляє схожі та відмінні характеристики систем покарань і їх окремих видів, а також загальних положень про звільнення від кримінальної відповідальності та покарання за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту, як вони відображені в кримінальному законодавстві України, Литви, Латвії та Естонії. Крім того, він пропонує власну систему критеріїв для

розмежування кримінально караних порушень правил дорожнього руху від інших відповідних правопорушень, таких як адміністративні, дисциплінарні та цивільно-правові [126, с. 9–11].

Слід також згадати низку криміналістичних досліджень, що стосуються розслідування дорожньо-транспортних пригод. У цих роботах, серед інших питань, розглядалися кримінально-правові та кримінологічні аспекти порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Одним із таких досліджень є праця П.П. Луцюка «Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів» (2007 рік) [123]; «Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти)» (М.П. Климчук, 2007 рік) [69] у цій праці розглядаються особливості проведення ключових процесуальних і слідчих дій, а також питання взаємодії слідчого з іншими суб’єктами процесу доказування. Крім того, розроблено покроковий алгоритм дій слідчого під час розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту. Ще однією працею П.П. Луцюка є «Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів» (2008 рік) [124]; «Особливості процесуального доказування в ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених в несприятливих умовах» (П.С. Луцюк, 2009 рік) [125] де науковець зосередився на вивченні криміналістичних, процесуальних та організаційних аспектів розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів. Розглянуто ключові елементи криміналістичної характеристики даного виду злочинів, досліджено особливості початкового та подальшого етапів розслідування, планування та проведення окремих слідчих дій, використання спеціальних знань та взаємодію слідчого з іншими учасниками кримінального процесу. Ще одним дослідженням є «Техніко-криміналістичне дослідження документів на транспортні засоби» М.Ю.

Будзієвського (2009 рік), в якому систематизовано методи техніко-криміналістичного дослідження документів та розкрито особливості призначення й проведення досліджень та експертиз документів, що стосуються водіння, володіння та керування автомобільним транспортом [15].

У 2010 році В.І. Дячук у своїй дисертації здійснив комплексний науковий аналіз інституту спеціальних знань у процесі розслідування дорожньо-транспортних злочинів. Він також визначив сутність поняття «спеціальні автотехнічні знання», які застосовуються при розслідуванні дорожньо-транспортних пригод [49]. Слід також згадати працю О.С. Ховпуна, в якій розроблено теоретичні та практичні аспекти розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних з порушенням правил дорожнього руху та експлуатації автотранспортних засобів, що ускладнюються зникненням водія-учасника з місця дорожньо-транспортної пригоди [190]. У 2010 році С.І. Ольховенко було розроблено методику розслідування випадків залишення в небезпеці особи, яка постраждала внаслідок дорожньо-транспортної пригоди [140].

У 2013 році було захищено дисертаційне дослідження К.О. Полтави на тему «Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов’язані із загибеллю людей або із тяжким тілесним ушкодженням, в Україні» [146], у якому було проведено глибокий аналіз причин та умов, що сприяють скоєнню автотранспортних злочинів, які призводять до загибелі людей або тяжких тілесних ушкоджень в Україні. Автор проаналізував статистичні дані, виявив певні тенденції та спробував пояснити окремі показники. У дисертації також розкрито сутність запобігання даному виду кримінальних правопорушень, розглянуто особливості загально-соціального та спеціально-кримінологічного запобігання цим злочинам та запропоновано шляхи удосконалення заходів з метою підвищення ефективності кримінально-правової політики в цій сфері.

В.Ю. Микулець, досліджуючи питання інформаційно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, визначає останнє як

«сукупність процесів, пов'язаних з поширенням, отриманням, обробкою, аналізом, зберіганням та накопиченням інформації, що міститься в базах даних інформаційних систем і використовується для забезпечення функціонування транспортних мереж країни. Ця система включає отримання, обробку, накопичення, зберігання, аналіз та передачу інформації до органів управління для прийняття рішень, де ключовими елементами є швидкий доступ та захист такої інформації, що забезпечується використанням технічних засобів, програмного забезпечення та методичних інструкцій» [129, с. 9-10].

Слід також відзначити дисертаційне дослідження Р.В. Яровоі, присвячене питанням адміністративної відповідальності водіїв автомобільного транспорту. У цій роботі представлено низку цінних висновків щодо вдосконалення адміністративно-правових норм та розмежування адміністративних правопорушень і кримінальних злочинів у цій галузі [198].

У своїй науковій статті С.М. Гусаров наголошує на тому, що сучасний розподіл повноважень між органами державної влади у сфері забезпечення дорожнього руху не відповідає актуальним потребам. Він підкреслює своєчасність законодавчих ініціатив у цій галузі та вказує на відсутність чіткого законодавчого розмежування функцій та спеціалізації центральних органів виконавчої влади, відповідальних за безпеку дорожнього руху. Науковець пропонує створити єдиний координуючий орган для діяльності всіх державних органів у цій сфері, що, на його думку, сприятиме комплексному вирішенню існуючих проблем [36, с. 62].

А.В. Петровський здійснив детальний аналіз практики притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. На основі цього він обґрунтовує необхідність розробки заходів, спрямованих не лише на посилення відповідальності, а й на запобігання випадкам керування транспортними засобами у нетверезому стані, а також на вдосконалення процесуальних аспектів притягнення винних до адміністративної відповідальності [143, с. 187].

Варто підтримати слушні пропозиції В.Г. Сюравчика, який, досліджуючи питання запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням у контексті реформування Національної поліції України, обґрунтовує необхідність «посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, а саме:

- у разі вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння (ст. 286 КК України);
- у разі настання тяжких наслідків (смерті чи тяжких тілесних ушкоджень);
- за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України);
- посилення кримінальної відповідальності за випуск на маршрут або лінію технічно несправних транспортних засобів, допуск до керування транспортним засобом особи у стані сп'яніння, а також за інші серйозні порушення правил експлуатації, що створюють загрозу та завдають шкоди життю і здоров'ю громадян;
- порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України);
- посилення кримінальної відповідальності за неякісне виконання робіт з реконструкції та ремонту доріг, що призводить до зниження рівня безпеки дорожнього руху, спричиняє загибель людей, завдання їм тілесних ушкоджень та настання інших тяжких наслідків» [185, с. 166–167].

Привертає увагу дослідження Є. Скрипи, в якому науковець розглядає ширше питання забезпечення безпеки дорожнього руху як елемента загальної безпеки на автомобільному транспорті. Він зазначає, що «дорожній рух слід розуміти як законодавчо врегульовану систему суспільних відносин, що виникають, розвиваються та змінюються у зв'язку з переміщенням людей і вантажів автомобільними дорогами». Дослідник також визначає ключові ознаки, які можуть лягти в основу розуміння сутності дорожнього руху: «це комплекс різнопланових суспільних відносин; ці відносини регулюються

правовими нормами різної юридичної сили; вони виникають, розвиваються та змінюються у зв'язку з потребою в переміщенні людей і вантажів; таке переміщення відбувається в межах автомобільних доріг. Провідну роль серед цих відносин відіграють ті, що спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки їхньою метою є збереження людського життя та зменшення травматизму внаслідок ДТП. Забезпечення безпеки дорожнього руху є одним з найважливіших елементів забезпечення безпеки автомобільного транспорту загалом» [177, с. 174-178].

У тому ж році І.Г. Богатирьов, аналізуючи кримінологічні особливості кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286 Кримінального кодексу України, та особистість злочинців, які їх вчиняють, підкреслює важливість спеціальних профілактичних заходів щодо цього виду правопорушень. До таких заходів науковець відносить: «систематичний контроль за дотриманням правил безпеки та дорожнього руху, постійне виявлення та усунення конкретних факторів, що сприяють створенню аварійних ситуацій; якісний капітальний ремонт доріг замість тимчасового латання; встановлення відповідних дорожніх знаків; освітлення пішохідних переходів у темний час доби; контроль за технічним станом транспортних засобів, включаючи їх зонування; удосконалення систем безпеки транспортних засобів вітчизняного виробництва; головним напрямком індивідуальної профілактики є запобігання рецидиву» [11, с. 115, 116]. Загалом науковець наголошує на необхідності розробки системного підходу до профілактичної роботи та ефективного виконання завдань, покладених на Національну поліцію, з метою значного зменшення рівня злочинності у сфері дорожнього руху.

У 2021 році харківська дослідниця запропонувала цікаву практичну ідею щодо розуміння кримінологічного законодавства як «доктринального поняття, який позначається сукупність законів та інших нормативних актів, що регулюють суспільні відносини у сфері профілактики та запобігання правопорушенням в Україні. Кримінологічне законодавство не слід підміняти

кримінологічною (профілактичною, запобіжною і т. п.) функцією того чи іншого галузевого законодавства – це самостійний нормативний конструкт. За функціональним призначенням норми кримінологічного законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху можна розподілити на концептуальні, програмні, регулятивні та запобіжні» [66, с. 294].

Варто також згадати цікаве дослідження Ю.Б. Данильченко, в якому проведено аналіз основних статистичних показників злочинності, пов'язаної з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Цей аналіз ґрунтується на статистичних даних, що містяться у щорічних звітах Офісу Генерального прокурора України та Патрульної поліції Національної поліції України за період 2016–2020 років. Автором було досліджено абсолютні показники злочинності та судимості, коефіцієнти злочинної інтенсивності та активності, структуру, географію та динаміку кримінальних правопорушень у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [38, с. 106–108].

Також у 2021 року наукова скарбничка поповнилася працею М.Г. Колодяжного на тему «Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху», у цій роботі детально аналізуються питання міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. За результатами цього аналізу науковець формулює низку практично цінних та важливих для теорії і практики висновків, серед яких слід виділити наступні:

- питання безпеки дорожнього руху є предметом особливої уваги світової спільноти та ключових міжнародних організацій.
- міжнародна законодавча база у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є досить розвиненою та включає конвенції, резолюції ООН та рішення інших міжнародних органів.;
- міжнародне законодавство у цій галузі стало правовою основою для формування національного законодавства з питань транспортної безпеки, зокрема й в Україні.

- міжнародно-правове регулювання безпеки дорожнього руху має певні недоліки, зокрема, відсутнє правове врегулювання використання сучасних електричних транспортних засобів індивідуальної мобільності, таких як електросамокати та електровелосипеди.

- міжнародно-правові заходи у сфері безпеки дорожнього руху можуть суттєво підвищити транспортну безпеку та зменшити кількість дорожньо-транспортних правопорушень лише за умови швидких, але водночас послідовних дій з боку національних урядів [76, с. 280].

А.Б. Блага та О.В. Короленко, досліджуючи кримінологічні особливості кримінальних правопорушень, що скоюються на автомобільному та міському електротранспорті, доходять висновку, що такі «кримінальні правопорушення є результатом створення аварійної ситуації, яка виникає в процесі складної взаємодії декількох учасників дорожнього руху між собою та з обставинами, що визначають об'єктивні обставини руху. Основною об'єктивною причиною виникнення ДТП передусім є незадовільний стан вулиць та доріг, що викликано неправильним проектуванням, будуванням чи експлуатацією дороги, а безпека функціонування транспорту охоплює досить широке коло суспільних відносин, пов'язаних не лише зі здійсненням безаварійної роботи транспортних засобів, а й з охороною життя та здоров'я людей, цінного майна, навколишнього природного середовища» [10, с. 176, 180].

С.А. Мозоль та М.Я. Гуцуляк, аналізуючи проблему запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху, зазначають, що «забезпечення безпеки транспортних процесів має забезпечуватися шляхом:

– удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті;
– утворення у системі центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту органу державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті;

- запровадження новітніх інформаційних технологій для контролю за безпекою на транспорті, включаючи розробку супутникових систем моніторингу та регулювання руху транспортних засобів;
- удосконалення порядку допуску суб'єктів господарювання до провадження діяльності з перевезення пасажирів і вантажів;
- покращення обладнання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів для підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- підвищення вимог до безпечності конструкцій транспортних засобів;
- удосконалення та розвитку державної системи забезпечення безпеки проведення операцій, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів, розроблення відповідних нормативно-правових актів, створення реєстру небезпечних вантажів» [135, с. 231-232].

У своїй праці М.М. Рудик звертає увагу на необхідність «переосмислення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, розробка оптимальної кримінологічної моделі, що здатна нейтралізувати негативні процеси криміналізації суспільних відносин за цими напрямами». Науковець робить висновок, що «джерелами кримінологічної політики є форми вираження (закріплення) політико-правових, соціально-економічних, законодавчих та урядових рішень (заходів), спрямованих на виявлення та усунення причин і умов вчинення злочинів, а також на боротьбу зі злочинністю в конкретній державі. Саме в джерелах кримінологічної політики проголошуються мета, завдання та напрями кримінологічної політики держави, основні принципи її реалізації, а також визначаються пріоритети у сфері боротьби зі злочинністю». [174, с. 2-12].

Одна з останніх робіт у сфері розробки зазначеної проблематики є монографія професора М.Г. Колодяжного «Стратегія Vision Zero: уроки для України». У статті зазначається, що Vision Zero є міжнародною ініціативою з безпеки дорожнього руху, метою якої є створення транспортної системи, де відсутні смертельні випадки та серйозні травми. Ця наукова праця базується

на результатах проведеного теоретичного та емпіричного дослідження і присвячена сучасним підходам до підвищення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в розвинених країнах. Робота містить значну кількість пропозицій та рекомендацій щодо покращення правотворчої та правозастосовної діяльності в Україні у цій сфері з урахуванням передового світового досвіду [75, с. 59].

Ю.Б. Данильченко у одній із своїх робіт зауважує, що «детермінація кримінально протиправних порушень чинних на транспорті правил має свою специфіку, яка зумовлена, по-перше, здебільшого характеристикою осіб злочинців, які здебільшого не є спеціальними суб'єктами кримінальних правопорушень, не володіють особливими знаннями і навичками у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та, по-друге, обставинами збройної агресії, які формують соціально-психологічні комплекси безпекової домінанти, відсуваючи на другий план значущість вимог правових режимів неочевидно-вітального, фоново-урбаністичного значення. Саме до останніх відносяться чинні на транспорті правила, що убезпечують рух, а також нормативно-правових актів, норм і правил виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів» [37, с. 281].

У 2023 році мало місце дисертаційне дослідження на тему «Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху», автор Є.Ю. Жученко провів кримінологічне дослідження кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. У результаті було складено детальну кримінологічну характеристику цих протиправних діянь та розроблено комплекс заходів і засобів для запобігання таким правопорушенням в Україні. Автор досліджує визначення та специфіку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, обґрунтовує соціальну необхідність криміналізації порушень безпеки дорожнього руху. Проведено глибокий аналіз кримінологічної характеристики цих правопорушень в Україні, включаючи їхній стан та тенденції, виявлення причин та умов, а також

характеристику осіб, які їх скоюють. Окрему увагу приділено віктимологічним аспектам, тобто характеристиці потерпілих від кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Автор приділяє значну увагу питанням запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху та пропонує низку спеціальних кримінологічних заходів для запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, а саме: «1) удосконалення меж кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху шляхом встановлення детальної диференціації видів покарань в залежності від причини дорожньо-транспортної пригоди; 2) удосконалення роботи патрульної поліції України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) удосконалення тактики та методики досудового розслідування кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху; 4) удосконалення інформаційного забезпечення досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод, зокрема в частині застосування спеціальних знань та проведення автотехнічних експертиз; 5) підвищення рівня технічного обслуговування транспортних засобів та перевірки їх технічної справності». Особливо цікавим є висновок науковця щодо «недоцільності індивідуальної профілактики кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху через її низьку ефективність, що підтверджується статистичними даними та судовою практикою, а також відсутність чітких і потенційно дієвих методів впливу на свідомість особи, яка порушує правила дорожнього руху» [55]. Загалом автор формулює вагомі наукові положення, висновки та пропозиції, які є обґрунтованими та актуальними для розробки заходів із запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

Також у 2023 році було виконано дисертаційне дослідження на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук [172], що також було поєднане із виданням монографічного дослідження М.М. Рудик на тему «Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та

експлуатації автомобільного транспорту в Україні» [173] у якій комплексно розглянуто проблеми кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. У цій науковій праці дослідником запропоновано комплексну кримінологічну методику запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. Ця методика розроблена на основі критичного аналізу положень кримінології, кримінального права, кримінального процесу, оперативно-розшукової діяльності, а також законодавства та практики його застосування. У роботі розкрито зміст складових кримінологічної характеристики, включаючи дані про її стан і тенденції, детермінанти, кримінологічні ознаки осіб. Обґрунтовано взаємозв'язок цих елементів з формуванням і реалізацією кримінологічної політики, діяльністю відповідних органів сектору безпеки (прокуратури, Міністерства внутрішніх справ України, Національної поліції України, Міністерства інфраструктури України) з метою подальшого розроблення та впровадження ефективних практичних заходів запобігання. Ця робота є вагомим фундаментальним дослідженням у зазначеній сфері та містить значну кількість важливих теоретичних висновків і практичних положень, що мають значення та цінність для вітчизняної кримінологічної науки.

Отже, питання гарантування безпеки дорожнього руху та протидії кримінальним правопорушенням, пов'язаним з порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також кримінальним правопорушенням у транспортній сфері загалом, постійно перебували в центрі уваги українських науковців. Однак дослідження цієї проблематики здебільшого носили розрізнений характер. Кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, залишаються поширеним явищем в Україні та часто призводять до заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей, а також значних матеріальних збитків. На сучасному етапі,

особливо в умовах воєнного стану, поширеність кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху набуває масштабного характеру. Ця проблема, попри значну увагу з боку владних структур та громадських організацій, не відображається в повній мірі в невтішній статистиці. Саме тому на сьогоднішній день є особливо актуальним і практично необхідним проведення поглибленого комплексного дослідження цієї теми. Метою такого дослідження є розробка ефективної та дієвої системи заходів із запобігання кримінальним правопорушенням, пов'язаним з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, а також підготовка пропозицій щодо внесення змін до законодавства України. Ці зміни мають сприяти більш ефективному впливу на свідомість громадян з метою попередження скоєння подібних кримінальних правопорушень.

## 1.2. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як історичне та соціально-правове явище

Збереження безпеки руху та експлуатації транспорту засобами кримінального права має давню історію формування та еволюції. Зокрема, правові джерела часів Київської Русі вже містили норми, що регулювали використання гужового, річкового та морського транспорту. Дослідження історичного розвитку кримінальної відповідальності є важливим, оскільки дозволяє виявити закономірності, зв'язок між встановленими правилами поведінки та політичними, соціально-економічними умовами в суспільстві. Ці знання необхідно враховувати при розробці пропозицій щодо поліпшення законодавства та чинних нормативних актів.

У Київській Русі дороги відігравали ключову політичну, військову та економічну роль, слугуючи важливими шляхами для військових походів і торгівлі. Розташування поселень на перехрестях цих шляхів сприяло їхньому значному розвитку в торгівлі, економіці та ремеслах, включаючи ковальство та конярство, адже коні були основним засобом пересування між населеними пунктами. Крім того, човни були важливим видом транспорту, що зумовило розвиток річкової портової інфраструктури та пов'язаних з нею організаційних і правових норм, оскільки використання, стоянка, перевезення та вантажні операції потребували упорядкування та регламентації.

Наукові джерела свідчать, що в Київській Русі основну роль у сполученні відігравали водні шляхи, об'єднані волоками. Крім того, з давніх часів будувалися мости, що знайшло відображення у Руській Правді, де встановлювався розмір плати за проїзд мостом [3, с. 60].

У Київській Русі основними транспортними засобами були тварини, переважно коні, та гужові вози. Останні і сьогодні існують як немеханічні транспортні засоби, що використовуються для перевезення людей, вантажів, а також спеціального обладнання. Стаття 12 короткої редакції «Руської правди»

розглядала незаконне використання чужого майна, зокрема самовільну їзду на чужому коні, як кримінальне правопорушення [171, с. 56, 64].

У Галицько-Волинському князівстві (XII-XIV століття) крадіжка коня чи воза, а також умисне вбивство людини внаслідок наїзду конем каралися кримінально [65, с. 135].

Після періоду Київської Русі українські землі увійшли до складу сусідніх держав у польсько-литовську епоху. Основним нормативно-правовим актом, що визначав відповідальність за порушення правил користування кіньми та возами, а також встановлював обмеження та правила щодо використання човнів (їх розміщення в портах, стоянки, оподаткування, крадіжки та пограбування), і передбачав покарання за шкоду, заподіяну внаслідок наїзду конем, був Судебник 1497 року [50].

Значущими та систематизованими збірками законів того часу були Литовські Статути 1529, 1566 та 1588 років. Їх основою стали адміністративна та судова практика державних органів, звичаєве право, норми писаного права (такі як Руська Правда, Судебник Казимира 1468 року, привілеї та грамоти Великого князя Литовського), адаптоване до місцевих умов польське право, а також норми церковного права [119; 120; 121]. Згідно з Литовськими Статутами, кримінальним правопорушенням (злочином) вважалася фізична, майнова чи моральна «кривда», завдана окремій особі або громаді, і покаранням за це було відшкодування збитків потерпілому. У контексті кримінальної відповідальності за порушення правил користування транспортом також передбачалася відповідальність за крадіжку коня, пошкодження човна, викрадення вантажу та наїзд на людину.

Подальшим етапом в історії розвитку кримінальної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху є період Козацько-Гетьманської держави (XVI-XVIII століття). На Запорізькій Січі у XVIII столітті поширеним злочином було конокрадство, яке, незважаючи на законодавство, населення вважало тяжким кримінальним діянням, що нерідко призводило до самосудів [171, с. 242]. Фактично, ці норми стали попередньою формою сучасної

кримінальної заборони незаконного заволодіння транспортним засобом (стаття 289 Кримінального кодексу України). Аналогічний принцип був відображений і в Конституції Пилипа Орлика [82].

У подальшому вплив козацького звичаєвого права зменшувався, з'явилися «Права, за якими судиться малоросійський народ» 1743 року [21, с. 17], Конституція Пилипа Орлика, будучи значним кодифікованим правовим документом того часу, містила, зокрема, класифікацію кримінальних правопорушень. Серед основних злочинів були посягання на релігію, державу, владу, життя людини, тілесну недоторканність, майнові права, статеву свободу тощо. Згідно з положеннями цього акту, коні, як транспортний засіб, розглядалися як майно і підлягали відповідному правовому захисту.

Також слід проаналізувати норми Соборного уложення 1649 року, яке передбачало кримінальну відповідальність за наїзд на людину, спричинення каліцтв та іншої шкоди здоров'ю, а також за смерть потерпілого. Важливо відзначити, що з 1732 року для особливо небезпечних порушників було введено смертну кару [4, с. 94].

Слід зазначити, що тривалий час українські землі були частиною Російської та Австрійської імперій, що неминуче призвело до поширення на тогочасній території України правових актів імперського періоду. Зокрема, у першій половині XIX століття Галичина та Буковина входили до складу Австрійської імперії, а Закарпаття – Угорського королівства. Відповідно, на цих територіях діяло право, характерне для правлячих урядів, таке як Австрійський Кримінальний кодекс, Угорське кримінальне уложення про злочини і проступки тощо.

Необхідність чіткого врегулювання правил руху та використання гужового транспорту з'явилася у XVII столітті. Одним із важливих документів у цій сфері є Указ царів Івана та Петра від 3 січня 1683 року, який зобов'язував обережно їздити містом і забороняв керувати повозками особам, які раніше скоювали наїзди на людей.

З 1744 року право мати батоги надавалося лише кучерам і форейторам, а у 1753 році візників зобов'язали поступатися дорогою зустрічним екіпажам. Пізніше їздовим найманих екіпажів заборонили змушувати візників їхати швидко. У 1756 році були введені обмеження на потужність та розміри транспортних засобів, зокрема, через їхню швидкість було заборонено використання запряжених трійкою коней («трійок») [152].

У Уложенні про покарання кримінальні та виправні 1845 року значну увагу було приділено правилам використання транспорту та безпеці руху. Зокрема, було врегульовано питання кримінальної відповідальності за неналежний стан доріг, переправ і мостів; за пошкодження та захаращення залізничних колій; за порушення правил керування та експлуатації локомотивів; за несвоєчасне інформування про пошкодження або перешкоди на залізничних шляхах. Також було визначено відповідальність щодо річкового транспорту (за пошкодження шлюзів, гребель, водоскидів та інших гідротехнічних споруд або суден; за неналежне утримання річкових шляхів і обладнання; за недбалий нагляд за роботою експлуатаційних служб) та морського транспорту (за порушення правил безпеки руху або експлуатації суден) [130, с. 96].

1 березня 1879 року набули чинності правила дорожнього руху під назвою «О мерах безопасности и порядке при движении по улицам». Ці правила чітко визначали порядок проїзду верхи в місті, зокрема: рух правою стороною, дотримання помірної швидкості, заборону обгону, необхідність попередження пішоходів криком, обов'язкове використання ліхтарів у темний час доби, а також правила зупинки, стоянки, перевезення вантажів та інші положення. Крім того, у 1894 році були введені суворі правила для велосипедистів у місті [207, с. 168-176].

З появою автомобілів виникла необхідність у встановленні правил їх експлуатації та визначенні відповідальності за їх порушення. У зв'язку з цим, у 1897 році було видано постанову, спрямовану на врегулювання пасажирських та вантажних перевезень у містах [186, с. 78–79]. Зі зростанням

популярності та інтенсивності використання автомобільного транспорту виникли нові проблеми, зокрема почастішали випадки наїздів на пішоходів, керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння та інші порушення, що зумовило необхідність запровадження кримінальної відповідальності за такі дії.

Так, вже в Уложенні кримінальному 1903 року [187] було передбачено окрему главу, присвячену питанням кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту.

У наукових працях зауважується, що відповідальність за кримінальні правопорушення, які додатково загрожували безпеці руху та експлуатації транспорту, була передбачена в багатьох розділах Уложення, хоча ці положення так і не набули чинності. Недостатня розробленість норм щодо транспортних злочинів у дореволюційний період пояснюється тим, що такі види транспорту, як залізничний, водний (морський та річковий) і особливо повітряний, з'явилися та отримали розвиток лише наприкінці XIX – на початку XX століття. Тому Уложення містило ряд норм, спрямованих насамперед на забезпечення безпеки руху залізничного та водного транспорту [194, с. 91–92].

Отже, норми, що прямо або опосередковано стосувалися забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, містилися в розділах, присвячених непокорі владі; порушенням, що загрожували громадській та особистій безпеці; порушенням правил щодо будівельних робіт та використання шляхів сполучення і засобів зв’язку; а також пошкодженню майна, шляхів сполучення, попереджувальних, обмежувальних та інших знаків чи предметів.

Відповідно до положень Кримінального уложення 1903 року, каралися такі дії: необережна або надмірно швидка їзда в місті чи селі; незаконне розведення вогню на береговій смузі біля маяка; порушення встановлених правил на залізниці; перехід, переїзд або перенесення вантажу через залізничну колію в забороненому місці та час; недотримання правил руху гужовим транспортом; створення перешкод для проїзду, у тому числі шляхом

влаштування загороджень на автомобільних дорогах, тощо [191, с. 261-262]. Слід зазначити, що порівняно із сучасними визначеннями подібних діянь, останні радше кваліфікуються як адміністративні правопорушення. Однак, Кримінальне уложення 1903 року передбачало за їх скоєння кримінальне покарання.

Подальша еволюція кримінально-правових норм щодо безпеки руху транспорту в Україні нерозривно пов'язана зі становленням радянського кримінального права.

Першим радянським кримінальним кодексом став Кримінальний кодекс Російської Радянської Федеративної Соціалістичної Республіки, прийнятий 24 травня 1922 року. Кримінальний кодекс Української Радянської Соціалістичної Республіки був затверджений постановою Всеукраїнського центрального виконавчого комітету 23 серпня 1922 року та набув чинності 15 вересня 1922 року. Законодавчі органи УРСР зберегли ідентичну з КК РРФСР нумерацію та зміст статей у кримінальному кодексі республіки. Згідно зі статтею 3 зазначеної постанови, дія КК УРСР поширювалася на злочини, вчинені до його видання. Зміни, що вносилися до КК УРСР протягом 1922–1925 років, повністю дублювали зміни, які запроваджувалися в КК РРФСР [4, с. 296, 297].

Законодавство того часу не визначало безпеку руху та експлуатації транспорту як окремий вид об'єкта кримінальних правопорушень. Кримінальний кодекс УРСР 1922 року передбачав кримінальну відповідальність за злочини, що посягали на безпеку руху та експлуатацію транспорту, у кількох розділах. Зокрема, злочини, які додатково загрожували безпеці руху та експлуатації транспорту, були включені до глави I «Державні злочини» (статті 65, 75, частина 1 статті 76), глави II «Посадові (службові) злочини» (стаття 110), глави VI «Майнові злочини» (стаття $197^{1}$) та глави VIII «Порушення правил, що охороняють народне здоров'я, громадську безпеку та публічний порядок» (стаття 218) [98].

31 жовтня 1924 року Центральним виконавчим комітетом Союзу Радянських Соціалістичних Республік було прийнято документ «Основні начала кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік». Цей акт встановлював загальні принципи кримінального законодавства для всього СРСР, однак надавав Президії ЦВК СРСР право визначати для союзних республік види кримінальних правопорушень. Це призвело до обмеження повноважень органів влади союзних республік у сфері кримінального права [171, с. 148].

8 червня 1927 року ухвалений новий КК УРСР, який був побудований відповідно до загальносоюзних «Основних начал кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік», а також з іншими загальносоюзними актами, чинними на той час [60].

13 березня 1929 року ЦВК та РНК СРСР прийняли постанову, спрямовану на посилення боротьби з транспортними злочинами. У другій частині цієї постанови зазначалося: «Відповідно до частини 2 статті 3 «Основних начал кримінального законодавства Союзу РСР і союзних республік» від 31 жовтня 1924 року, урядам союзних республік пропонувалося доповнити кримінальні кодекси статтями, що передбачають відповідальність за: 1. Порушення правил, встановлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів сполучення та його органів щодо охорони порядку та безпеки руху, збереження майна транспорту, запобігання незаконному використанню транспорту, а також проведення санітарних та протипожежних заходів, якщо таке порушення спричинило тяжкі наслідки, – позбавлення волі на строк до трьох років або штраф до трьох тисяч карбованців» [4, с. 96].

Так, першим кодифікованим актом був Кримінальний кодекс УРСР 1922 року дублював текст відповідних статей КК РРФСР 1922 року дослівно [98].

19 червня 1929 року ВУЦВК та РНК УРСР прийняли постанову, якою ввели в дію статтю 96-1. Ця стаття передбачала відповідальність приватних

осіб за злочинне порушення чинних на транспорті правил, якщо це призвело до суспільно небезпечних наслідків [35].

28 грудня 1960 року Верховна Рада УРСР прийняла новий Кримінальний кодекс республіки, який набув чинності 1 квітня 1961 року. У цьому кодексі була передбачена Глава 10 «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я», до якої увійшли склади кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. У період між прийняттям цього кодексу та введенням в дію Кримінального кодексу України 2001 року, до переліку кримінально караних діянь належали наступні склади злочинів:

- порушення правил міжнародних польотів (ст. 76 КК УРСР);
- порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 77 КК УРСР);
- порушення порядку використання повітряного простору України (ст. 77-1 КК УРСР);
- пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 78 КК УРСР);
- пошкодження об’єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 78-1 КК УРСР);
- порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 215 КК УРСР);
- випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 215-2 КК УРСР);
- незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 215-3 КК УРСР);
- допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані сп’яніння (ст. 215-4 КК УРСР);
- порушення діючих на транспорті правил (ст. 217 КК УРСР);
- блокування транспортних комунікацій (ст. 217-3 КК УРСР);

- примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов’язків (ст. 217-4 КК УРСР);
- порушення правил водіння або експлуатації машин (ст. 246 КК УРСР).

30 червня 1993 року було прийнято Закон України «Про дорожній рух», який врегулював ключові питання організації правових відносин у сфері дорожнього руху та його безпеки. Цей закон визначає права, обов'язки та відповідальність учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій, незалежно від їхньої форми власності та господарювання [158]. У 1994 році було прийнято Закон України «Про транспорт» [165], зазначений закон мав на меті врегулювання певних суспільних відносин, що виникають у зв'язку з використанням транспорту. Крім того, було прийнято окремий Закон України, спрямований на врегулювання специфіки функціонування транспортної системи в умовах особливого періоду в країні [166]. Окремо також варто згадати Закон України «Про автомобільний транспорт», [153] головною метою цього закону є врегулювання відносин між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та місцевого самоврядування, пасажирами, власниками транспортних засобів, а також їхніх взаємодій з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, що забезпечують функціонування автомобільного транспорту та безпеку перевезень.

У 2001 році було прийнято Кримінальний кодекс України, в якому суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту були визначені як окремий основний об'єкт правової охорони та винесені в самостійний розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», що включав 17 складів злочинів, а саме:

- порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК України);

- пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України);
- угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України);
- блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279 КК України);
- примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України);
- порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК України);
- порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК України);
- самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283 КК України);
- ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284 КК України);
- неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 285 КК України);
- порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України);
- випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України);
- порушення правил, норм і стандартів, 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);

- пошкодження об’єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК України);
- порушення правил водіння або експлуатації машин (ст. 415 КК України, розділ XIX).

Розглядаючи основний склад злочину, що є предметом нашого дослідження (стаття 286 Кримінального кодексу України), варто зазначити, що в першій редакції КК України його визначення було таким: «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження». Це кваліфікувалося як кримінальне правопорушення (злочин) невеликої тяжкості. Кваліфікований склад передбачав відповідальність за ті ж самі дії, але якщо вони призвели до тяжких тілесних ушкоджень потерпілого або його смерті, і відносився до категорії тяжких злочинів з максимальним покаранням у вигляді позбавлення волі до восьми років. Особливо кваліфікований склад встановлював відповідальність за дії, передбачені частиною 1 цієї статті, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, з покаранням у вигляді позбавлення волі до дванадцяти років, що дозволяє віднести це діяння до категорії особливо тяжких кримінальних правопорушень.

Крім того, ця стаття містила примітку, яка визначала поняття «транспортні засоби», включаючи до них автомобілі різних видів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 було затверджено «Правила дорожнього руху» [163], цим було запроваджено єдині правила дорожнього руху на всій території України. У 2005 році було прийнято нормативно-правовий акт, що позитивно позначився на врегулюванні питань відшкодування майнової шкоди, завданої внаслідок дорожньо-транспортних пригод, – Закон України «Про обов’язкове

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [162].

15 квітня 2008 року до КК України в частині редакції ст. 286 було внесено зміни [157], що передбачали пом'якшення покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, якщо це призвело до загибелі кількох людей.

Згодом було збільшено розмір штрафу, що є санкцією за основний склад порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Відтепер розмір штрафу становив від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [154].

У 2018 році санкцію статті 286 Кримінального кодексу України знову було змінено шляхом заміни словосполучення «від двохсот до п’ятиста» на «від трьох тисяч до п’яти тисяч» [156].

На жаль, поширеність порушень правил дорожнього руху, кількість дорожньо-транспортних пригод і постраждалих у них тривалий час залишалися значними, а статистика вчинення таких правопорушень у стані різного виду сп'яніння лише погіршувалася. Незважаючи на суспільний резонанс, непоодинокі випадки, коли водії, які керують автомобілем та скоюють правопорушення в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, не завжди отримують адекватне адміністративне покарання. Саме тому назріла потреба у створенні безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереженні життя та здоров'я громадян, підвищенні ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху шляхом чіткого визначення правових санкцій за скоєні правопорушення, забезпеченні належного рівня виконання рішень в адміністративних та кримінальних провадженнях у сфері безпеки дорожнього руху, уточненні обов'язків водія і пасажира, а також деяких повноважень поліцейських. Це зумовило відповідну законодавчу

ініціативу та прийняття необхідних змін до чинного кримінального законодавства.

Отже, у 2021 році Кримінальний кодекс України було доповнено окремою статтею, що встановлює кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які перебувають у стані сп'яніння (стаття 286-1 КК України) [155]. Таким чином, було запроваджено кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських засобів, що впливають на увагу та швидкість реакції, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. Це діяння було кваліфіковано як нетяжке кримінальне правопорушення і передбачало покарання у вигляді позбавлення волі на строк до трьох років з одночасним позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років. Якщо протиправні дії особи, яка перебувала у стані сп'яніння за кермом, спричинили тяжке тілесне ушкодження потерпілому, передбачалося позбавлення волі на строк від трьох до восьми років з одночасним позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від п'яти до восьми років. У разі смерті потерпілого санкція статті передбачала позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на той самий строк. Якщо ж внаслідок таких дій загинуло кілька осіб, винну особу могло бути засуджено до позбавлення волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від семи до десяти років. Водночас слід зазначити, що встановлені розміри покарань не повністю узгоджуються з положеннями Загальної частини Кримінального кодексу України та демонструють певний дисбаланс між суворістю покарання та завданою шкодою.

Однак, як свідчить статистика [182], з початку повномасштабного вторгнення в нашу країну кількість порушень правил безпеки дорожнього

руху та експлуатації транспорту не зменшилася, а в деяких аспектах навіть зросла. Крім того, на певних тимчасово окупованих територіях або в зонах активних бойових дій отримання достовірних кримінологічних даних є неможливим.

Слід визнати обґрунтованим твердження про те, що ситуація з кримінальними правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту характеризується стійкою негативною динамікою з тенденцією до погіршення. Матеріальні, фізичні та моральні збитки, спричинені цими правопорушеннями, є надзвичайно значними та перевищують наслідки посягань проти життя та здоров'я особи [7, с. 12-13].

Зважаючи на високий рівень суспільної небезпеки кримінальних правопорушень, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, що ним керують, а також на те, що транспорт є джерелом підвищеної небезпеки, вважається важливим переглянути аспекти кримінальної відповідальності за цей вид кримінальних правопорушень. При цьому необхідно врахувати останні тенденції кримінально-правової політики в умовах воєнного стану, оскільки система регулювання безпеки дорожнього руху в цей період має бути адаптована до поточної ситуації та рівня безпеки в кожному регіоні України.

На основі дослідження історичного розвитку порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, пропонується виділити кілька етапів становлення цього явища:

1) етап зародження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту – від часів Київської Русі до середини XVII століття;

2) етап активного становлення кримінальних заборон щодо порушення використання гужового та водного транспорту (від початку дії Соборного уложення 1649 року до прийняття Кримінального уложення 1903 року);

3) етап активного розвитку кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту та встановлення бланкетних кримінально-правових норм (від 1903 року до прийняття КК України 2001 року);

4) етап встановлення суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у якості самостійного родового об'єкту кримінальних правопорушень (від 2001 року по 2018 рік);

5) новітній етап розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародно-правових стандартів та кримінологічної ситуації в країні (від 22 листопада 2018 року до тепер).

## 1.3. Вивчення та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами за кордоном

Безпека дорожнього руху є ключовим аспектом правової транспортної політики Європейського Союзу, а скорочення кількості дорожньо-транспортних пригод та травматизму на дорогах є одним із головних завдань. У контексті євроінтеграції України, вирішення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху набуває особливої ваги та може слугувати індикатором ефективного державного управління. Залучення позитивного та інноваційного міжнародного досвіду є запорукою дієвого підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні.

Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) наголошує, що дорожньо-транспортний травматизм є кризою в сфері охорони здоров'я, оскільки кількість смертей на дорогах зростає. У зв'язку з цим, Комісія з глобальної безпеки дорожнього руху зазначає нагальну потребу зупинити це тривожне зростання дорожнього травматизму та в подальшому щорічно його скорочувати [202, с. 22].

Згідно з міжнародно-правовими стандартами у галузі забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту, а також запобігання правопорушенням у цій сфері, існує низка важливих нормативних документів, які заслуговують на увагу.

Першим значущим нормативно-правовим актом у сфері регулювання суспільних відносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, стала Міжнародна конвенція щодо автомобільного руху 1926 року. Вона визначала вимоги до обладнання автомобілів, що використовуються в міжнародному русі, а також встановлювала спеціальні положення щодо форми, розмірів та місць встановлення дорожніх знаків. Зокрема, саме цим документом вперше було запроваджено трикутну форму для попереджувальних знаків. У 1931 році було прийнято Конвенцію про введення

одноманітності в сигналізацію на дорогах, яка класифікувала дорожні знаки на попереджувальні, наказові та вказівні [175, с.156].

Для ефективного, надійного та стабільного функціонування дорожнього руху необхідні відповідні норми щодо будівництва доріг, виробництва транспортних засобів та організації руху. Враховуючи транскордонний характер автомобільних перевезень, надзвичайно важливо узгоджувати ці правила на глобальному рівні, базуючись на міжнародних положеннях. З цією метою у 1968 році було прийнято два важливі та практично необхідні документи – Конвенцію ООН про дорожній рух 1968 року [79] та Конвенцію ООН про дорожні знаки та сигнали 1968 року [78]. Даними договорами було визначено загальні правила дорожнього руху, його урегулювання, затверджені єдині зразки знаків та сигналів, ряд важливих технічних моментів в частині організації дорожнього руху та забезпечення безпеки його учасників, відповідно.

Оскільки транспорт є об'єктом підвищеної небезпеки, ця сфера потребує особливої уваги, більш жорстких правил, ефективніших заходів запобігання та профілактики правопорушень, а також попередження шкоди здоров'ю людей та матеріальних збитків. У цьому контексті важливе місце серед міжнародно-правових актів, спрямованих на запобігання порушенням безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, займають Резолюції Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), зокрема резолюції 1964 та 1976 років [208, с. 156].

З огляду на значне поширення порушень правил дорожнього руху, безпечної експлуатації транспорту та високий рівень транспортного травматизму, особливе значення мала Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права на керування автотранспортним засобом [51], конвенція наголошувала на важливості належного контролю за дорожніми правопорушеннями та зазначала, що одним із дієвих засобів досягнення цієї мети, поряд з іншими превентивними та каральними заходами, є позбавлення права керування транспортним засобом. Це зумовлено зростанням міжнародного дорожнього руху, що вимагає активних зусиль для узгодження

національних законодавств та забезпечення чинності рішень про позбавлення права керування транспортним засобом і за межами держави, де вони були прийняті.

У галузі забезпечення безпечних умов перевезення різноманітних вантажів існує низка конвенцій, спрямованих на формування уніфікованої системи правил для таких перевезень, врегулювання технічних та організаційних аспектів, а також створення безпечних умов дорожнього руху та експлуатації транспорту під час їх здійснення. До таких документів належать: Конвенцію ООН про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 року [77], Європейську Угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів 1957 року [52], Конвенцію ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року [80], Конвенція СНД про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1999 року [81] та ін.

Доцільно також згадати Резолюцію ООН № 74/299 від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» щодо проголошення 2021-2030 років другим Десятиліттям дій із забезпечення безпеки дорожнього руху [205].

Загалом, міжнародно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху спрямоване на уніфікацію правил, стандартів та нормативів у цій сфері, запровадження механізмів для зменшення смертності та травматизму, спричинених порушеннями правил безпеки руху та експлуатації транспорту, а також на створення єдиної глобальної правової основи, метою якої є збереження життя та здоров'я людей у всьому світі як учасників дорожнього руху та інших осіб.

Отже, згідно з Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН «Про підвищення рівня безпеки дорожнього руху в усьому світі», кожна країна, включаючи Україну, має докладати зусиль для зменшення смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, використовувати інноваційні рішення, зміцнювати структуру дорожньої безпеки, розвивати ефективну національну

систему управління безпекою дорожнього руху, впроваджувати правила поведінки для учасників дорожнього руху та систему надання допомоги постраждалим після ДТП [145, с. 6].

Крім того, варто відзначити затвердження загальноєвропейських стандартів управління безпекою дорожнього руху, що відображено в Директиві 2008/96/ЄС від 19 листопада 2008 року «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури» [43], яка передбачає запровадження державами-членами процедур оцінки впливу на безпеку дорожнього руху, аудитів безпеки дорожнього руху, інспекцій безпеки дорожнього руху та оцінки безпеки дорожньої мережі. В рамках євроінтеграційного курсу України, ця Директива підлягає імплементації до національного законодавства.

У контексті активного просування України як кандидата на членство в ЄС, наша держава зобов'язана проводити послідовну та цілеспрямовану політику у сфері безпеки дорожнього руху з метою зменшення кількості порушень правил руху та експлуатації транспорту, особливо тих, що призводять до травмування людей.

Порівняльно-правовий аналіз завжди має на меті виявлення як позитивних, так і негативних аспектів досвіду інших країн у певній сфері. У цьому дослідженні локальною метою є аналіз зарубіжного досвіду запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Це робиться для подальшого формування пропозицій та рекомендацій щодо вдосконалення національної практики протидії та запобігання цьому виду кримінальних правопорушень.

Одним із ключових інструментів запобігання різноманітним протиправним діям є використання заходів кримінального права. Сучасні кримінально-правова та кримінологічна науки активно розробляють теоретично обґрунтовані та практично виважені підходи до протидії злочинності в цілому та її окремим проявам. Це стосується і сфери запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. У зв'язку з цим, дослідження

досвіду кримінально-правових заборон подібних діянь у законодавстві зарубіжних країн, а також їхньої правоохоронної практики та адміністративних підходів до цього питання є необхідним та доцільним.

Звісно, найпоширенішим нормативним актом у сфері кримінального права зарубіжних країн є кримінальний кодекс, рідше використовуються окремі закони та інші нормативно-правові акти. Враховуючи активний євроінтеграційний курс України та необхідність приведення національного законодавства і практики у відповідність до правових стандартів ЄС, пропонується зосередити увагу на аналізі досвіду саме європейських країн.

Розглядаючи, наприклад, досвід Німеччини, варто відзначити її позитивні напрацювання у сфері запобігання дорожньо-транспортним пригодам засобами кримінального права. Перш за все, заслуговує на увагу той факт, що кримінальне законодавство Німеччини містить досить розгалужений перелік кримінально караних діянь, пов'язаних з порушенням безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Згідно з Кримінальним кодексом Німеччини, кримінально караними є такі діяння: керування транспортним засобом особою, яка через вживання алкогольних напоїв, інших одурманюючих речовин або внаслідок психічних чи фізичних вад не здатна безпечно керувати ним; грубе порушення правил дорожнього руху, що супроводжується зневажливим ставленням до інших учасників руху, ігноруванням права переваги, порушенням правил обгону, порушенням правил проїзду пішохідних переходів, значним перевищенням швидкості в умовах обмеженої видимості, на перехрестях, прилеглих вулицях, залізничних переїздах або недотриманням правил правостороннього руху на дорогах з обмеженою швидкістю, розворотом або рухом заднім ходом на автобанах чи дорогах для автомобілів, а також рух у зустрічному напрямку; недотримання безпечної дистанції або неналежна зупинка, що створює загрозу життю чи здоров'ю іншої людини або значній матеріальній шкоді [101]. Зазвичай, за вчинення таких дій у Німеччині передбачається покарання у вигляді позбавлення волі, штрафу та позбавлення права керування транспортним

засобом на певний період. Якщо порівняти це з українським законодавством, то аналогічні діяння згідно з національними нормативно-правовими актами кваліфікуються як адміністративні правопорушення.

Окрім кримінального законодавства, Німеччина також має розвинену систему інших нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху, включаючи Закон «Про безпеку дорожнього руху», «Закон про порушення правил дорожнього руху», «Кодекс положень про допуск до дорожнього руху», а також чітко визначену систему штрафів за порушення правил дорожнього руху [72, с. 55]. Варто погодитися з позицією окремих науковців, які звертають увагу на доцільність «перенесення низки діянь із адміністративних правопорушень до розряду кримінально караних» [33, с. 205].

У Швеції поряд з деякими статтями КК діє спеціальний Закон «Про дорожньо-транспортні злочини»[130]. Здебільшого, у практиці даної країни кримінальне покарання у вигляді позбавлення волі за дорожньо-транспортні пригоди застосовується у випадках, коли внаслідок дій особи, яка керувала транспортним засобом, настала смерть або інші тяжкі наслідки. По суті, такі норми є аналогічними статтям 286 та 286-1 Кримінального кодексу України [75].

У Швеції також існують програмні документи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, розроблені в межах загальнодержавної політики «Zero Vision», головною метою якої є прагнення до нульового рівня серйозних травм та смертельних випадків внаслідок дорожньо-транспортних пригод [18]. Зазначається, що місцеві органи влади зобов'язані приділяти особливу увагу показникам безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, серед яких: поведінкові заходи для забезпечення безпеки учасників дорожнього руху; муніципальні вимоги до безпеки власного та громадського транспорту; безпечні маршрути до школи для дітей; контроль за дотриманням швидкісного режиму на міській дорожній мережі; безпечні умови для руху пішоходів та

велосипедистів на муніципальних дорогах; належна експлуатація та технічне обслуговування дорожньої інфраструктури [46].

Згідно з Кримінальним кодексом Франції, за вчинення кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту може бути застосовано покарання у вигляді тимчасового позбавлення права керування транспортним засобом. У судовому рішенні обов'язково зазначається, яким саме видом транспортного засобу та на який період винній особі заборонено керувати. Крім того, можливе анулювання водійських прав із забороною подавати заяву на отримання нових прав на строк, що не перевищує п'яти років [100].

КК Іспанії містить Розділ IV «Про злочини, пов’язані з рухом транспорту» [179, с.112], характерною рисою норм цього кодексу є їхня виняткова спрямованість на забезпечення саме безпеки дорожнього руху. Кримінальний кодекс Іспанії передбачає відповідальність за керування автомобілем або мотоциклом особою, яка перебуває під впливом токсичних, наркотичних або психотропних речовин чи алкогольних напоїв, що карається арештом або значним штрафом з обов'язковим позбавленням права керування автомобілем чи мотоциклом на строк від одного до чотирьох років. Слід зазначити, що іспанське кримінальне законодавство визначає кримінальні правопорушення проти безпеки руху як "дії, що створюють особливо високий ризик для дорожнього руху", і далі роз'яснює це через спосіб порушення правил безпеки шляхом створення на дорозі несподіваних перешкод, розливу слизьких або легкозаймистих речовин, переміщення або пошкодження дорожніх знаків іншим способом, або ненадання безпеки у сфері дорожнього руху особою, на яку покладено такий обов'язок [181, с. 25].

Кримінальне законодавство Фінляндії передбачає кримінальну відповідальність за керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння, що карається штрафом, розмір якого залежить від доходу порушника, та позбавленням волі на строк до шести місяців. У разі повторного вчинення цього кримінального правопорушення передбачено позбавлення волі на строк

до двох років з довічним позбавленням права керування транспортним засобом [99].

Одним з найбільш успішних прикладів ефективного планування заходів у сфері безпеки дорожнього руху є досвід Норвегії. У цій країні реалізується так званий Національний план дій з безпеки дорожнього руху, який визначає напрямки діяльності місцевих органів влади та муніципалітетів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Серед заходів, що продемонстрували свою практичну ефективність, можна виділити такі: покладання на муніципалітети відповідальності за сприяння активній співпраці між усіма установами та організаціями, залученими до забезпечення безпеки дорожнього руху; об'єднання зусиль муніципалітетів та їх цілеспрямована робота з питань безпеки дорожнього руху на регіональному рівні; зобов'язання установ та організацій, відповідальних за безпеку дорожнього руху, брати на себе відповідні зобов'язання та брати участь у діяльності муніципалітетів у цій сфері; наявність у кожному регіональному населеному пункті власного плану або стратегії безпеки дорожнього руху тощо [203].

У Швейцарії правила дорожнього руху мають багато спільного з українськими, проте система контролю за дорожнім рухом та заходи щодо запобігання порушенням безпеки руху й експлуатації транспорту є значно ефективнішими та прогресивнішими, ніж в Україні. У цій країні значна увага та матеріально-технічне забезпечення спрямовані на розвиток дорожньої поліції та використання її співробітниками сучасних технічних засобів, включаючи відеокамери та фотоапарати. Ефективним превентивним заходом є система високих штрафів, які застосовуються не лише до водіїв, але й до власників автомобільних доріг, у тому числі приватних. До таких власників можуть бути застосовані значні фінансові санкції у випадку, якщо причиною дорожньо-транспортної пригоди на їхній трасі стане її незадовільний технічний стан [133, с. 14].

Слід також відзначити позитивний досвід Швейцарії у сфері правової освіти населення, спрямованої на роз'яснення громадянам актуальних

положень законодавства та поширення інформації про систему заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху. Крім того, важливим є оприлюднення статистики дорожньо-транспортних пригод та їхніх наслідків у зарубіжних країнах [206]. Видається, що такий підхід міг би продемонструвати свою ефективність й у випадку застосування його у вітчизняній практиці.

Кримінальне законодавство Великобританії встановлює досить суворі покарання за керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння. Зокрема, за допуск до керування транспортним засобом особи, яка перевищила встановлений рівень алкоголю або є нездатною керувати ним через сп'яніння, винний може бути покараний позбавленням волі на строк до 3 місяців, штрафом до 2 500 фунтів стерлінгів та позбавленням права керування транспортним засобом на термін, визначений судом; керування або спроба керування транспортним засобом особою, яка перевищила встановлений рівень алкоголю або є нездатною керувати ним через сп'яніння, може призвести до 6 місяців позбавлення волі, штрафу та позбавлення права керування щонайменше на 1 рік (або на 3 роки, якщо протягом попередніх 10 років особа двічі притягувалася до відповідальності за подібні правопорушення); відмова від надання зразка повітря, крові або сечі для аналізу може каратися 6 місяцями позбавлення волі, необмеженим штрафом та позбавленням права керування транспортним засобом щонайменше на 1 рік; за керування транспортним засобом у стані наркотичного сп'яніння у Великобританії передбачено покарання у вигляді заборони керування на строк до 1 року, необмеженого штрафу та позбавлення волі на строк до 6 місяців [201].

Відповідно до італійського законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема Закону «Про зміни карної системи», порушення єдиних правил дорожнього руху кваліфікується як проступок, основним видом покарання за який є штраф [8, с. 53–56].

У КК Республіки Польща [94] встановлює відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння або під впливом одурманюючих

речовин, передбачаючи покарання у вигляді штрафу, обмеження волі або позбавлення волі на строк до двох років. Важливо зазначити, що особі, яка скоїла кримінальне правопорушення проти безпеки руху в стані сп'яніння або залишила місце події, може бути також призначено покарання у вигляді заборони керувати певним видом транспортного засобу. Ця заборона може бути строковою або безстроковою, особливо у випадках, коли внаслідок правопорушення було завдано тяжкої шкоди здоров'ю або настала смерть.

Аналіз досвіду Румунії свідчить про ретельний підхід до кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, зокрема через встановлення широкого переліку кримінально караних діянь у цій сфері (статті 334–341 Кримінального кодексу Румунії). До таких діянь належать: керування незареєстрованим транспортним засобом; керування в стані сп'яніння; керування без водійського посвідчення; залишення місця дорожньо-транспортної пригоди або спроба приховати обставини події [199].

Чеське законодавство передбачає досить жорстку реакцію на порушення правил дорожнього руху, насамперед через застосування фінансових санкцій. Варто зазначити, що за порушення безпеки руху винній особі може бути накладено штраф до 1000 крон безпосередньо на місці події та до 20000 крон після розгляду справи в суді. Крім того, дорожня поліція Чехії, як орган, відповідальний за забезпечення безпеки дорожнього руху в країні, має законне право вилучати водійські посвідчення у порушників за низку правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, таких як перевищення швидкості або проїзд на червоне світло [85, с. 34-37]. Повторне порушення правил дорожнього руху може призвести до позбавлення права керування транспортним засобом на строк від півроку.

Кримінальний кодекс Болгарії [88] містить Розділ XI Особливої частини «Загальнонебезпечні злочини», де, зокрема, виділено окрему секцію «Злочини на транспорті та інших шляхах сполучення», яка встановлює кримінальну відповідальність за умисне знищення або пошкодження залізничного, повітряного, автомобільного, електричного чи водного транспорту,

призначеного для масових перевезень, а також за пошкодження транспортних споруд або комунікацій (таких як тунелі, мости тощо). Кримінальне законодавство Болгарії також кваліфікує як кримінальні правопорушення у транспортній сфері незаконне заволодіння транспортним засобом у власника (володільця) без його згоди, незаконне проникнення до транспортного засобу та керування транспортом у стані сп'яніння (алкогольного, наркотичного чи токсичного), за останнє передбачено покарання у вигляді одного року позбавлення волі.

У наукових джерелах зазначається, що офіційна статистика Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ) свідчить про позитивний вплив жорстких санкцій за серйозні порушення правил дорожнього руху та керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Огляд статистики показує, що смертність від дорожньо-транспортних пригод в Україні становить 13,5% на 100 тисяч населення, тоді як у Швеції цей показник складає 5,2%, у Німеччині – 4,3%, у Франції – 5,1%, в Іспанії – 6,1%, а в Польщі – 10,3% [2, с. 812].

Досвід Сполучених Штатів Америки полягає у функціонуванні спеціалізованого державного органу, що відповідає за безпеку дорожнього руху – Національної адміністрації безпеки дорожнього руху США – оцінюється позитивно. До її компетенції входить широке коло питань, пов'язаних із безпекою дорожнього руху, включаючи впровадження інноваційних превентивних заходів, зокрема через інформаційну роботу серед учасників дорожнього руху [204].

Досвід країн Далекого Сходу є досить цікавим. Наприклад, в Японії [133, с. 15] для вирішення проблем із забезпеченням безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особливу увагу приділяють технічному стану та обладнанню доріг, розробці системи управління дорожнім рухом, встановленню засобів фіксації подій на дорозі та камер контролю дорожнього руху, збільшенню кількості світлофорів, наземних та підземних пішохідних переходів, а також створенню багаторівневих дорожніх розв'язок. Усі ці заходи в сукупності дають позитивні результати у сфері протидії та

запобігання як кримінальним, так і адміністративним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Корейський підхід до забезпечення безпеки дорожнього руху передбачає комплексну політику, спрямовану на захист життя, здоров'я та майна громадян країни. Кожні п'ять років затверджуються Національний генеральний план безпеки дорожнього руху та Національний план впровадження безпеки дорожнього руху. На їх основі органи місцевого самоврядування розробляють регіональні плани безпеки дорожнього руху, які надсилаються до центрального органу державної влади, відповідального за безпеку дорожнього руху, та оприлюднюються. Крім того, передбачено щорічне звітування органів місцевого самоврядування про виконання цих планів [83]. Слід зазначити, що загальнодержавні та регіональні плани з безпеки дорожнього руху охоплюють не лише адміністративні та кримінально-правові заходи, але й освітні програми з вивчення правил дорожнього руху в школах та інших навчальних закладах, а також заходи юридичного та культурного спрямування.

Т. Шумейко зауважує, що в багатьох зарубіжних країнах автоматизовані системи фіксації порушень правил дорожнього руху та оформлення документів для притягнення порушників до адміністративної відповідальності демонструють ефективну роботу. Це сприяє фактичному зменшенню кількості правопорушень та дорожньо-транспортних пригод, а отже, призводить до скорочення числа загиблих і травмованих, а також завданої матеріальної шкоди фізичним та юридичним особам [196, с. 181].

Окремої уваги заслуговує кримінальне законодавство країн пострадянського простору, яким залишився притаманний дещо схожий підхід, загальний для всіх колишніх республік.

Вітчизняний Кримінальний кодекс встановлює відповідальність за порушення особою, яка керує транспортним засобом, правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, якщо це спричинило тілесні ушкодження або смерть потерпілого (стаття 286 КК України).

Аналогічні статті, що встановлюють відповідальність за порушення правил дорожнього руху та спричинення шкоди різного ступеня тяжкості, існують у кримінальних кодексах країн-членів Співдружності Незалежних Держав (СНД). Проте, незважаючи на загальну схожість структури норм, що описують цей склад кримінального правопорушення, у кримінальних кодексах країн-учасниць СНД є певні відмінності.

Наприклад, Кримінальний кодекс Грузії [89] та Кримінальний кодекс Туркменістану [97] вже передбачають кримінальну відповідальність за настання такого суспільно небезпечного наслідку, як заподіяння майнової шкоди. При цьому, згідно з кримінальним законодавством Туркменістану, розмір шкоди має бути не меншим за встановлений відповідною нормою. Покарання за це діяння, передбачене частиною 1 статті 326 Кримінального кодексу Туркменістану, включає штраф у розмірі від 25 до 50 середніх місячних заробітних плат, або виправні роботи на строк до двох років, з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого. Варто зазначити, що якщо особа, винна у вчиненні цього кримінального правопорушення, добровільно відшкодує завдану шкоду в повному обсязі, вона звільняється від кримінальної відповідальності.

Захист від шкоди здоров'ю середньої тяжкості, заподіяної з необережності внаслідок порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує автомобілем чи іншим транспортним засобом, не у всіх кримінальних кодексах країн СНД належить до сфери кримінальної юрисдикції. Норми, що передбачають відповідальність за такі дії, містяться у кримінальному законодавстві Вірменії (частина 1 статті 242 КК) [92], Азербайджану (стаття 263.1 КК) [91], Грузії (частина 1 статті 276 КК) [89], Киргизстану (частина 1 статті 281 КК) [90], Молдови (частина 1 статті 264 КК) [93], Таджикистану (частина 1 статті 212 КК) [95], Туркменістану (частина 1 статті 326 КК) [97] та Узбекистану (стаття 266 КК) [96].

Водночас, окремі склади злочину, що передбачають відповідальність за порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів особою, яка керує автомобілем або іншим транспортним засобом, що спричинило з необережності шкоду середньої тяжкості, існують лише в кримінальному законодавстві Азербайджану, Киргизстану, Молдови та Таджикистану. Санкції за вказані правопорушення у кримінальному законодавстві Азербайджану, Киргизстану, Молдови та Таджикистану передбачають схожі види покарань, а саме: штраф; виправні роботи на строк до двох років (в Азербайджані, Киргизстані та Молдові); арешт та обмеження волі (останні два види покарання передбачені лише в Таджикистані). При цьому строк арешту варіюється від 3 до 6 місяців. Обмеження волі в Республіці Таджикистан може бути призначене на строк до 3 років. Позбавлення волі є найсуворішим видом покарання, передбаченим санкціями всіх розглянутих статей кримінальних кодексів цих країн, причому максимальний строк позбавлення волі становить від 2 до 3 років.

Особливо слід звернути увагу на наявність додаткового покарання в кримінальних кодексах Азербайджану, Киргизстану, Молдови та Таджикистану у вигляді позбавлення права керувати транспортним засобом, займатися певною діяльністю або обіймати певну посаду. Максимальний строк цього покарання також становить від 2 до 3 років і визначається судом.

У кримінальному законодавстві Вірменії, Туркменістану та Узбекистану відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує автомобілем чи іншим транспортним засобом, що спричинило з необережності шкоду середньої тяжкості або тяжку шкоду здоров'ю, визначається однією статтею. При цьому, найменш суворе покарання передбачене Кримінальним кодексом Республіки Узбекистан.

У Туркменістані за вказане правопорушення передбачено лише два основних види покарання: виправні роботи на строк до двох років та позбавлення волі на строк до п'яти років. Додатково може бути застосовано

позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років.

Законодавство Республіки Вірменія пропонує ширший вибір видів покарань, включаючи: штраф, що не перевищує двохсоткратного розміру мінімальної заробітної плати; виправні роботи на строк до двох років; арешт на строк від одного до трьох місяців; позбавлення волі на строк до двох років; а також додаткове покарання у вигляді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років.

Окремі склади кримінальних правопорушень, що встановлюють відповідальність за порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів особою, яка керує автомобілем або іншим транспортним засобом, що призвело з необережності до заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю, існують у кримінальних кодексах Азербайджану, Грузії та Казахстану. Порівнюючи з українським законодавством, санкції статті 263.1-1 Кримінального кодексу Азербайджанської Республіки, частини 3 статті 276 Кримінального кодексу Грузії та статті 296 Кримінального кодексу Республіки Казахстан передбачають лише два основні види покарання: обмеження волі на строк до 2 років (за КК Казахстану) та до 5 років (за КК Грузії), і позбавлення волі на строк до 3 років (за КК Азербайджану), від 3 до 5 років (за КК Грузії) та до 2 років (за КК Казахстану). У той же час, частина 3 статті 286 Кримінального кодексу України за аналогічне діяння передбачає позбавлення волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

Отже, можна констатувати, що ключова відмінність полягає в об'єктивній стороні складу кримінального правопорушення, а саме у визначенні суспільно небезпечних наслідків, що настають внаслідок порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів особою, яка керує автомобілем або іншим транспортним засобом: майнова шкода, шкода здоров'ю середньої тяжкості, тяжка шкода здоров'ю або смерть потерпілого.

Сама будова норм має спільність:

- ч. 1 передбачає відповідальність за порушення особою, яка керує автомобілем або іншим транспортним засобом, правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, що спричинило з необережності майнову шкоду, шкоду здоров'ю середньої тяжкості, тяжку шкоду здоров'ю;

- ч. 2 передбачає відповідальність за порушення особою, яка керує автомобілем або іншим транспортним засобом, правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, що спричинило з необережності смерть людини;

- ч. 3 передбачає відповідальність за порушення особою, яка керує автомобілем або іншим транспортним засобом, правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, що призвело з необережності до смерті 2 і більше осіб.

За такою структурою побудовані норми кримінальних кодексів Вірменії, Казахстану, Таджикистану, Туркменістану, Узбекистану та України.

У кримінальних кодексах Грузії, Киргизстану та Молдови існують окремі склади кримінального правопорушення, передбачені відповідними статтями, що стосуються порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів особою, яка перебуває у стані сп'яніння і що призвело з необережності до завдання певної шкоди.

У кримінальних кодексах Азербайджану та Туркменістану порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів особою, яка перебуває у стані сп'яніння і що призвело з необережності до завдання певної шкоди, законодавчо виділено в окремі статті.

При цьому в Республіці Молдова та Республіці Таджикистан кримінально карається саме керування транспортним засобом у стані сп'яніння (ст. 264-1 КК Республіки Молдова та ст.212 (2) Республіки Таджикистан).

Кримінальне законодавство Вірменії, Азербайджану, Казахстану та Молдови встановлює відповідальність за залишення місця дорожньо-

транспортної пригоди водієм, який порушив правила дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів, якщо внаслідок цього настали наслідки, передбачені відповідною статтею (стаття 244 КК Вірменії, стаття 264 КК Азербайджану, стаття 297 КК Казахстану та стаття 266 КК Молдови).

Кримінальний кодекс Республіки Узбекистан вирізняється серед кримінальних кодексів інших країн-учасниць СНД тим, що як суспільно небезпечні наслідки він визначає: людські жертви; катастрофу; інші тяжкі наслідки [96].

Проаналізувавши кримінальне законодавство країн-учасниць СНД, що регулює відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів можна зробити такі висновки:

– норми, що встановлюють відповідальність за аналізоване діяння, мають подібну структуру: відповідальність за необережне спричинення майнової шкоди, шкоди середньої тяжкості або тяжкої шкоди здоров'ю; відповідальність за необережне спричинення смерті; відповідальність за необережне спричинення смерті двох або більше осіб. При цьому, стан сп'яніння у законодавстві більшості країн-учасниць СНД розглядається як обтяжуюча обставина, що тягне за собою суворіше покарання (за винятком Вірменії, Казахстану та Узбекистану).

– додаткове покарання у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом, обіймати певні посади або займатися певною діяльністю передбачене кримінальним законодавством усіх країн-учасниць СНД.

– ключова відмінність полягає в об'єктивній стороні складу кримінального правопорушення, а саме в тому, що настання суспільно небезпечного наслідку є визначальною підставою для притягнення до кримінальної чи іншої відповідальності.

Таким чином, аналіз особливостей кримінальної відповідальності в різних країнах за дії, що призвели до загибелі людей або завдання тяжких

тілесних ушкоджень під час керування транспортними засобами, виявляє розбіжності у визначенні відповідних складів кримінальних правопорушень (які не завжди класифікуються як автотранспортні злочини) та різноманітність покарань за такі діяння. Найбільш суворі покарання за смерть особи, спричинену під час керування транспортним засобом, передбачені в країнах Балтії: в Естонії – до 12 років, у Латвії – до 10 років та в Литві – до 8 років позбавлення волі. Як вже згадувалося, досить суворе покарання встановлено і Кримінальним кодексом Польщі – до 12 років позбавлення волі. Санкція частини 2 статті 286 Кримінального кодексу України передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк до 8 років, а особливо кваліфікований склад – спричинення смерті кількох осіб (частина 3 статті 286 КК України) – до 10 років позбавлення волі. Загалом, суворість цих покарань є порівнянною з розмірами покарань, встановлених у країнах Балтії, що є членами Європейського Союзу.

Здебільшого, за кордоном кримінальне покарання у вигляді позбавлення волі за дорожньо-транспортні пригоди застосовується у випадках, коли внаслідок дій водія настає смерть або інші тяжкі наслідки. По суті, такі норми є аналогічними статтям 286 та 286-1 Кримінального кодексу України. Слід зазначити, що з позиції законотворення та враховуючи особливості кримінального законодавства деяких європейських країн, віднесення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху до категорії діянь проти громадської безпеки може бути обґрунтованим, якщо основними цінностями, на які посягає водій, є елементи, що складають зміст поняття громадської безпеки. Щодо національного законодавства, важливо також зауважити, що виділення таких кримінальних правопорушень в окремий розділ підкреслює їхню підвищену суспільну небезпеку, яка полягає у протиправному посяганні саме на безпеку дорожнього руху.

А.М. Анохін справедливо зазначає, що в багатьох зарубіжних країнах для зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод та підвищення

безпеки дорожнього руху застосовуються різноманітні автоматизовані засоби профілактики, серед яких:

– системи аварійного гальмування (Automatic Emergency Braking, AEB): ця технологія дозволяє автомобілю автоматично реагувати на небезпечну ситуацію та вчасно здійснювати гальмування та уникати зіткнення;

- системи контролю мертвих зон (Blind Spot Detection, BSD): вказані системи допомагають водіям виявляти транспортні засоби, які перебувають у «сліпих» зонах, і надають попередження про потенційну небезпеку перед зміною смуги руху;

– системи розпізнавання дорожніх знаків (Traffic Sign Recognition, TSR): зчитують дорожні знаки і відображають їх на приладовій панелі автомобіля, допомагаючи водіям бути уважними до обмежень швидкості, заборон і попереджень;

– системи контролю тривоги (рівня стресу) водія (Driver Drowsiness Detection, DDD): вони моніторять стан водія і виявляють ознаки втоми або незосередженості; якщо система виявляє, що водій стає небезпечним для себе та інших, вона може видати звукове або візуальне сповіщення, рекомендувати зробити перерву або навіть викликати екстрену допомогу;

– системи круїз-контролю (Adaptive Cruise Control, ACC): ця система дозволяє автомобілю автоматично підтримувати безпечну відстань до автомобіля, що рухається попереду, шляхом регулювання швидкості» [2, с. 811].

Отже, аналізуючи зарубіжний досвід запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, можна дійти висновку, що він базується на автоматизації регулювання дорожнього руху та автоматичній фіксації порушень. У сфері правового впливу переважають суворість покарань та обов'язкове застосування значних економічних засобів для профілактики дорожньо-транспортних пригод. Уряди окремих європейських країн дотримуються стратегій фінансування спеціальних програм, механізмів

контролю, взаємодії та координації у сфері безпеки дорожнього руху, витрати на які можуть бути значно меншими, ніж збитки (як матеріальні, так і моральні), завдані дорожньо-транспортними пригодами. Такий підхід підтверджує ефективність обмеження впливу соціально-економічних факторів, оскільки інвестиції в розвиток засобів безпеки в рази менші за людські та матеріальні втрати, спричинені порушеннями правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Порівняно з національним законодавством, зарубіжне законодавство у сфері безпеки дорожнього руху не має чіткої уніфікованої структури, проте характеризується значно посиленою відповідальністю. Закордонні законодавці приділяють значну увагу попередженню порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, роблячи акцент на превентивній та профілактичній роботі правоохоронних органів і органів місцевого самоврядування, що довело свою ефективність як напрямок політики забезпечення безпеки дорожнього руху.

## Висновки до розділу 1.

На сьогодні дослідження щодо запобігання порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є розрізненими та зосереджені на розкритті окремих аспектів цієї теми. Водночас питання запобігання цим видам правопорушень силами Національної поліції потребує більш глибокого, комплексного та всебічного вивчення. Зважаючи на особливі труднощі в роботі державних органів у сфері безпеки дорожнього руху в умовах повномасштабної війни, особливо на прифронтових територіях та в місцевостях з недостатнім комунальним обслуговуванням та іншою необхідною інфраструктурою, це питання набуває особливої гостроти.

Вивчивши історію криміналізації порушень правил безпеки дорожнього руху, можна виділити кілька етапів розвитку відповідного кримінального законодавства: 1) початковий етап формування кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; 2) етап активного становлення кримінальних заборон щодо порушення використання гужового та водного транспорту (від початку дії Соборного уложення 1649 року до прийняття Кримінального уложення 1903 року); 3) етап активного розвитку кримінально-правового захисту безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту і запровадження бланкетних кримінально-правових норм (з 1903 року до прийняття КК України 2001 року); 4) етап визначення суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту як окремого родового об'єкта кримінальних правопорушень (з 2001 року до 2018 року); 5) сучасний етап розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародних стандартів та кримінологічної ситуації в країні (з 22 листопада 2018 року до сьогодні).

Для покращення механізму протидії порушенням безпеки дорожнього руху та розробки ефективніших запобіжних заходів необхідно вивчити

міжнародні правові стандарти та успішний досвід інших країн у цій галузі з метою впровадження найбільш дієвих та прогресивних рішень в Україні.

Вважається корисним досвід зарубіжних країн щодо встановлення відповідальності державних органів, з вини яких через неналежний стан доріг та дорожнього покриття сталася дорожньо-транспортна пригода з тяжкими наслідками для здоров'я або смертю потерпілих.

Ефективним способом запобігання порушенням правил дорожнього руху є впровадження автоматизованих систем контролю, які фіксують дорожній рух та поведінку його учасників. Це значно зменшує навантаження на правоохоронні органи, спрощує процедуру сплати штрафів, підвищує правову свідомість та культуру водіїв, що в підсумку призводить до зменшення кількості ДТП. Також важливим є посилення вимог до технічного стану транспортних засобів.

Доведено, що суворі заходи відповідальності, особливо значні економічні санкції, позитивно впливають на зменшення кількості порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. Однак, запроваджуючи такий підхід, необхідно враховувати ризики виникнення корупції серед працівників органів, що здійснюють дорожній контроль.

Враховуючи курс України на євроінтеграцію, існує необхідність впровадження міжнародних стандартів у сфері безпеки дорожнього руху та використання позитивного досвіду інших країн. Це має на меті підвищення ефективності національної політики щодо протидії та запобігання порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту водіями, покращення ситуації з аварійністю на дорогах, а також планування заходів для забезпечення безпеки дорожнього руху та зменшення травматизму на транспорті.

# РОЗДІЛ 2. КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

## 2.1. Кількісно-якісні показники порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Аналіз злочинності загалом, її окремих проявів або структурних одиниць передбачає ідентифікацію та розгляд її числових і описових властивостей, що об'єднується поняттям «кримінологічна характеристика». Вважається, що цей термін є одним з основних у кримінологічній науці. Проте, серед дослідників немає спільної позиції стосовно його змісту, оскільки вони не дійшли згоди щодо необхідних складових елементів, що зумовлює існування різних варіантів щодо обсягу важливих ознак, які формують поняття «кримінологічна характеристика».

Дослідники в науковій літературі часто використовують широке визначення «кримінологічної характеристики», що охоплює числові та якісні параметри окремої групи кримінальних діянь, дані про суб'єкта злочину, фактори, що сприяють їх вчиненню (причини та умови), а також способи їх попередження. Такий підхід видається логічним, оскільки кримінологічна характеристика, як сукупність ознак кримінально караних діянь, повинна якомога повніше відображати значущі риси та властивості досліджуваних явищ і пов'язаних з ними важливих факторів, що мають відношення до скоєння злочинів [44, с. 41].

Більшість науково-практичних публікацій визначають кримінологічну характеристику як набір кількісно-якісних параметрів, що відображають структуру, рівень і динаміку конкретного виду (групи) кримінальних правопорушень [109, с. 114]. Проте, слід зазначити, що такий підхід ігнорує

важливі аспекти, такі як особистість злочинця, причини злочинності, заходи попередження тощо.

А.Ф. Зелінський [61, с. 164] та О.Г. Кальман [68, с. 10] дотримуються точки зору, що «кримінологічна характеристика» є складним поняттям, яке описує розповсюдженість відповідної незаконної поведінки, її різновиди, звичні способи реалізації злочинних посягань, їхню мотивацію, місце та час скоєння, а також особливі риси особистості суб'єктів кримінальних правопорушень. Відповідно до цієї позиції, поняття «кримінологічна характеристика злочинності» охоплює числові та описові показники стану того чи іншого виду злочинності та відомості про особистість злочинця.

А.В. Старушкевич наголошував, що кримінологічна характеристика – це «систематизовані відомості про динаміку злочинів, які мають значення під час встановлення їхніх причин і умов, що сприяють вчиненню злочинів та прийняттю заходів щодо їх усунення» [180, с. 40].

Б.Є. Лук’янчиков зазначає, що кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень – це «сукупність відомостей про генезу злочину, його причини й умови скоєння, частоту повторюваності та поділ злочинів за різними підставами, наприклад, віком, професією, освітою та ін.» [122, с. 170].

Варто згадати також позицію Л.М. Кулик, яка вважає, що кримінологічна характеристика – «це основа класифікації однорідних груп кримінальних правопорушень, метою якої є розробка рекомендацій для поглибленого вивчення окремих видів злочинів та напрацювання рекомендацій щодо найбільш ефективних заходів їх профілактики» [115, с. 12-13].

Також висловлюється позиція з приводу того, що «кримінологічна характеристика – це вихідний етап для оптимізації процесу розробки та реалізації заходів запобігання злочинам. Якщо розглядати попередження злочинів як цілісну систему, то кримінологічна характеристика являється однією її частиною, а іншою – є розробка та реалізація профілактичних

заходів» [115, с. 211]. Таким чином, науковці пропонують розглядати кримінологічну характеристику конкретних видів (груп) кримінальних правопорушень, виокремлюючи в її складі кількісно-якісні показники, кримінологічні профілі злочинця та потерпілого, а також дослідження причин та умов, що сприяли цим злочинам.

В.В. Василевич стверджував, що кримінологічна характеристика – це «постійна інформація про масштаб, склад, зміни та територіальне розміщення злочинних дій, а також про суб'єктів, які їх вчиняють. Він вважав, що отримання актуальних, повних і достовірних знань про реальну ситуацію з злочинністю необхідне для результативної та науково обґрунтованої протидії конкретним кримінальним правопорушенням» [16, с. 83].

На думку ряду вчених, «кримінологічна характеристика» являє собою комплексне поняття, яке охоплює масштаб, показники, склад та зміни кримінальних правопорушень (тобто сукупність статистично значимих даних про злочинність), а також опис особи злочинців, їхні мотиви та цілі злочинної поведінки [111, с. 8-9]. Даний підхід отримує схвалення серед дослідників, які стверджують, що в такому розумінні кримінологічна характеристика надає достатню інформацію про конкретний вид (групу) кримінальних діянь, розглядаючи їхні причини та умови як окреме питання. Це пояснюється тим, що, концентруючись на відмінних, найбільш типових ознаках того чи іншого виду злочинності та особливостях осіб, які вчиняють ці посягання, можна проаналізувати фактори, що визначають злочинну поведінку, та запропонувати можливі способи подолання цих негативних явищ [30, с. 11; 68, с. 10].

В.Є. Боднар досить коротко визначає поняття кримінологічної характеристики як «сукупність статистично значимих показників, що відображають рівень, коефіцієнти, структуру та динаміку злочинності, а також інформацію про осіб, які вчиняють злочинні дії» [12, с. 147]; О.В. Тихонова розглядає аналізоване явище як «сукупність статистично значимих даних про злочинність (злочини) та особистість злочинців, які відображають міру їхньої

соціальної небезпеки, проте не дають змоги з'ясувати її визначальні фактори» [188, с. 248].

Пропонується використовувати підхід, згідно з яким кримінологічна характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху охоплює кількісні та якісні показники даного виду кримінальних правопорушень, а також характеристику осіб, які їх скоюють. Однак, питання детермінації кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху також має бути вивчено в межах дослідження кримінологічної характеристики цього посягання.

Окрім цього, аналіз кримінологічної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху є базовим та відправним пунктом у здійсненні запобіжної діяльності, що дає змогу її оптимізувати та покращити. Така точка зору додатково пояснюється тим, що кримінологічна характеристика як складова системи запобігання, містить статистично важливу інформацію, необхідну для розробки та реалізації конкретних заходів загально-соціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання автотранспортним кримінальним правопорушенням у цілому та порушенням правил безпеки дорожнього руху зокрема.

Відповідно, кримінологічна характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, передбачає аналіз кількісних та якісних параметрів даного кримінального правопорушення, встановлення характерних рис осіб, які вчинили кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України, а також з'ясування причинного комплексу суспільно небезпечної діяльності таких порушників.

У подальшому, в межах даного дослідження, кримінологічний аналіз порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, пропонується здійснити шляхом його кількісного та якісного оцінювання, зокрема через виявлення таких основних статистичних показників, як: стан, рівень, коефіцієнти, динаміка, структура, територіальна розповсюдженість.

На першому етапі ми пропонуємо дослідити статистичні показники характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, її основних компонентів та їхні зміни в часі.

Одним із значущих показників, що характеризує кримінально карані порушення правил дорожнього руху з кількісного боку, є його стан. У кримінології стан кримінальних правопорушень – це «абсолютна кількість злочинів, скоєних на певній території та за конкретний часовий проміжок, а також осіб, які їх вчинили» [104, с. 57].

Першим із таких показників є стан (обсяг) злочинності, який являє собою абсолютну кількість кримінальних правопорушень, зареєстрованих на певній території за визначений часовий проміжок, та виявлених осіб, які їх скоїли. Ці «показники формуються під впливом криміногенної ситуації (сукупності причин та умов вчинення кримінальних правопорушень), змін у законодавстві про кримінальну відповідальність (криміналізацію чи декриміналізацію певних діянь), організації діяльності підрозділів поліції, які здійснюють реєстрацію та облік кримінальних правопорушень, та управлінських рішень, що приймаються в цій сфері» [104, с. 57].

З метою характеристики стану порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, застосовуються такі показники, як: рівень, коефіцієнт та динаміка. Так, «рівень визначає міру й величину вище вказаних кримінальних правопорушень, тобто кількість вчинених злочинів і чисельність осіб, які їх вчинили за певний проміжок часу на визначеній території України» [57, с. 156].

Для отримання даних, які можна правильно порівнювати між різними територіями та в різні періоди часу, застосовується такий показник, як коефіцієнт інтенсивності (або рівень) злочинності.

У науково-практичній літературі рівень злочинності трактується як загальна кількість кримінальних правопорушень та осіб, які їх вчинили, за

визначений часовий проміжок у державі або в її окремому регіоні. Цей показник характеризує злочинність з кількісної сторони та виражається в абсолютних цифрах [107, с. 23].

Рівень (коефіцієнт інтенсивності) злочинності відображає її розповсюдженість на певній території (країна, область тощо) за визначений період часу. Його обчислюють шляхом ділення абсолютної кількості злочинів, облікованих на даній території за даний період, на чисельність населення, яке проживає на цій території, та множення результату на встановлену стандартну кількість осіб, що проживає на цій території. Коефіцієнт інтенсивності (рівень) злочинності розраховується за наступною формулою:

$$К.з. = \frac{З*1000}{н}$$

де З – кількість кримінальних правопорушень, зареєстрованих на певній території за певний період часу,

Н – кількість населення, яке проживало на даній території в певний період часу.

При обчисленні коефіцієнта інтенсивності досліджуваного кримінального правопорушення спочатку з'ясовується, скільки зареєстрованих кримінальних правопорушень (злочинців тощо) припадає на одного мешканця даної територіальної одиниці, а потім ця величина множиться на встановлену стандартну кількість населення – 100 тис., 10 тис. та 1 тис. Величина стандартної кількості населення, що використовується як база для розрахунку, визначається трьома основними критеріями: чисельністю жителів даної території, легкістю сприйняття отриманого показника та можливістю його порівняння з аналогічними даними в інших територіальних одиницях. Відповідно до розміру території, для великих (країна, область, велике місто) коефіцієнти обчислюються на 100 тисяч населення, для середніх (район, місто) – на 10 тисяч, а для невеликих (мале місто, мікрорайон, селище тощо) – на 1 тисячу.

Коефіцієнти інтенсивності порушення правил дорожнього руху можуть обчислюватися відносно всього населення або ж лише осіб, які досягли віку кримінальної відповідальності. У першому випадку коефіцієнт злочинності відображатиме ступінь ураженості злочинністю населення даної території, в другому – ступінь його кримінальної активності. Слід зазначити, що останній показник є більш точним у визначенні потенційних злочинців на певній території. На противагу цьому, вітчизняна та зарубіжна статистика, а також наукові публікації, переважно оперують коефіцієнтами інтенсивності злочинності, що розраховуються на все населення цієї території. Зазначена ситуація пов'язана з труднощами щорічного отримання надійних статистичних даних щодо чисельності населення, яке перебуває у віці кримінальної відповідальності. До того ж, обидва типи цих коефіцієнтів показують практично однакові характер та масштаби змін рівня злочинності в часовому розрізі.

У кримінології використовуються загальні та спеціальні або деталізовані коефіцієнти злочинності. Загальні коефіцієнти визначаються шляхом порівняння абсолютних показників злочинності або її ключових елементів, зареєстрованих на певній території за конкретний період часу, із загальною чисельністю населення, що проживає на цій території. Слід зазначити, що залежно від застосованих абсолютних індикаторів злочинності, можуть бути розраховані різні за семантичним навантаженням коефіцієнти злочинності, яким у науковій літературі традиційно надаються спеціальні найменування. До числа основних загальних коефіцієнтів злочинності належать: коефіцієнт інтенсивності злочинності (абсолютний показник – кількість облікованих кримінальних правопорушень), коефіцієнт злочинної або кримінальної активності (кількість виявлених осіб, які вчинили кримінальне правопорушення), коефіцієнт судимості (кількість осіб, засуджених за вчинення кримінальних правопорушень), коефіцієнт віктимності (кількість осіб, які потерпіли від кримінальних правопорушень) та інші подібні показники.

Спеціальні коефіцієнти злочинності визначаються на основі показників абсолютної кількості кримінально караних порушень дорожнього руху певних груп або видів, осіб, які вчинили таке кримінально каране діяння, злочинців, які мають певні соціально-демографічні, кримінально-правові або кримінологічні ознаки тощо. Зазначені показники співвідносяться із загальною кількістю населення, що проживає на даній території, а також із чисельністю населення, що належить до певних статево-вікових та інших соціальних категорій.

Динаміка порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, вчинених особами, які керують транспортними засобами, є показником, що ілюструє зміни його стану, рівня та структури за певний проміжок часу. [103].

Дослідження змін у часі порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, включає: по-перше, поточний аналіз, що полягає у співставленні параметрів цього виду кримінальних правопорушень за декілька років із параметрами попередніх років; по-друге, послідовний аналіз, при якому порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, аналізується хронологічно за роками з виділенням певних періодів; по-третє, моніторинг коливань цього виду правопорушень залежно від конкретних періодів. Аналіз змін у часі правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, надасть можливість спрогнозувати вірогідні зміни в кількісно-якісних показниках цього виду кримінально-караних діянь у майбутньому.

Значними індикаторами, що характеризують внутрішню організацію сукупності облікованих випадків вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є якісні показники. Структура незаконних кримінально караних порушень правил дорожнього руху – це внутрішньо притаманна їй ознака, яка розкриває її будову, окремі складові частини в загальній їх сукупності за визначений відрізок часу та на визначеній території

[108]. Ключовим індикатором структури порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є питома вага, а саме процентне співвідношення кількості облікованих правопорушень певного виду до загальної кількості облікованих злочинів [116, с.105]. У кримінології питома вага як якісний показник того чи іншого виду кримінальних правопорушень розраховується за формулою:

$$П = \frac{Зв \times 100\%}{Зз},$$

де Зв – кількість порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; Зз – загальна кількість зареєстрованих автотранспортних кримінальних правопорушень [110, с. 23].

У такий самий спосіб можуть обчислюватися структурні складові виявлених осіб, які вчинили порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у співвідношенні до загальної кількості облікованих транспортних кримінальних правопорушень [13, с. 58]. Щодо характеру порушень правил дорожнього руху, то під цим показником варто розуміти кількість найбільш небезпечних порушень цього типу у структурі транспортних кримінальних правопорушень в цілому, а також характеристику осіб, які їх вчинили [104].

Під порушеннями правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, розглядається фізична, майнова, економічна, моральна та інші види шкоди від вчинених цих кримінально протиправних посягань. В умовах війни ціна суспільно небезпечних порушень дорожнього руху дає уявлення про обсяг і характер збитків, яких завдає така кримінальна практика суспільству загалом та конкретним його членам зокрема [63, с.69-70;171].

Для розуміння регіональних відмінностей у поширенні порушень правил безпеки дорожнього руху необхідно проаналізувати географію даного кримінального правопорушення. Цей показник визначається шляхом ділення кількості кримінальних правопорушень, скоєних у менших адміністративно-територіальних одиницях (регіонах, областях, містах, районах), на загальну кількість кримінальних правопорушень, вчинених на території країни [62, с.28].

Отже, метою нашого дослідження є отримання всебічної та комплексної інформації щодо кримінально відповідальних порушень правил безпеки дорожнього руху (ст. 286 КК України) шляхом комплексного аналізу як абсолютних (кількісних), так і відносних (якісних) показників цього виду кримінальних правопорушень у всіх його різноманітних аспектах.

Воєнна агресія та соціально-економічна криза в Україні призвели до погіршення стану безпеки дорожнього руху, ускладнили запобігання та попередження відповідних правопорушень на тлі загальних негативних суспільних змін та неможливості застосування кримінально-правових заходів на окупованих і прифронтових територіях. За таких обставин, у воєнний період ця проблема набуває все більшої гостроти, спричиняючи значні негативні соціальні наслідки та загрожуючи життю і здоров'ю великої кількості громадян.

Поряд із «географією» злочинності, важливим є показник «топографія» злочинності, який у кримінологію ввів німецький вчений Г. Шнайдер. Під цим розуміється конкретне місце скоєння кримінального правопорушення. Необхідність вивчення топографії злочинів у сфері безпеки дорожнього руху зумовлена взаємозалежністю між вчиненням окремих злочинів та географічними і просторово-геометричними характеристиками певних локацій, де вони відбуваються [64, с. 262].

Джерелом офіційної статистичної інформації щодо стану злочинності в країні є вебсайт Офісу Генерального прокурора України, де розміщено відповідні дані [159], які будуть використані в даному дослідженні.

На першому етапі пропонується встановити співвідношення між кількістю вчинених кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту і загальною кількістю кримінальних правопорушень, облікованих за звітний період.

2018 рік кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту сягнула 17 485 випадків, що складало 3,5% від загального числа зареєстрованих суспільно небезпечних діянь.

2019 рік кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту становила 17 210 випадків, що відповідає 3,8% від загального числа зареєстрованих суспільно небезпечних діянь.

2020 рік кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту склала 15 795 випадків, що відповідає 4,3% від загального числа зареєстрованих суспільно небезпечних діянь.

2021 рік кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту склала 13 493 випадки, що відповідає 4,1% від загального числа зареєстрованих суспільно небезпечних діянь.

2022 рік кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту склала 12 755 випадків, що відповідає 3,5% від загального числа зареєстрованих суспільно небезпечних діянь.

2023 рік кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту склала 10 926 випадків, що відповідає 2,3% від загального числа зареєстрованих суспільно небезпечних діянь.

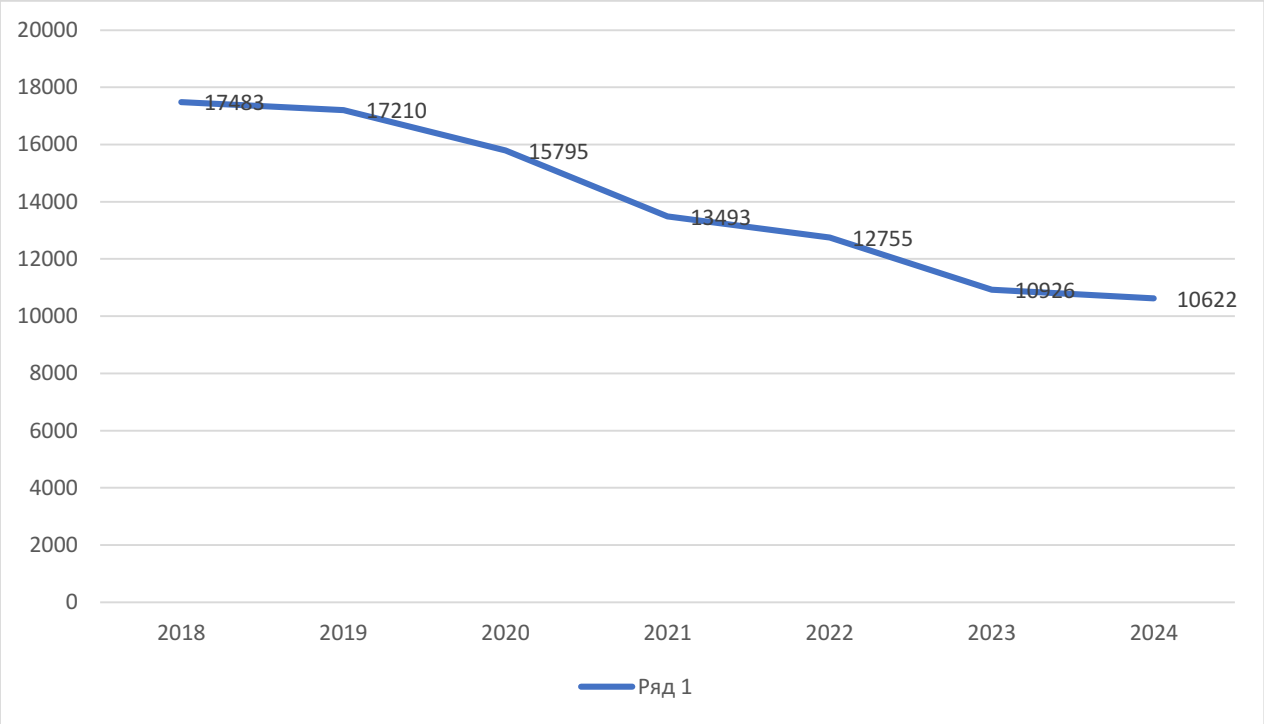
2024 рік кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту склала 10 662 випадки, що відповідає 2,2% від загального числа зареєстрованих суспільно небезпечних діянь.

Візуалізація представлених даних у вигляді графіка (Табл. 1) показує тенденцію до зменшення облікованих кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Однак, скорочення кількості зареєстрованих злочинів цього виду не є результатом позитивної динаміки та фактичного зниження злочинності, а наслідком зменшення вибірки первинних даних, що

в даному випадку пов'язано зі зменшенням контрольованої території України, де здійснюється збір та обробка відповідної інформації. Адже, у зв’язку з повномасштабним вторгненням до нашої країни досить значна кількість території перебуває або в окупації, або є прифронтовою зоною, що унеможливлює об’єктивність кінцевих даних з відображенням повноти картини.

Табл.1

Динаміка кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту




Важливим показником оцінки криміногенної обстановки і рівня благополуччя на території завжди є рівень тяжкості вчинених кримінальних правопорушень.

За 2018 рік кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту мали такий розподіл: 1369 – особливо тяжкі, 5710 – тяжкі, 2894 – середньої тяжкості та 7512 – невеликої тяжкості. Зазначені данні представлені у Табл.2 Де видно, що у цей рік домінуючим видом правопорушень були кримінальні правопорушення невеликої тяжкості, за

ними йшли кримінальні правопорушення тяжкі, далі за рангом – середньої тяжкості і особливо тяжкі правопорушення посідали останню сходинку.

Табл.2

За 2019 рік кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 1136 – особливо тяжкі, 5182 – тяжкі, 2563 – середньої тяжкості та 8329 – невеликої тяжкості.

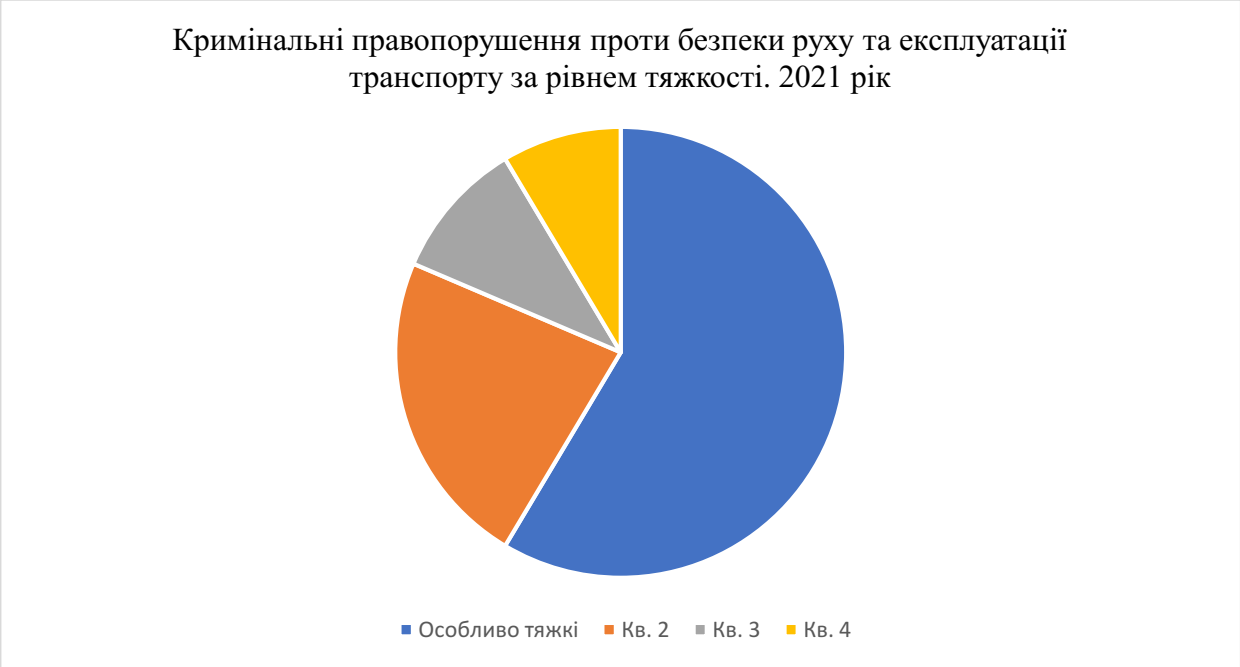
Табл.3

За 2020 рік кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 764 – особливо тяжкі, 4940 – тяжкі, 5407 – нетяжкі, а також 1884 кримінальних проступки.

Табл.4

За 2021 рік кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 658 – особливо тяжкі, 4160 – тяжкі, 7054 – нетяжкі, а також 1612 кримінальних проступків.

Табл.5

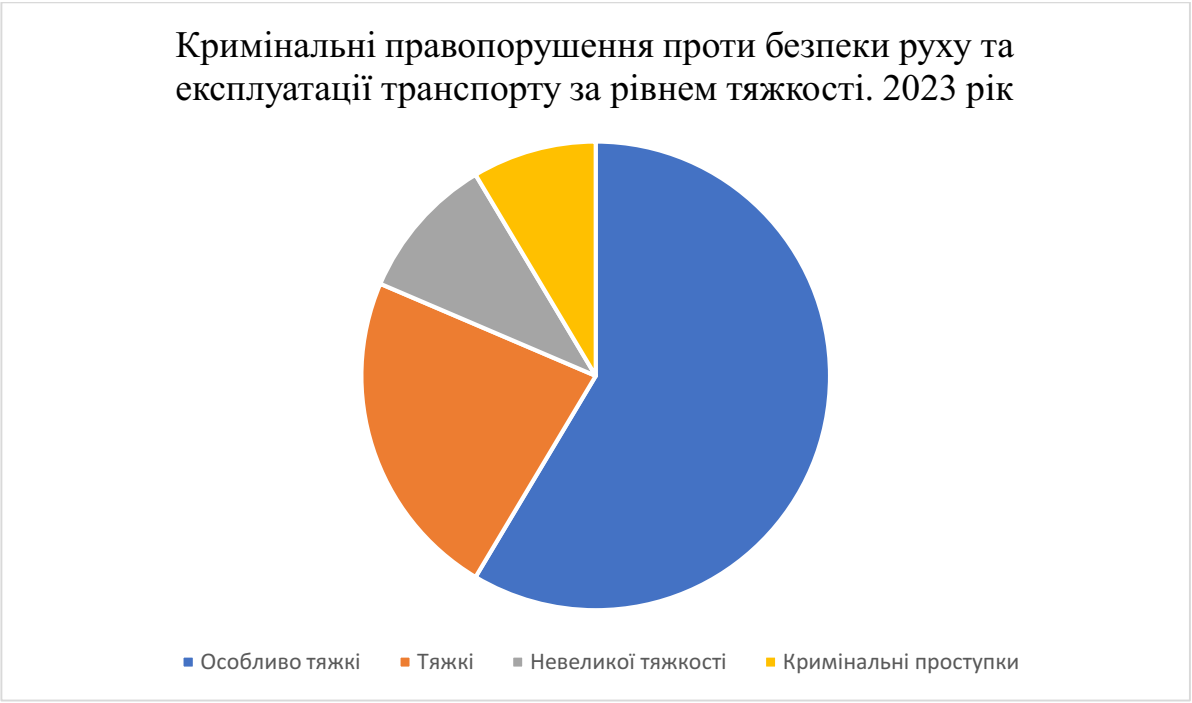



За 2022 рік кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 558 – особливо тяжкі, 4470 – тяжкі, 6567 – нетяжкі, а також 1159 кримінальних проступків.

Табл.6

За 2023 рік кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 165 – особливо тяжкі, 3518 – тяжкі, 6157 – нетяжкі, а також 1084 кримінальних проступки.

Табл.7



За 2024 рік кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: 122 – особливо тяжкі, 3324 – тяжкі, 6580 – нетяжкі, а також 634 кримінальних проступки.

Табл.8

Таким чином, кількісно оцінюючи ситуацію, можна зробити висновок про її відносну позитивність. Водночас, глибокий аналіз статистичних даних свідчить, що зниження відсотка кримінально протиправних дій у сфері безпеки дорожнього руху значною мірою пояснюється позитивними змінами кримінологічної обстановки в країні загалом. При розгляді безпосередньої кількості цих правопорушень, коефіцієнт зниження складає 1,4%, а темп їх зменшення сягає 37%.

У структурі кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, найбільш поширеними і стабільними є суспільно небезпечні діяння, кваліфіковані ст. 286 КК України.

- у 2018 році – 8257 (47 %);
- у 2019 році – 8739 (50,7 %);
- у 2020 році – 8864 (56,1 %);
- у 2021 році – 7961 (59 %);
- у 2022 році – 6366 (49,9 %);
- у 2023 році – 7017 (64,2 %);

- у 2024 році – 7455 (69,9 %).

Таким чином, якщо загальна кількість кримінальних правопорушень має тенденцію до зменшення, то суспільно небезпечні діяння, передбачені ст. 286 КК України, переважно показують негативну динаміку, особливо зі значним зростанням у 2023-2024 роках. Важливо зазначити, що така ситуація зумовлена введенням воєнного стану та активними бойовими діями агресора, що спричинили порушення логістики, руйнування транспортних шляхів і засобів, міграцію населення та мобілізацію, що об'єктивно зменшило кількість осіб, які беруть участь у дорожньому русі.

Слід також враховувати потенційну приховану кількість таких кримінальних правопорушень, що може бути зумовлено ускладненнями у забезпеченні належного досудового розслідування, а також іншими проблемами, які виникають у слідчих органів під час здійснення своїх функцій у кримінальних провадженнях щодо фактів порушення правил безпеки дорожнього руху.

Зокрема, у 2018 році було закрито 9525 кримінальних проваджень, порушених за фактами вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, 11756 проваджень залишились без прийнятого на кінець звітного періоду рішення, у 2019 – закрито 8100 проваджень, рішення не прийнято по 11587, у 2020 – закрито 9525, не прийнято рішення по 9723, у 2021 – закрито 7763, рішення не прийнято по 7868 провадженням, у 2022 році було закрито 6028, у 2023 році – 3829 кримінальних проваджень, порушених за фактами вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, 3539 проваджень залишились без прийнятого на кінець звітного періоду рішення, у 2024 році 4128 кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, з яких 3602 на кінець року залишилося без відповідного процесуального рішення.

Варто звернути увагу на статистику ДТП зі смертельними наслідками, яку Державна служба статистики надавала до 2017 року. Зафіксовано, що у

2013 році було 30 681 ДТП, з яких 4 301 мали летальний результат. Дані щодо смертельних випадків за 2014 рік (при загальній кількості 25 854 ДТП) відсутні. У 2015 році з 25 493 ДТП 3 558 закінчилися смертю. У 2016 році з 26 782 ДТП було 2 984 смертельних випадки. Станом на 2017 рік обліковано 27 227 ДТП, проте інформація про смертельні наслідки за цей рік не надавалася [183].

Звертаючись до статистики Офісу Генерального прокурора, можна відстежити наступну динаміку випадків порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинили смерть потерпілого (ч. 2, 3 ст. 286 КК України): у 2018 році – 1843, у 2019 році – 1919, у 2020 році – 1858, у 2021 році – 1507, у 2022 році – 1270, у 2023 році – 1243 та у 2024 році – 1064.

Важливо підкреслити, що окремі випадки порушень правил безпеки дорожнього руху не були враховані у статистиці через часткову окупацію територій, ведення активних бойових дій, що перешкоджало належній статистичній обробці, а також у зв'язку з проведенням стабілізаційних заходів після звільнення територій.

Згідно з аналітичними даними, опублікованими Центром демократії та верховенства права, статистику дорожньо-транспортних пригод у східних та південних областях України – Харківській, Донецькій, Луганській, Запорізькій, Херсонській та Миколаївській – не можна вважати вичерпною. Це пояснюється тим, що значні частини цих регіонів перебували під багаторазовою окупацією, а деякі й досі контролюються ворогом, що унеможливлює збір повної інформації про кількість ДТП.

Вбачається, що більша частина кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху вчиняються через перевищення швидкості.

Відповідно до річного звіту Національної поліції України:

– за 2018 рік обліковано 24 294 дорожньо-транспортні пригоди з травмованими. Зафіксовано 968 випадків керування транспортними засобами у стані сп'яніння, а також складено 101 000 адміністративних матеріалів за порушення ст. 130 КУпАП. Серед ДТП з постраждалими переважали

зіткнення (9 743) та наїзди на пішоходів (8 190), далі йшли наїзди на перешкоди (2 376), велосипедистів (1 496) та перекидання (1 436). Головними причинами аварій були: перевищення безпечної швидкості (4 939 випадків), порушення правил маневрування (3 138), порушення правил проїзду перехресть (1 687), недотримання безпечної дистанції (1 482) та проїзд на заборонний сигнал світлофора (915).

– за 2019 рік обліковано 26 052 дорожньо-транспортні пригоди з травмованими. Найчастіше траплялися зіткнення (10 569) та наїзди на пішоходів (8 612), далі йшли наїзди на перешкоди (2 574), велосипедистів (1 526) та перекидання (1 729). Головними причинами аварій були: перевищення безпечної швидкості (8 761 випадок), порушення правил маневрування (5 675), порушення правил проїзду перехресть (2 132), недотримання безпечної дистанції (1 967) та проїзд на заборонний сигнал світлофора (338). Найбільшу кількість ДТП зафіксовано у Харківській (1807), Одеській (1972), Київській (1893), Львівській (2095) та Дніпропетровській (2102) областях.

– **2020 рік:** зареєстровано 26 140 ДТП з травмованими. Найчастішими були зіткнення (10 946) та наїзди на пішоходів (7 641). Серед причин домінували перевищення швидкості (9 999) та порушення маневрування (5 522). Лідерами за кількістю ДТП стали Харківська, Одеська, Київська, Львівська та Дніпропетровська області. **2021 рік:** Кількість ДТП з постраждалими зменшилася до 24 521. Зіткнення (10 376) та наїзди на пішоходів (7 509) залишилися основними видами ДТП. Перевищення швидкості (9 466) та порушення маневрування (5 022) також були головними причинами. Найбільше ДТП зафіксовано у тих самих областях, хоча їхня кількість дещо змінилася.

– за 2021 році, при збільшенні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних пригод, число ДТП з потерпілими знизилося на 6%. Водночас на 9% скоротилася кількість осіб, які загинули в ДТП, та на 7% – осіб, які отримали травми в таких подіях. У 2022 році важливим заходом у підвищенні рівня безпеки дорожнього руху стало запровадження системи фіксації

адміністративних правопорушень в автоматичному режимі. Так, на початку 2022 року в складі цієї системи функціонувало 270 технічних засобів (приладів контролю), що здійснювали фото- та відеофіксацію подій з ознаками адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які з початком війни було відключено [170];

– за 2022 рік обліковано 18 628 дорожньо-транспортних пригод з травмованими. Найчастіше траплялися зіткнення (7 387) та наїзди на пішоходів (5 284), далі йшли наїзди на перешкоди (2 477), велосипедистів (1 196) та перекидання (1 660). Головними причинами аварій були: перевищення безпечної швидкості (7 561 випадок), порушення правил маневрування (3 846), порушення правил проїзду перехресть (1 467), недотримання безпечної дистанції (843) та проїзд на заборонний сигнал світлофора (236).

– за 2023 рік обліковано 23 642 дорожньо-транспортні пригоди з постраждалими або загиблими. Найпоширенішими були зіткнення (9 792) та наїзди на пішоходів (6 499), далі йшли наїзди на перешкоди (2 918), перекидання транспортних засобів (2 068), наїзди на велосипедистів (1 447) та на припаркований транспорт (474). Інші види ДТП включали падіння пасажирів (372), наїзди на тварин (42), наїзди на гужовий транспорт (19) та падіння вантажів (11).

– за 2024 рік обліковано 25 781 дорожньо-транспортну пригоду з постраждалими або загиблими. Лідерами за кількістю ДТП стали Дніпропетровська (2379), Львівська (2307), місто Київ (2167) та Одеська (2088) області. Найменше ДТП зареєстровано у Закарпатській (433), Чернівецькій (538), Тернопільській (572) та Чернігівській (672) областях [182].

За даними 2023 року, найбільша кількість дітей, які загинули або отримали травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод, зафіксована у Львівській (403), Дніпропетровській (328), Київській (303) та Одеській (253) областях.

Зазвичай лідерами за кількістю дорожньо-транспортних пригод є Харківська, Одеська, Київська, Львівська та Дніпропетровська області.

Водночас, статистичні дані вказують на суттєве зменшення рівня аварійності в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській та Херсонській областях, що пов'язано з тимчасовою окупацією та триваючими бойовими діями.

Відповідно до статистичних даних найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п’ять років (з 2018 по 2024 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п’ятницю та вихідні дні.

Підсумовуючи дослідження кримінологічної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху, встановлено, що дане кримінальне правопорушення є найбільш поширеним серед кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за які передбачена кримінальна відповідальність. Загалом, динаміка цих правопорушень є задовільною, характеризуючись зниженням до 2024 року (коефіцієнт зниження за період 2018-2024 років становить 1,4%). До найбільш розповсюджених видів дорожньо-транспортних пригод, що призводять до травмування людей, належать: зіткнення транспортних засобів, наїзди на пішоходів, наїзди на перешкоди, наїзди на велосипедистів та перекидання транспортних засобів. Серед регіонів з найвищою частотою таких подій виділяються Харківська, Одеська, Київська, Львівська та Дніпропетровська області.

Важливо зауважити, що об'єктивність та повнота наведених статистичних даних і розрахунків є обмеженою через окупацію значної частини території України та ведення активних бойових дій у прифронтових областях, таких як Донецька, Запорізька, Луганська, Миколаївська, Харківська та Херсонська.

## 2.2. Кримінологічна характеристика особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

У кримінально-правовій науці для позначення особи, яка скоїла кримінальне правопорушення, використовується низка термінів. Одним із ключових понять кримінального права є «суб'єкт кримінального правопорушення», який, відповідно до частини першої статті 18 Кримінального кодексу України, визначається як фізична осудна особа, що вчинила протиправне діяння у віці, з якого законодавством передбачена кримінальна відповідальність.

Для кримінології ж притаманна категорія «особа, яка вчинила кримінальне правопорушення» та «особистість злочинця». Варто з'ясувати різницю вказаних понять.

Поняття «особа злочинця» формується на перетині соціального та правового аспектів розуміння особистості. Таким чином, аналіз особи злочинця має базуватися на положеннях загально-соціологічної теорії особистості.

Слід розрізняти: поняття «людина» відображає нерозривну єдність її соціальних, психологічних і біологічних складових. Поняття «особа» фокусується на соціальних характеристиках, що формуються в процесі соціалізації та діяльності людини в суспільстві. Саме соціальний аспект людини відображає її становлення в соціумі, а соціальні якості конкретної людини корелюють з рівнем її свідомості та внутрішнім духовним світом. Свідомість, що є результатом соціального впливу та набутого досвіду, стає активною силою особистості, яка визначає її соціальний вибір та поведінку в різних обставинах [45, с. 162].

Поняття особистості є комплексним і об'єднує в собі біологічні, психологічні та соціальні аспекти. Воно включає сукупність ознак, властивостей і рис, які характеризують особистість як людину, що скоїла

кримінальне правопорушення. Особа злочинця, будучи одним із видів особистості, має як загальні характеристики (такі як стать, вік, професія, освіта, соціальний статус, суспільна роль), так і специфічні ознаки, властиві лише їй. Ці особливі риси визначають та відображають характер і рівень її суспільної небезпеки.

В.В. Голіна влучно підмічає, що «найбільш сприятливий момент для запобігання злочину настає в проміжку між зародженням злочинного мотиву та першими кроками до його здійснення» [26, с. 30].

Наукова література підкреслює умовність терміна «особистість злочинця», зазначаючи відсутність специфічного «злочинного типу» людини. Суть цього полягає в тому, що потенційним злочинцем може стати будь-який член суспільства, а не лише особи, які демонструють девіантну поведінку, переживають важкі життєві обставини або мають соціальні вади. Поширене прагнення пояснити протиправну поведінку виключно проблемами соціально неблагополучних груп населення є значним спрощенням даної проблеми. Реальність показує, що злочинність не є винятково прерогативою деморалізованих, соціально відкинутих та бідних верств населення, які не мають роботи та стабільного доходу. Таким чином, спроба визначити «особистість злочинця» як окремий соціальний тип з негативними соціальними характеристиками є небезпечним навішуванням ярликів, що стигматизує цілі категорії людей. Варто також зазначити, що подібне узагальнення прямо суперечить сучасним міжнародним стандартам захисту прав людини та політиці протидії дискримінації за соціальним статусом та іншими ознаками [28, с. 37-38].

З точки зору О.М. Бандурки, А.А. Васильєва, В.В. Голіни, Є.Л. Стрельцова, «особа злочинця та її особисті якості й властивості були й завжди будуть одними з центральних проблем кримінального, кримінально-виконавчого права та кримінології, адже саме людина є рушійною силою, «діячом» у злочинному посяганні».

І.М. Даньшин стверджує, що особа злочинця являє собою сукупність суттєвих та сталих соціальних якостей і ознак, а також соціально важливих біопсихічних характеристик індивіда. Саме ці властивості, об'єктивно втілюючись у вчиненому злочині, надають йому суспільно небезпечного характеру, а винному – властивість суспільної небезпечності, що є причиною для притягнення цієї особи до кримінальної відповідальності, передбаченої кримінальним законом [39, с. 107].

А.П. Закалюк визначає особу злочинця як «сукупність соціально типових ознак, які сформувалися у процесі неблагополучного соціального розвитку особи, відрізняються крайньою формою суспільної небезпечності, обумовленою криміногенною мотивацією та кримінальною активністю особи, безпосередньо спричиняють вчинення злочину» [57, с. 239].

Окремі кримінологи стверджують, що поняття «особа злочинця» є складним і формується шляхом інтеграції загальносоціологічного розуміння «особи» та юридичного визначення «злочинця». Вживаючи термін «особа злочинця», слід акцентувати увагу саме на «соціальному обличчі» людини, яка вчинила кримінальне правопорушення. Важливо проводити чітку межу між поняттями «особа злочинця» та «особистість злочинця», оскільки перше є невіддільним від факту вчинення кримінального правопорушення та характеристик його суб'єкта [103].

На думку А.Ю. Дробоскока, поняття особа злочинця є соціально-правовим, оскільки поєднує загальносоціальне поняття особа з юридичним поняттям злочинець. Вчинення злочину демонструє антигромадську спрямованість особи, але не вичерпує її соціальної сутності. Для всебічного розуміння людини необхідно враховувати всі її ознаки та прояви як особистості. Саме аналіз сукупності та співвідношення соціально-позитивних і соціально-негативних якостей дозволяє отримати цілісне уявлення про осіб, які вчиняють злочини [45, с. 163].

В окремих джерелах пропонується розрізняти певні методологічні підходи до визначення поняття «особа злочинця». Так, філософський підхід

дає змогу акцентувати на соціальних якостях цієї особи та методологічно обґрунтовано розглянути взаємозв'язок соціального та біологічного аспектів. Соціологічний підхід надає можливість встановити соціально-демографічні характеристики злочинця та виявити макрофактори, що впливають на становлення його особистості. Психологічний підхід дозволяє дослідити психічні особливості такої особи, а застосування знань із соціальної психології сприяє виявленню мікрофакторів формування особи злочинця та визначенню соціальних ролей і позицій, які об'єктивно мають найвищий криміногенний потенціал [104, с. 104].

Кримінологічне дослідження особи злочинця відбувається в нерозривному контексті її антисоціальної поведінки, спираючись на теоретичні розробки та практичні висновки щодо індивідуальних якостей особи, яка вчинила кримінальне діяння. Підкреслюється, що особистість є носієм специфічних мотивів і певних особистісних рис, які є результатом впливу негативних елементів соціального середовища. Особа як інтегральне утворення являє собою соціальну якість, що не є даністю від народження, а формується в процесі діяльності та є невід'ємною від суспільства.

Поняття «особа, яка вчинила злочин», визначається як сукупність соціально значущих особистісних якостей, що у взаємодії з зовнішніми умовами (мотивами, ситуацією) формують злочинну поведінку. На відміну від кримінального права, де суб'єкт кримінального правопорушення чітко визначається як особа, що вчинила діяння з усіма елементами складу злочину та підлягає покаранню, кримінологічне розуміння особи злочинця є більш багатогранним. Складність кримінологічного визначення зумовлена, зокрема, умовністю та формальним характером цього поняття, оскільки віднесення певних дій до злочинних є прерогативою законодавця.

У науковій літературі обґрунтовано зазначається, що для всебічного розуміння поняття особи злочинця необхідно проаналізувати її структуру. У філософському трактуванні структура означає внутрішню організацію будь-

якого об'єкта або явища, можливість його розчленування на складові елементи та виявлення існуючих між ними зв'язків і взаємодії [24, с. 222-223].

С.Ф. Денисов пропонує виділяти три основні ознаки особи злочинця:

- «формальна ознака передбачає підхід, за яким особа злочинця розглядається як особа людини, яка вчинила злочин, з наданням їй цілісної характеристики, а саме це складне інтегруюче поняття, що містить у собі й об’єднує біологічні, соціальні та психологічні сторони;

- змістовна ознака передбачає окрему характеристику особи злочинця у зв’язку з учиненням нею злочину та наявністю причинного зв’язку між суспільно небезпечним діянням та особою;

- формально-змістовна ознака – та, за якою виділяється стан особи в момент учинення злочину, а саме коли до та після вчинення злочину (часовий термін) особа не може вважатися «особою злочинця» [40, с. 154].

І.М. Даньшин до структури особи злочинця відносить наступні елементи:

- «соціально – демографічні ознаки: стать, вік, рівень освіти, рід занять, стаж роботи, сімейний стан, місце проживання та ін.;

- особистісно – рольові властивості: соціальні позиції, виконання власних рольових обов’язків і функцій, що випливають з даних соціальних позицій;

- соціально – психологічні якості: соціальна реакція людини на лад її життя, психічні стани і процеси, потреби, установки, інтереси, система ставлення до дійсності, спрямованість – антисоціальна, мотивації – егоїстичні, цинічні, корисливі;

- риси правової і моральної свідомості: неповага до закону (прихована, явна), правове свавілля, спотворена моральна свідомість, психічні аномалії – психопатія, психопатичний стан, хронічний алкоголізм, наркоманія;

- кримінально – правові ознаки особи злочинця: деякі форми до злочинної поведінки, виражаються і вчиненому злочині – спрямованість злочинної поведінки на конкретні суспільні відносини, взяті під охорону закону (безпосередній об’єкт посягання), ступінь і характер суспільної небезпечності

вчиненого злочину, способи досягнення злочинної мети, мотив, ставлення винного до вчиненого» [109, с. 37 - 40].

А. П. Закалюк пропонує розділяти структуру особи злочинця на дві групи:

1. Перша група ознак показує соціальну сторону особи злочинця (її особистість) і складається з таких частин: ознаки того, як формувалася та соціалізувалася особа, ознаки її соціального становища та ролей у суспільстві, а також безпосередні ознаки того, що для неї важливо.

2. До біо-соціальних ознак (друга група) належать: демографічні характеристики, які є важливими з соціальної та психологічної точок зору; психофізіологічні особливості, в тому числі успадковані; показники фізичного здоров'я; показники психічного здоров'я; індивідуальні психологічні риси. Завершальний блок охоплює ознаки, що мають прямий зв'язок зі скоєнням злочину особою [57, с. 257-258].

Вивчення особи злочинця необхідно проводити в рамках правового поля, зосереджуючись на тих, хто за законом є суб'єктом кримінального правопорушення. Ця категорія є обмеженою в часі: вона охоплює період від моменту вчинення злочину до винесення обвинувального вироку, відбуття покарання та погашення (зняття) судимості. Після завершення відбуття покарання та зняття судимості особа втрачає статус злочинця і не може бути ним визнана.

У свою чергу, для кримінологів більш цікавою є особа злочинця, процес становлення та розвитку, який розкриває детермінанти її формування. Такий інтерес зникає, коли людина перестає бути асоціальною [70, с. 90].

Необхідно підкреслити, що антисоціальні риси, які характеризують особу злочинця, вже присутні до вчинення нею кримінального правопорушення та є визначальними у скоєнні цього діяння. Проте, офіційне визнання особи як злочинця стає можливим виключно після та у зв'язку з фактом вчинення нею кримінально протиправного діяння.

З метою дослідження особи злочинця пропонується трирівневий підхід, що ґрунтується на принципі діалектичної єдності: загальний, особливий та індивідуальний рівні:

- «на загальному рівні розглядається загальне поняття про особу правопорушника, її основні риси та характеристики;

- на особливому рівні розглядаються різні категорії та типи злочинців відповідно до різних видів злочинів;

- на індивідуальному рівні – вивчення одиничного, тобто особистості конкретного злочинця, його особистісних особливостей, які мають першочергове значення для індивідуальної профілактики» [45, с. 165].

Предметом вивчення кримінології є соціально значущі риси та властивості осіб, які вчинили кримінальні правопорушення. Вона досліджує типологічні особливості особистості злочинця, визначаючи його як окремий соціальний тип, що включає типові соціально-правові ознаки, які розкривають складний механізм злочинної поведінки, характерний для всіх осіб, що вчинили злочини протягом певного часу. Ці ознаки за певних умов відіграють роль у формуванні механізму злочинної поведінки. Вивчення індивідуальних особливостей осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення, є ключовим для отримання відповідей на низку важливих питань: яким чином і чому конкретна особа вдалася до злочинної поведінки, яка міра покарання є справедливою для цього злочинця, які заходи запобігання будуть найефективнішими, а також які характерні риси поведінки притаманні жертвам різних видів злочинів [1]. Погоджуємося з таким підходом.

Хоча кожна особа, яка вчинила кримінальне правопорушення, є унікальною за демографічними, психологічними та іншими параметрами, вони також мають спільні характеристики, що дає змогу формувати стійкі групи. Класифікація як метод передбачає розподіл статистичної сукупності на категорії на основі чітких ознак. У рамках класифікації об'єктом дослідження стає не окремий злочинець з усім комплексом його рис, а група осіб, які вчинили схожі злочини. Класифікація злочинців може здійснюватися за

різноманітними критеріями, серед яких ключовими є дві великі категорії: 1) соціологічні (соціально-демографічні); 2) кримінально-правові [103, с. 88–92].

Перша група ознак включає соціально-демографічні характеристики особи, такі як стать (чоловіча та жіноча) і вік (неповнолітні у віці від 14 до 18 років, молодь віком 18–24, 25–29 років (деякі дослідники відносять до молоді осіб до 35 років), дорослі віком 30–39 і 40–49 років, а також особи старшого віку – 50 років і більше).

Друга група ознак, що є кримінально-правовими, включає: а) класифікацію за видами скоєних правопорушень; б) характер та ступінь тяжкості вчиненого правопорушення; в) первинність вчинення або рецидив кримінального правопорушення; г) вчинення кримінального правопорушення у складі групи; д) форму вини (умисел або необережність); є) тривалість злочинної діяльності та інші критерії.

В окрему групу виділяють ознаки, що відображають стан здоров'я правопорушника. У цьому відношенні можуть бути виключені здорові люди, а також особи, які страждають на фізичні чи психічні розлади.

Науково-практична література також пропонує класифікувати винних осіб за такими критеріями: суспільна небезпека, характер, мотив (спрямованість), спонукання до вчинення кримінального правопорушення, кількість учасників (одноосібне вчинення або у складі групи). Основними критеріями, що визначають криміногенний перехід особи в злочинця та формування типології злочинців, є: характер антигромадської спрямованості злочинців та зміст їхньої злочинної мотивації (класифікація за мотивацією), процес проектування та розробки злочинів, а також розуміння процесу формування цілей для їхньої реалізації у конкретних кримінальних правопорушеннях; глибина антигромадської спрямованості злочинців та ступінь стійкості їхньої злочинної мотивації [106, с. 28].

В рамках нашого дослідження ключовим є аналіз спеціальних кримінологічних характеристик особи, яка скоює кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Ці

характеристики включають такі категорії: соціально-демографічні, кримінально-правові, особливості різних сфер її життєдіяльності та соціальних зв'язків, а також морально-психологічні та біофізичні ознаки.

Ми повністю підтримуємо позицію В.В. Корольчука, який наголошує на тому, що кримінологічне дослідження специфічних рис особи злочинця, особливо особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, повинно охоплювати: кримінолого-психологічний механізм протиправної поведінки, мотивацію злочину, роль і співвідношення індивідуально-психологічних і соціально-культурних факторів у становленні особи злочинця, вплив сталих і ситуативних психічних станів, а також несприятливі зовнішні фактори [84, с.233].

Для дослідження особи, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, слід використовувати загальноприйняту в кримінології структуру, що включає певні комплекси взаємопов'язаних елементів. До цих елементів належать: біофізіологічні, соціально-демографічні, соціально-рольові, морально-психологічні, кримінально-правові та кримінологічні ознаки [109, с. 175]. Вказані елементи мають значний вплив на детермінацію протиправної поведінки особи, що кваліфікується за статтею 286 Кримінального кодексу України. Саме вони є ключовими у формуванні мотивації особи та у процесі прийняття нею рішення про безпосереднє скоєння правопорушення.

У контексті дослідження ми ставимо за мету дослідити особу, яка вчиняє порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, як цілісну систему взаємопов'язаних ознак, що об'єднують: соціально-демографічні характеристики (стать, вік, освіта, місце народження й проживання, громадянство та інші демографічні відомості); кримінально-правові аспекти (що дають змогу визначити спрямованість і мотивацію злочинної поведінки, одноосібний чи груповий характер злочинних дій, тривалість та інтенсивність злочинної діяльності, наявність або відсутність судимості та інше); соціально-рольових (визначають її соціальні позиції у

різних сферах життєдіяльності, статус, сімейний стан, приналежність до певних соціальних груп) та морально-психологічних характеристик, якостей та ознак. Подібна система відповідає цілям та задачам нашого дослідження, оскільки дає змогу глибоко й всебічно проаналізувати особу, що вчиняє кримінально каране порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту.

Для аналізу даних про осіб, які вчинили транспортні кримінальні правопорушення загалом та посягання, передбачені статтею 286 Кримінального кодексу України, пропонується використовувати офіційну статистику.

На основі аналізу соціально-демографічних характеристик осіб, які скоюють порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, можна зробити наступні висновки.

Переважна більшість кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху скоюється чоловіками. Частка жінок, які вчинили такі діяння, становила 5,1 % у 2018 році, 6,8 % – у 2019, 6,7 % – у 2020, 8,9 % – у 2021, досягла 10,8 % у 2022 році та знизилася до 8,1 % у 2023 році.

Серед них, кримінальне правопорушення, передбачене статтею 286 Кримінального кодексу України, у 2018 році було скоєно жінками у 176 випадках, що становило 4,8% від загальної кількості кримінальних правопорушень, вчинених за цією статтею протягом звітного періоду.

У 2019 році жінками було скоєно 248 випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що становило 6,3 % від загальної кількості кримінальних правопорушень, вчинених за цією статтею протягом звітного періоду.

У 2020 році жінками було скоєно 411 кримінальних правопорушень, кваліфікованих за статтею 286 Кримінального кодексу України, що становить 9,5 % від загальної кількості кримінальних правопорушень, вчинених за цією статтею протягом звітного періоду.

У 2021 році жінки виступали суб'єктами кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 Кримінального кодексу України, у 431 випадку, що становить 11,4 % від загальної кількості кримінальних правопорушень, скоєних за цією статтею протягом звітного періоду.

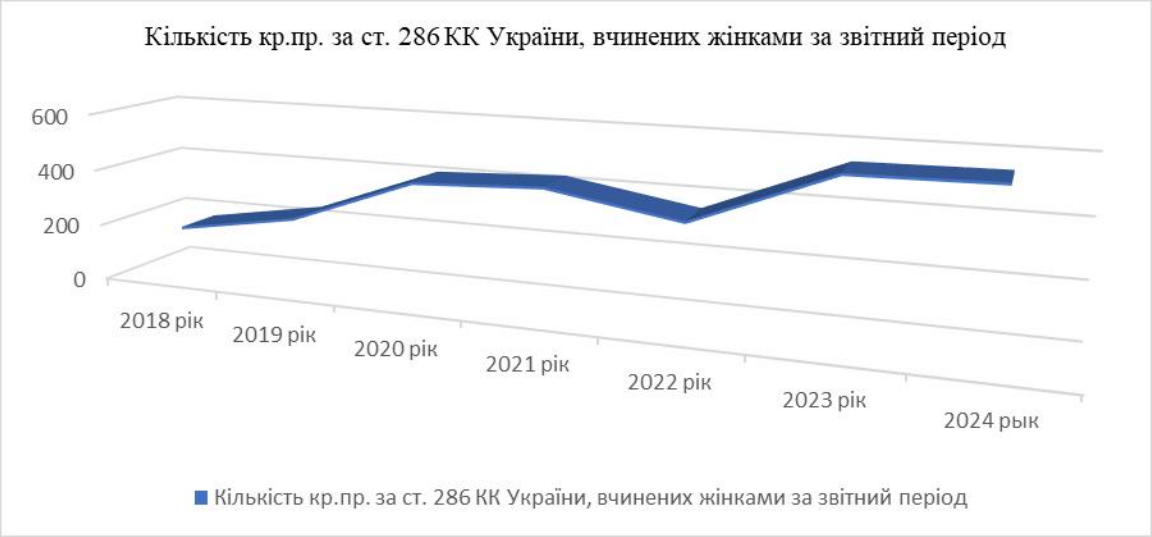
У 2022 році жінками було вчинено 357 порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що від загальної кількості склало 13,5 %.

Протягом 2023 року жінками було скоєно 543 випадки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що становило 14,2 % від загальної кількості кримінальних правопорушень, вчинених за цією статтею протягом звітного періоду.

У 2024 році жінками було скоєно 549 епізодів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що становило 13,2 % від загальної кількості кримінальних правопорушень, вчинених за цією статтею протягом звітного періоду.

У вигляді графіку така тенденція виглядає наступним чином.

Табл.9




З наведеного графіка видно тенденцію до поступового збільшення кількості кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, вчинених жінками. Однією з можливих причин цього є загальне зростання числа жінок за кермом, що є наслідком соціально-

економічних і демографічних змін, викликаних умовами життя в країні під час повномасштабного воєнного вторгнення.

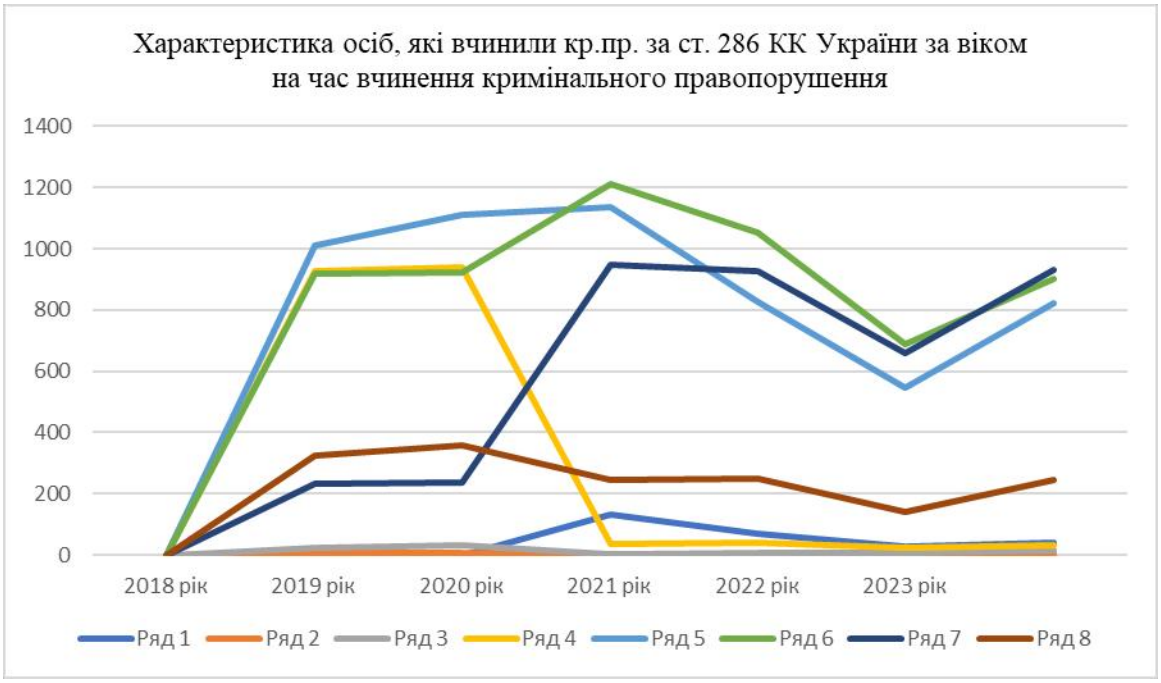
Наступним пропонується проаналізувати особливості віку осіб злочинців, які вчиняють кримінально каране порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (Табл. 2).

Таблиця 10

| **Звітний період** | **за віком на час вчинення кримінального правопорушення** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **до 14 років** | **14-15 років** | **16-17 років** | **18-28 років** | **29-39 років** | **40-54 років** | **55-59 років** | **60 років і більше** |
| 2018 рік | 1 | 5 | 23 | 928 | 1 010 | 917 | 233 | 324 |
| 2019 рік | 0 | 5 | 32 | 938 | 1 111 | 921 | 235 | 357 |
| 2020 рік | 132 | 3 | 3 | 34 | 1 136 | 1 212 | 946 | 246 |
| 2021 рік | 67 | 1 | 8 | 39 | 828 | 1 053 | 927 | 250 |
| 2022 рік | 29 | 2 | 5 | 21 | 545 | 689 | 659 | 139 |
| 2023 рік | 38 | 3 | 14 | 30 | 824 | 903 | 932 | 244 |
| 2024 рік | 7 | 24 | 49 | 871 | 974 | 980 | 304 | 667 |

Знову для кращого візуального сприйняття пропонується вказані дані відобразити у вигляді графіку.

Табл.11



Як бачимо, здебільшого розглядуваний вид кримінального правопорушення вчиняють повнолітні особи, віком від 29 до 39 років. У 2018 році – 29,3 % осіб, у 2019 – 30,8 %, у 2020 – 30,3 %, у 2021 – 29,7 %, у 2022 році - 28,5 %, у 2023 році – 21,6 %, у 2024 році – 23,3%. На другому за частотою місці 18–28 років: у 2018 – 26,9 %, у 2019 – 26 %, у 2020 – 28.4 %, у 2021 – 23,4 %, у 2022 році – 25,2 %, у 2023 році – 0,7%, у 2024 році – 20%. На третьому місці вік 40–54 років: у 2018 – 26,6 %, у 2019 – 25,5 %, у 2020 – 23,7 %, у 2021 – 26,2 %, у 2022 році – 27,2 %, у 2023 році – 23,7%, у 2024 році – 23,5%. Таким чином, представлені статистичні дані вказують на те, що переважна більшість осіб, які скоїли зазначені кримінальні правопорушення, є повнолітніми та володіють необхідним водійським досвідом для запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

Що стосується освіти, більша частина осіб, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху мали повну загальну та базову загальну середню освіту. На першому місці повна загальна та середня базова освіта: у 2018 році – 44,2 %, у 2019 – 43,1 %, у 2020 – 44,1 %, у 2021 – 42,8 %, у 2022 року – 41 %, у 2023 році – 20,5 %, у 2024 році – 37,6 %.

На другому місці повна вища та базова вища освіта: у 2018 році – 27,6 %, у 2019 – 29,3 %, у 2020 – 30,2 %, у 2021 – 33, 9 %, у 2022 році – 34,6 %, у 2023 році – 32,8 %, у 2024 році – 35 %. На третьому місці професійно-технічна освіта: у 2018 році – 27,3 %, у 2019 – 26,9 %, у 2020 – 24,8 %, у 2021 – 22,8 %, у 2022 році – 23,9 %, у 2023 році – 38%, у 2024 році на першому місці – 19,7 %.

Розглянемо детальніше характеристику освіти щодо осіб, які вчиняють кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (Табл. 12).

Табл. 12.

Характеристика осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за ст. 286 КК України за ознакою освіти

| Звітний період | Повна вища і базова вища | Професійно технічна освіта | Повна загальна середня та базова | Початкова загальна та без освіти |
|---|---|---|---|---|
| **2018 рік** | 950 | 941 | 1 524 | 26 |
| **2019 рік** | 1 055 | 970 | 1 553 | 21 |
| **2020 рік** | 271 | 1 209 | 993 | 1 763 |
| **2021 рік** | 316 | 1 200 | 807 | 1 515 |
| **2022 рік** | 262 | 837 | 578 | 993 |
| **2023 рік** | 415 | 1 251 | 783 | 1 449 |
| **2024 рік** | 1 463 | 819 | 1 566 | 28 |

Встановлено, що рівень освіти переважно не є визначальним фактором частоти кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Причиною цього є більша важливість для водіїв наявності практичного досвіду та стажу керування, а також знання ПДР. Відсутній помітний зв'язок між освітою та правовою свідомістю осіб, які скоюють ці кримінальні правопорушення, оскільки значна частина таких суспільно небезпечних дій є наслідком необережності.

Здебільшого, особи, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху були працездатними, але такими, що ніде не працюють та не навчаються: у 2018 році – 39,2 %, у 2019 – 38,3 %, у 2020 – 42,9 %, у 2021 – 38,3 %, у 2022 році – 38,6 %, у 2023 році – 39,1%, у 2024 році – 38,9 %. Варто звернути увагу на те, що у більшості таких осіб відсутність

роботи є тимчасовим явищем, не зумовленим їх маргіналізацією або будь–якими іншими незадовільними та антисоціальними особливостями.

Що стосується громадянства, необхідно відзначити, що кримінальне правопорушення частіше вчиняють громадяни України: у 2018 році – 98,9 %, у 2019 – 99,8 %, у 2020 – 99,6 %, у 2021 – 99,8 %, у 2022 році – 99,9 %, у 2023 році – 90,1 %, у 2024 році – 92,4%.

Логічність представлених статистичних даних пояснюється тим, що основну масу тих, хто пересувається країною, складають її громадяни. Також слід враховувати, що громадяни власної країни можуть мати більшу самовпевненість на дорогах, ніж іноземці в чужому середовищі, що може призводити до частіших порушень та легковажного ставлення до правил безпеки дорожнього руху.

Наступним кроком пропонується дослідити морально-психологічні характеристики осіб, які скоюють кримінально карані порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, відповідальність за які встановлена статтею 286 Кримінального кодексу України.

Слід визнати, що риси правової та моральної свідомості є важливими чинниками становлення особистості, оскільки соціальне життя обумовлює необхідність дотримання встановлених норм поведінки та законодавства. Правова свідомість розглядається як одна з форм суспільної свідомості, що проявляється на колективному або індивідуальному рівнях і виражається в усвідомленій повазі до права, розумінні його цінності, знанні та дотриманні прав і обов'язків, а також у правовій діяльності, спрямованій на забезпечення мирного та гармонійного співіснування. Моральна свідомість особистості відображається в її ставленні до загальноприйнятих і усталених моральних норм, правил поведінки та взаємоповаги і добровільному їх дотриманні [58].

При дослідженні особи, яка вчиняє кримінальне правопорушення за статтею 286 Кримінального кодексу України, та механізму цього злочину, виявлення морально-психологічних ознак є важливим для визначення ступеня деморалізації особистості та оцінки можливості її ресоціалізації. Морально-

психологічні характеристики злочинця, поряд із соціально-демографічними та кримінально-правовими, утворюють третю ключову групу ознак кримінологічного портрета злочинця. Цей набір ознак є найбільш цінним для розуміння внутрішнього світу злочинця.

Серед морально-психологічних ознак кримінологи найчастіше виокремлюють декілька змістовно важливих підгруп, а саме: рівень світогляду (погляди особи, її переконання, звички, установки, очікування тощо); інтелектуальні властивості (рівень розумового розвитку, обсяг знань, життєвий досвід, обмеженість або широта поглядів, їх спрямованість, різноманітність інтересів); ціннісні орієнтації особи та соціально значущі моральні риси і властивості, що належать до глибинних особистісних характеристик; емоційно-вольові якості (стан волі, темперамент, характер, ініціативність, енергійність або лабільність, почуття, емоції); психофізіологічні властивості (природжені та набуті властивості психіки, тілесна організація людини, включаючи фізичні аномалії) [113, с. 226].

Кримінальні правопорушення, вчинені через необережність, часто є наслідком недотримання особою норм і правил безпечної поведінки, нерозуміння причинно-наслідкових зв'язків між діями та їхніми наслідками, а також недостатнього рівня правової освіти та відповідальності, необхідних для попередньої оцінки потенційної суспільної небезпеки своїх вчинків. Таким чином, у цьому контексті можна стверджувати, що такі особи мають неправильно сформовані або деструктивні морально-психологічні ознаки, зокрема пов'язані з низьким рівнем правової свідомості. Кримінально-правові ознаки.

Згідно з кримінальним законодавством України суд під час призначення покарання має враховувати характер і ступінь суспільної небезпечності вчиненого злочину, особу винного, його ставлення до вчиненого й обставин справи, які пом’якшують або обтяжують відповідальність, зокрема до таких ознак можна віднести характеристику вчиненого кримінального правопорушення, те, чи був він вчинений одноособово чи групою осіб,

вчинення злочину сталось вперше чи повторно, інформацію про попередній антисуспільний спосіб життя особи; вид і строк призначеного покарання, визнання вини у вчиненому злочині тощо; обставинами, що пом’якшують або обтяжують покарання, визнаються встановлені судом за конкретною справою (провадженням) об’єктивні та суб’єктивні чинники, що не є ознаками конкретного складу кримінального правопорушення і не впливають на його кваліфікацію, проте свідчать про зниження чи підвищення суспільної небезпечності вчиненого діяння та/або особи винного, а отже, вважаються підставами для пом’якшення чи посилення покарання [58].

Звертаючись до офіційної статистики можемо встановити, що кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху вчинили: особи у стані алкогольного сп’яніння: у 2018 році – 14,7 %, у 2019 році – 14,5 %, у 2020 році – 13,6 %, у 2021 – 3,5 %, у 2022 році – 0,08 %, у 2023 році – 4,8%; у стані наркотичного сп’яніння: у 2018 році – 0,8 %; у 2019 – 0,8 %; у 2020 – 0,9 %; у 2021 – 0,2 %, у 2022 році та 2023 році таких фактів не було встановлено, у 2024 році – також виявлено не було.

Офіційні дані за 2018 рік свідчать про реєстрацію 493 випадків порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (ст. 286 КК України), скоєних особами в стані алкогольного сп'яніння.

У 2019 році було зафіксовано 510 випадків скоєння кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286 Кримінального кодексу України, особами в стані алкогольного сп'яніння.

За 2020 рік у стані алкогольного сп’яніння 525 осіб вчинило кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

У 2021 році кількість випадків вчинення кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 Кримінального кодексу України, особами в стані алкогольного сп'яніння становила 124. У 2022 році цей показник знизився до 3 та 1 випадку.

Особи, які раніше вчиняли кримінальні правопорушення: у 2018 році – 3,7 %; у 2019 – 3,1 %; у 2020 – 2,5 %; у 2021 – 1,6 %, у 2022 році – 1,6 %, у 2023 році – 5,9 %. Особи, які мають незняту та/або непогашену судимість: у 2018 році – 1 %, у 2019 – 1,2 %, у 2020 році – 0,8 %, у 2021 році – 0,5 %, у 2022 році – 0,5 %, у 2023 році – 3,7 %, у 2024 році – 1 %.

Проаналізуємо цей показник у контексті осіб, які вчинили порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, будучи водіями транспортних засобів.

У 2018 році кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286 КК України було вчинено особами, які раніше вчиняли кримінальні правопорушення 129 разів, у 2019 році – 107, у 2020 році – 101, у 2021 році – 60, у 2022 році – 40, у 2023 році – 47, у 2024 році – 45.

Крім того, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, вчинені групою осіб, серед яких були особи, що керували транспортними засобами, фіксувалися наступним чином: у 2018 році – 2 випадки, у 2019 році – 6, у 2020 році – 5, у 2021 році – 2, у 2022 році – 6, у 2023 році – 12, а у 2024 році такі випадки не реєструвалися. Однак, як можна помітити, існує стійка тенденція до зростання кількості кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286 Кримінального кодексу України, скоєних групою осіб.

На підставі проведеного аналізу характеристик осіб, які вчиняють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, керуючи транспортними засобами, можна сформулювати наступні висновки. Переважно кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (стаття 286 Кримінального кодексу України) скоюється чоловіками вікової категорії 29-39 років. Водночас необхідно відзначити тенденцію до збільшення кількості подібних правопорушень, вчинених жінками. Рідше досліджуване кримінальне правопорушення вчиняється особами віком 18–28 та 40–54 років. За рівнем освіти, серед осіб, які скоюють дане діяння, у більшості випадків переважають особи з повною

загальною або середньою базовою освітою, дещо рідше – з професійно-технічною освітою. Переважна більшість осіб, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, були працездатними, але не мали офіційного працевлаштування чи навчання. Щодо громадянства, слід зазначити, що кримінальне правопорушення частіше скоюється громадянами України. Варто відзначити дві протилежні тенденції: зменшення кримінальних правопорушень за статтею 286 Кримінального кодексу України, вчинених у стані алкогольного сп'яніння, та збільшення таких діянь у складі групи осіб. Разом з тим, незначний відсоток правопорушників, які діяли в стані сп'яніння або повторно, вказує на відсутність значної деморалізації чи антисуспільної спрямованості, що дозволяє припустити, що головною причиною таких порушень є недостатній рівень правової свідомості серед водіїв.

## 2.3. Детермінація порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в умовах воєнного стану

З метою повного кримінологічного розуміння порушень правил дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями необхідно проаналізувати першопричини та джерела цього явища. Таким чином, вивчення детермінації таких порушень є важливим напрямком наукових досліджень для формування цілісного наукового знання в цій сфері.

У зв'язку зі стрімким зростанням кількості автомобілів, боротьба зі злочинними порушеннями правил дорожнього руху та експлуатації транспорту стає надзвичайно важливою. На сьогоднішній день головними принципами забезпечення безпеки в цій сфері є першочерговість життя та здоров'я учасників дорожнього руху над економічною вигодою, а також врахування інтересів громадян, суспільства та держави при забезпеченні безпеки дорожнього руху. В умовах воєнного стану, коли активні бойові дії, окупація та звільнення територій, а також блокування авіації та багатьох портів спричинили значне зростання автомобільних перевезень, питання вивчення та запобігання порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту водіями, на жаль, не є першочерговим. Це, безумовно, негативно впливає на статистику безпеки в цій галузі.

Розпочати варто із з’ясування змісту поняття «детермінація». З точки зору окремих науковців «детермінацією злочинності варто вважати відношення, взаємозв’язки, та взаємодія між явищами, процесами, станами, подіями суспільного життя, що породжують та зумовлюють злочинність» [112, с.118].

У науковій літературі немає одностайності з приводу вирішення питання щодо використання термінів, які відображають детермінацію злочинності та є її складовими елементами. Одні науковці використовують термін «причини та

умови» [141, с.187-194], другі, - «детермінанти», або «чинники» [67, с.121-124], треті - «фактори» злочинності [17, с.7-45; 142, с.114-120].

Безумовно, кожна з цих наукових груп має свої аргументи на підтримку власної точки зору, тому існують як прихильники, так і противники їхніх підходів. Проте, варто відзначити, що більшість кримінологів схиляються до думки, що в контексті дослідження причин та умов злочинності частіше використовуються терміни "фактори злочинності" або "криміногенні фактори злочинності".

І.М. Даньшин робить висновок, що злочинність є результатом комплексної взаємодії різноманітних детермінуючих чинників у широкому розумінні. Процес детермінації включає всі види зв'язків, залежностей та взаємодію злочинності з іншими соціальними явищами та процесами. Сукупність цих явищ та процесів слід розглядати як «фактори» – загальне поняття, що охоплює всі види криміногенної детермінації, включаючи соціальні, економічні, демографічні, психологічні та інші явища і процеси, з якими злочинність пов'язана та взаємодіє, і які мають будь-яке детермінуюче, зокрема причинно-наслідкове, значення для розуміння її походження, визначення чи обумовлення, а також її окремих видів [108, с. 57].

У кримінологічних дослідженнях переважна більшість науковців використовує термін «фактори злочинності» як універсальний, вважаючи його синонімом таких понять, як «чинники», «детермінанти», «причини та умови» тощо. Водночас вони зазначають, що категорії «причини та умови» не завжди є безпосередньою основою та поясненням відтворення злочинності як свого наслідку [6, с. 203].

В.М. Дрьомін слушно підкреслює необхідність розрізнення між причинами злочинності, які є деструктивними явищами, що її породжують, та умовами злочинності. Останні, будучи обставинами, які безпосередньо не спричиняють злочинність як наслідок, створюють певний контекст, що сприяє її виникненню та існуванню. Іншими словами, умови певним чином

впливають на розвиток причинного зв'язку, полегшуючи або ускладнюючи виникнення злочинності [47, с.24].

У широкому сенсі під причинами злочинності розуміють усі обставини, за відсутності яких її виникнення та існування було б неможливим. Складання універсального переліку обставин, які завжди є причинами або лише умовами, є неможливим. У кожному окремому кримінологічному дослідженні це питання потребує окремого розгляду, оскільки в одному випадку певна обставина може виступати причиною, а в іншому – умовою, і навпаки [53, с. 93].

А.П. Закалюком пропонується певна модель причин і умов злочинності в Україні, де до «соціально-економічних віднесено: відсутність у осіб постійних законних джерел існування; низький рівень заробітної плати, що не забезпечує задоволення матеріальних потреб; висока доходність незаконного збуту наркотиків; індивідуально-особистісні фактори являють собою: відсутність родини; низький культурний і освітній рівень особи; анти суспільний вплив на особу оточуючого середовища; зв'язок з кримінальним світом; культурологічні – негативний вплив засобів масової інформації, телебачення, літератури. Фактори, пов’язані із психотравмуючою, конфліктною ситуацією на ґрунті: незадовільних соціально-побутових та житлових умов; попереднє засудження» [139, с.100].

Отже, ми вважаємо, що при дослідженні факторів, які зумовлюють злочинність, зокрема порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, необхідно враховувати відносність та умовність розмежування явищ і процесів на причини та умови. З цієї причини до вивчення процесів детермінації кримінально караних порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспорту слід застосовувати комплексний підхід.

На думку К.О. Полтави, специфіка детермінації автотранспортних злочинів полягає у значній ролі об'єктивних умов їх вчинення. Вона зазначає, що в цих злочинах об'єктивні фактори, які не залежать від волі злочинця, є

настільки вагомими, що навряд чи існують інші злочинні діяння, на процес вчинення яких так сильно впливали б об'єктивні обставини. По-перше, кримінальні правопорушення у сфері автотранспорту є наслідком створення аварійної ситуації, яка виникає внаслідок складної взаємодії між кількома учасниками дорожнього руху та об'єктивними обставинами дорожньої обстановки. По-друге, в процесі скоєння автотранспортних злочинів відбувається взаємодія соціальних, технічних та природних явищ і процесів (хоча останні впливають на дії учасників руху, що призводять до аварійної ситуації, лише опосередковано). Неможливо розглядати дії водія ізольовано від конкретної ситуації, об'єктивних умов руху та поведінки інших учасників. Саме цим пояснюється специфіка механізму вчинення необережних кримінальних правопорушень, яка значною мірою визначається ситуативністю їх скоєння та складною взаємодією багатьох учасників дорожньо-транспортної події [147, с. 184].

У науковій літературі пропонується усі причини, що призводять до дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень «поділити на такі блоки: 1) дії та стан водія; 2) дії та стан пішоходів і пасажирів транспорту; 3) технічний стан транспортного засобу; 4) стан дороги й метеорологічні умови. До основних факторів, які пов’язані з особою водія, належать: керування транспортним засобом у стані алкогольного сп’яніння; порушення приписів Правил дорожнього руху, що стосуються керування транспортним засобом (перевищення швидкості руху, припустимої в конкретній ситуації, а також неправильна оцінка дорожньої ситуації та несвоєчасно вжиті заходи із забезпечення безпеки руху); недосвідченість і неуважність водія; психофізіологічні й інші дані водія (перевтома, хворобливий стан водія); порушення техніки водіння та режиму роботи водіїв автотранспортних засобів» [55, с. 111-112].

А.М. Бабенко виділяє такі основні фактори, що призводять до дорожньо-транспортних пригод: перевищення безпечної швидкості (33%), порушення правил маневрування (19%), керування несправним транспортним засобом

(10,1%), порушення правил проїзду перехресть (9,4%), недотримання безпечної дистанції (6,9%), керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (5,6%), неправильний перехід пішохідних переходів (5,6%), виїзд на зустрічну смугу (3,5%), а також раптовий вихід пішоходів на проїжджу частину в непередбачених місцях [7, с. 11].

Аналіз емпіричних даних демонструє, у переважній своїй більшості дорожньо-транспортні пригоди трапляються з вини самих водіїв.

Є.Ю. Жученко класифікує причини та умови дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень за такими категоріями: дії та стан водія, дії та стан пішоходів і пасажирів, технічний стан транспортного засобу, а також стан дорожнього покриття та погодні умови [55, с. 111].

Окремі науковців до основних факторів, які пов’язані з особою водія, відносять:

- керування транспортним засобом під впливом алкоголю; недотримання вимог Правил дорожнього руху щодо керування транспортним засобом (зокрема, перевищення швидкості, недоречної в певних обставинах, а також помилкова оцінка дорожньої обстановки та запізніле вжиття заходів для забезпечення безпеки руху).
- недосвідченість і неуважність водія; психофізіологічні й інші дані водія (перевтома, хворобливий стан водія);
- порушення техніки водіння та режиму роботи водіїв автотранспортних засобів [117].

Разом з тим, слід також брати до уваги, що на детермінацію кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху опосередковано впливають й інші фактори, які формують особистість правопорушника, що порушує правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

У цьому світлі буде слушним зауваження О.М. Джужі щодо необережних кримінальних правопорушень з приводу того, що такі діяння

«мають більш тісний зв’язок з негативними зовнішніми факторами» [117, с.139].

Проте, на відміну від загальних необережних кримінальних правопорушень, необережні транспортні кримінальні правопорушення не завжди передбачають усвідомлення правопорушником суспільної небезпеки своїх дій. Це може бути зумовлено, зокрема, незнанням правил дорожнього руху або способів запобігання дорожньо-транспортним пригодам. Такий висновок ілюструється технічними аспектами, наприклад, коли порушення правил безпеки дорожнього руху сталося через незадовільний технічний стан автомобіля, його несправність, яка не була очевидною для водія заздалегідь і не могла бути ним об'єктивно оцінена.

К.О. Полтава підкреслює, що за результатами автотехнічних експертиз основними причинами дорожньо-транспортних пригод найчастіше є: перевищення водіями встановленої швидкості, порушення правил маневрування, раптовий вихід пішоходів на дорогу у невстановлених місцях, свідоме нехтування водіями правилами дорожнього руху тощо. При цьому такі фактори, як перевищення швидкості та виїзд на зустрічну смугу, найчастіше фіксуються в протоколах ДТП і зазвичай визнаються визначальними причинами аварій під час проведення автотранспортної експертизи [145, с. 185].

Цілком поділяємо думку Є.Ю. Жученка, який у своєму дослідженні обґрунтовує, що факторами, які зумовлюють вчинення кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286 КК України, є:

- керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, хворобливому стані, стані сильного емоційного збудження, а також відволікання уваги від керування рухом.
- недостатньо ретельна перевірка професійних знань та навичок кандидатів у водії працівниками сервісних центрів МВС, а також корупційні дії під час виконання цих обов'язків та відповідних процедур.

- невикористання водієм і пасажирами пристосувань індивідуальної безпеки;
- порушення нормативів робочого часу, що викликає психологічне перенапруження водія;
- віктимна поведінка пасажирів;
- конструктивні недоліки автотранспортних засобів, особливо системного керування та гальмування;
- неналежний контроль технічного стану автотранспортних засобів із боку власників;
- недостатнє бюджетне забезпечення дорожньої галузі, що ускладнює належне утримання автошляхів, дотримання стандартів їх будівництва, експлуатації та ремонту.
- організаційні прогалини в роботі транспортних підприємств, які неналежно виконують вимоги законодавства про дорожній рух, а також урядових програм та нормативних документів.
- неналежна організація нагляду та контролю дорожнього руху, передусім із боку територіальних підрозділів Національної поліції (патрульної поліції);
- невідповідність технічних параметрів та несправність транспортного засобу;
- погодні умови та непристосованість шляхів до ускладнення останніх;
- нестабільність та суперечливість нормативно-правового регулювання дорожнього руху, в тому числі організації діяльності поліції [130, с. 215–220].

У кримінологічних дослідженнях підкреслюється, що скоєння кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України, завжди супроводжується ігноруванням правил дорожнього руху та безпеки як специфічною формою антисоціальної поведінки, негативною рисою особистості, яка може проявлятися з різною інтенсивністю [11].

Ю.Б. Данильченко справедливо зауважує, що специфіка детермінації кримінально протиправних порушень на транспорті зумовлена, по-перше, переважно характеристикою осіб злочинців, які найчастіше не є спеціальними суб'єктами кримінальних правопорушень, не володіють особливими знаннями та навичками у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. По-друге, вона зумовлена обставинами збройної агресії, які формують соціально-психологічні комплекси домінування безпеки, відсуваючи на другий план важливість вимог правових режимів неочевидно-життєвого, фоново-урбаністичного значення. Саме до останніх належать чинні на транспорті правила, що забезпечують безпеку руху, а також нормативно-правові акти, норми та правила виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів [37, с. 281].

Постійні зміни в житті українського суспільства, спричинені повномасштабним вторгненням, зокрема руйнування інфраструктури, неможливість належного функціонування сфери послуг та державних органів на окремих територіях, а також економічні й політичні трансформації, вплинули як на загальний рівень злочинності, так і на статистику транспортних кримінальних правопорушень, у тому числі на порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями.

Існує думка, що суспільно небезпечні діяння у сфері безпеки дорожнього руху в умовах воєнного стану стали менш помітними, що може створювати помилкове враження про зниження криміногенних ризиків. Постійні збої в роботі критичної інфраструктури, її часткове руйнування, пошкодження будівель, а також втрата громадянами роботи або можливості працювати через травми, отримані внаслідок військової агресії російської федерації, зумовлюють потребу у пошуку альтернативних способів заробітку, які нерідко є незаконними [55, с. 112-113].

На сучасному етапі розвитку українського суспільства, в умовах збройного протистояння, пропонується виокремити декілька категорій факторів, які сприяють поширенню кримінальних правопорушень,

передбачених статтею 286 Кримінального кодексу України, як загалом, так і в умовах збройного конфлікту зокрема.

До таких детермінант відносять наступні:

- культурно-психологічні фактори є однією з груп детермінант злочинності, що проявляються в елементах повсякденної масової свідомості та в індивідуальних структурах психіки, таких як диспозиції, установки, досвід тощо. Ці фактори становлять значну детермінаційну основу для відтворення злочинності, а саме:
- недостатній рівень правової свідомості та культури поведінки у сфері дорожнього руху (наприклад, порушення правил паркування, використання електросамокатів на тротуарах всупереч правилам тощо);
- недостатньо сформовані традиції керування велосипедами як різновидом транспортних засобів;
- так звана «оборонна свідомість», яка загострюється в умовах збройного конфлікту, зокрема, формує психологічну установку на виживання, захист життєво важливих інтересів та пріоритет особистих благ (переважно серед осіб, безпосередньо не задіяних у бойових діях). Цей фактор особливо актуальний для громадян, які опиняються в зоні бойових дій і змушені або рятуватися втечею, або, залишаючись на небезпечній території, адаптуватися до постійних загроз життю та здоров'ю від вражаючих чинників воєнного характеру;
- організаційно-управлінські фактори включають недостатній контроль з боку відповідальних органів за експлуатацією транспортних засобів (у тому числі маломірних суден) та несвоєчасне врегулювання вимог безпеки при керуванні велосипедами, електросамокатами тощо [37, с. 281-282].

Ми також поділяємо думку Б.М. Головкіна щодо появи нових категорій учасників дорожнього руху в умовах воєнного стану, чия поведінка на дорогах ще потребує дослідження. Наразі на дорогах загальнодержавного та місцевого значення взаємодіють водії військової техніки, транспорту тилового

забезпечення, учасники гуманітарних конвоїв, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту, а також громадяни, які активно ввозять автомобілі в Україну без сплати мита. Дорожня інфраструктура, зруйнована війною, порушена логістика та перевантаженість транспортних шляхів у західному напрямку України, у поєднанні з авіаційними й артилерійськими обстрілами транспорту в дорозі, а також нерегульоване водіння в зоні бойових дій та на прилеглих територіях, значно підвищують рівень віктимізації як звичайних, так і нових учасників дорожнього руху. Нова реальність у сфері дорожнього руху, що склалася під час воєнного стану, збільшила вразливість користувачів автомобільних доріг і транспортних засобів [31, с. 43].

Поява на дорогах такого специфічного учасника дорожнього руху, як військова техніка, а також особливості проїзду блокпостів та їх облаштування (особливо мобільних у населених пунктах), порядок їх перетину та використання відеореєстраторів під час воєнного стану внесли зміни в безпеку дорожнього руху. Це пов'язано, насамперед, з недостатньою обізнаністю водіїв щодо цих особливостей.

На поширеність порушень правил дорожнього руху також впливає рівень кваліфікації та підготовки водіїв. У зв'язку з введенням воєнного стану в країні було запроваджено деякі спрощення в процедурі отримання водійського посвідчення: особи з категорією В отримали право керувати транспортними засобами категорій С та С1 на території України, а також дозволено використання прострочених водійських прав у паперовій та електронній формах. Зазначається, що, незважаючи на необхідність таких заходів, вони створюють значні ризики для безпеки дорожнього руху, особливо у прифронтових регіонах в умовах триваючого воєнного стану [184].

Важливу роль у виникненні порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями відіграють також пішоходи, велосипедисти та особи, що користуються електросамокатами, моноколесами тощо, які за правилами прирівнюються до пішоходів. Відсутність

світловідбиваючих елементів (флікерів) на їхньому одязі іноді унеможливлює своєчасне виявлення таких учасників дорожнього руху. Наприклад, зазначається, що при включеному ближньому світлі фар пішохода можна помітити з відстані 25-30 метрів, а наявність флікера збільшує цю відстань до 130-140 метрів [192, с. 141].

На сьогоднішній день порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями визначаються соціально-економічними, правовими, організаційно-управлінськими, культурно-виховними та віктимологічними факторами, що зумовлюють це кримінальне правопорушення.

Відтак, соціально-економічними детермінантами порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами можуть виступати:

- розбалансування стабільного функціонування критично важливої інфраструктури країни ускладнило своєчасне технічне обслуговування транспортних засобів через організаційні, управлінські та економічні чинники;
- руйнування та пошкодження дорожньої інфраструктури, включаючи мости, ускладнили рух транспорту. Це особливо відчутно з огляду на збільшення кількості людей, які використовують автомобілі для переїзду з регіонів, що потерпають від регулярних обстрілів, до спокійніших та віддаленіших куточків України;
- внутрішнє переміщення населення спричиняє перерозподіл працездатного населення, а отже, і надходжень до місцевих бюджетів від офіційних доходів громадян. Це зменшує фінансові можливості окремих місцевих (сільських) рад щодо належного утримання та ремонту дорожнього покриття;
- зростання вживання алкоголю серед населення на тлі стресових ситуацій призводить до збільшення кількості кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху, скоєних у стані алкогольного сп'яніння;

- погіршення матеріального стану громадян часто стає причиною нехтування незначних технічних проблем транспортних засобів;
- активізація корупційних схем в різних сферах життя громадян.

До організаційно-управлінських факторів, що зумовлюють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями в умовах воєнного стану, належать:

- перерозподіл особового складу правоохоронних органів та зміна пріоритетів їхньої діяльності зі стандартних функцій на забезпечення громадської безпеки та порядку в умовах воєнного стану в районах активних бойових дій, що призводить до певної нестачі кадрів;
- неможливість повноцінного забезпечення безпечного руху через ведення бойових дій;
- призупинення реалізації програм та проєктів з розвитку дорожньої інфраструктури через появу більш нагальних державних пріоритетів в умовах воєнного стану;
- порушення налагодженої логістичної системи в країні;
- поява активних нових специфічних учасників дорожнього руху – спецтехніка, військова техніка;
- внесення змін до чинних правил дорожнього руху у зв'язку зі створенням блокпостів та процедур перевірки громадян і транспортних засобів на них, а також часткові обмеження руху, характерні для таких спеціальних ділянок дороги;
- часта відсутність живлення засобів автоматичного регулювання дорожнього руху через нерегулярне електроживлення, планові та екстрені відключення електроенергії.

До культурно-виховних факторів, що зумовлюють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями в умовах воєнного стану, можна віднести:

- недостатньо високий рівень правової культури у сфері участі у дорожньому русі;

- недбале та самовпевнене відношення до правил безпеки дорожнього руху з боку окремих категорій водіїв;
- недостатньо сформовані традиції керування велосипедами, самокатами та іншими екологічними видами транспорту;
- недостатній рівень теоретичної підготовки водіїв при отриманні посвідчення на право керування автомобілем;
- відсутність сучасних програм для підвищення рівня знань щодо безпеки дорожнього руху у закладах загальної освіти;
- зменшення рівня поширення вищої освіти в суспільстві.

Розглядаючи специфіку віктимологічних факторів, що зумовлюють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями в умовах воєнного стану, до них віднесемо:

- низький рівень відповідальності громадян за власне життя та здоров’я, відсутність елементарних навичок безпечної поведінки на дорозі;
- неефективність освітніх заходів у сфері безпеки дорожнього руху, що у сукупності призводять до нехтування правилами;
- ігнорування необхідності своєчасного технічного обслуговування транспортних засобів для підтримання їх у постійно справному стані, що особливо ускладнюється в умовах воєнного стану та супутніх факторів, таких як зниження загальних доходів населення, зростання цін, зокрема на паливно-мастильні матеріали тощо;
- відсутність знань та вмінь щодо надання первинної та екстреної медичної допомоги;
- низький рівень культури та знань у сфері правил безпеки дорожнього руху пішоходами;
- стан алкогольного або наркотичного сп’яніння.

Зі свого боку, віктимна поведінка також є важливим фактором, що впливає на стан порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Наприклад, О. Юрченко зазначає, що віктимність особи безпосередньо пов'язана із сукупністю вроджених і соціально набутих

біофізичних, психологічних та соціальних характеристик особистості, які у взаємодії із зовнішніми обставинами підвищують ймовірність стати жертвою злочину. Віктимність – це певна схильність людини ставати об'єктом злочинного посягання, яка може формуватися протягом життя або посилюватися залежно від низки об'єктивних і суб'єктивних причин та умов, що виникають у конкретній ситуації [197, с. 50].

Також у науковій літературі зауважується, що «детермінаційний комплекс віктимної поведінки осіб складається з таких елементів, як: 1) суб’єктивний фактор ризику – причинно-наслідковий зв’язок між когнітивними стереотипами та їх потенційним впливом на обрання способу реагування на кримінально протиправну поведінку суб’єкта правопорушення; 2) умовно-ситуативні корелянти – явища та процеси об’єктивної реальності, котрі опосередковано або напряму впливають на поведінку особи; 3) мотиваційний механізм – поведінкові особливості кримінального правопорушника, котрі впливають на обрання способу реагування. криміногенна віктимність – це прямий вербальний або поведінковий контакт з кримінальним правопорушником, підтриманий агресивно активними або пасивними діями, що провокують вчинення суспільно небезпечних дій учинків» [148, с. 78].

Є.Ю. Жученко пропонує «потерпілих кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху поділити на наступні категорії:

- провокативні жертви – це особи, які навмисно порушують правила дорожнього руху, усвідомлюючи небезпеку своїх дій та можливі наслідки;
- зухвалі жертви – це особи, які розуміють, що водій порушує правила дорожнього руху та/або демонструє нетипову й неадекватну манеру керування, що може вказувати на його особливий стан, проте свідомо ігнорують правила власної безпеки;
- пасивні жертви – це особи, які стали жертвою кримінального правопорушення через свої психологічні особливості (не пов'язані з

медичними діагнозами), що завадили їм вчасно відреагувати на потенційну загрозу (наприклад, неуважність, емоційна нестабільність тощо);

- умовні жертви – це особи, які випадково опинилися в ситуації з високим рівнем ризику стати жертвою, не порушуючи правил дорожнього руху та не підозрюючи про потенційну небезпеку дорожньо-транспортної пригоди;
- жертви-водії – це особлива категорія потерпілих, яка вирізняється підвищеним рівнем відповідальності, оскільки вони частково мають можливість уникнути дорожньо-транспортної пригоди за наявності достатніх навичок керування для здійснення маневру, щоб уникнути протиправних дій водія-правопорушника [55, с. 154-155]

Співробітники правоохоронних органів, опитані в межах цього дослідження, серед основних причин кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху виділяють: самовпевнену поведінку водія (27,3%), стан та якість дорожнього покриття (20%), рівень підготовки водія (17,3%), технічний стан автотранспорту (14,6%), дії та стан пішоходів, пасажирів та інших учасників дорожнього руху (10%), метеорологічні умови (5,3%) та випадковість (4,6%).

Таким чином, детермінанти порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту являють собою різноманітні об'єкти, події, явища, процеси, стани природи та суспільства, що відображаються у свідомості особи та створюють передумови й підґрунтя для інших, похідних від них явищ, процесів, станів свідомості, форм діяльності та типів відносин. Детермінація ж порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як кримінального правопорушення є сукупністю різнорідних негативних явищ об'єктивного та суб'єктивного характеру, які у своїй взаємодії зумовлюють кримінально карану форму поведінки в суспільстві.

На підставі проведеного дослідження було виявлено низку факторів, що зумовлюють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації

транспорту водіями. До них належать соціально-економічні, організаційно-управлінські, культурно-виховні та віктимологічні детермінанти кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286 Кримінального кодексу України.

Воєнний стан виступив свого роду каталізатором безлічі змін, які мали місце в усіх сферах суспільного життя, в тому числі в частині стану порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Основними загальними причинами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту залишаються перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування та проїзду перехресть, недотримання дистанції та ігнорування сигналів регулювання. Хоча цей перелік не є вичерпним, він дає змогу сформувати загальне уявлення про особливості детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями та окреслити основні стратегічні напрями протидії їх поширенню в умовах воєнного стану.

З введенням воєнного стану було внесено низку змін до правил дорожнього руху, насамперед щодо експлуатації транспорту в комендантську годину, надання пріоритету спеціалізованому транспорту, порядку проїзду блокпостів тощо. Пошкодження дорожнього покриття внаслідок обстрілів, перевантаження транспортних шляхів та збільшення руху великогабаритного транспорту, погіршення стану доріг та відсутність їх ремонту й належного обслуговування, а також недостатня дисциплінованість водіїв – усі ці фактори є додатковими детермінантами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями під час воєнного стану, поряд із загальними причинами та умовами автотранспортної злочинності.

## Висновок до розділу 2.

Кримінологічна характеристика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, скоєних особами, які керують транспортними засобами, охоплює кількісні та якісні показники цих кримінальних правопорушень, відомості про особу злочинця, а також причини та умови їх скоєння. Аналіз кількісних і якісних аспектів кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 Кримінального кодексу України, включав визначення основних статистичних показників, таких як стан, рівень, коефіцієнти, динаміка, структура та територіальне поширення за період з 2018 по 2024 роки включно.

Аналіз емпіричних даних показав, що порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, становить найбільшу частку серед усіх транспортних правопорушень. Виявлено тенденцію до зниження динаміки та рівня аварійності цього виду кримінальних правопорушень. Однак, це зменшення, зокрема, пояснюється тимчасовою окупацією та активними бойовими діями на значних територіях України (у Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській та Херсонській областях). Найчастішими видами дорожньо-транспортних пригод з постраждалими є: зіткнення, наїзди на пішоходів, перешкоди, велосипедистів та перекидання транспортних засобів.

До основних причин ДТП слід віднести перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання.

У більшості випадків, кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України) скоює чоловік віком 29-39 років, громадянин України, який переважно має повну загальну або середню базову освіту. Проте, з початку повномасштабного

вторгнення спостерігається поступове зростання кількості жінок, винних у вчиненні таких порушень. Це пояснюється, насамперед, соціально-демографічними змінами в суспільстві, що відбуваються в умовах воєнного стану та мобілізації. Крім того, спостерігається тенденція до зменшення кількості кримінальних правопорушень, передбачених статтею 286 Кримінального кодексу України, скоєних особами в стані алкогольного сп'яніння, та, навпаки, зростання кількості таких правопорушень, вчинених групою осіб.

Виявлено низку факторів, що зумовлюють кримінальні правопорушення, передбачені статтею 286 Кримінального кодексу України, серед яких соціально-економічні, організаційно-управлінські, культурно-виховні та віктимологічні. З огляду на віктимологічні аспекти, потерпілими можуть бути провокатори, зухвальці, пасивні, випадкові жертви та жертви-водії. Неналежна поведінка водіїв в умовах воєнного стану також має віктимологічний аспект, що проявляється у недостатній увазі до небезпеки при дотриманні правил дорожнього руху, переважанні емоцій над аналізом ситуації (надія на швидку реакцію, професіоналізм тощо), що перешкоджає вжиттю заходів для запобігання небезпеці.

# РОЗДІЛ 3 ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

## 3.1 Загально-соціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Порушення правил дорожнього руху серйозно шкодять економіці країни та становлять велику небезпеку для життя людей. Ці проблеми часто виникають через навмисне ігнорування законів (як кримінальних, так і адміністративних), недостатню дисциплінованість, зростання агресії серед водіїв та необережну поведінку інших учасників дорожнього руху.

Для розробки дієвіших способів запобігання автомобільним злочинам на загально-соціальному, спеціальному кримінологічному та індивідуальному рівнях, необхідно виявити об'єктивні та суб'єктивні фактори, що їх зумовлюють.

Перш ніж розглядати специфіку запобіжних заходів щодо порушень правил дорожньої безпеки або експлуатації транспорту водіями, слід чітко визначити ключові поняття дослідження, такі як запобігання злочинності, його види та суб'єкти. Це необхідно як основа для формування конкретних рекомендацій та пропозицій з метою подальшого поліпшення роботи відповідних державних органів у сфері запобігання досліджуваним кримінальним правопорушенням.

Деякі науковці розглядають запобігання злочинності як «комплекс різних дій та заходів, що здійснюються державою для поліпшення суспільних відносин з метою усунення негативних факторів і процесів, які є причиною злочинності або сприяють їй, а також для недопущення скоєння кримінальних правопорушень на різних етапах злочинної поведінки» [107, с. 53].

Разом з тим, існує широке визначення цього поняття, згідно з яким запобігання злочинності є соціальною політикою держави, спрямованою на усунення криміногенних протиріч у суспільних відносинах для їх позитивного розв'язання та поступового викорінення (загально-соціальне запобігання). Воно також включає спеціальну превентивну діяльність, спрямовану на протидію формуванню та здійсненню злочинних дій на різних етапах (спеціально-кримінологічне запобігання) [59, с. 16].

Професор А.П. Закалюк визначає цей термін як «особливий вид суспільної соціально-профілактичної діяльності, головна мета та зміст якої полягає у протидії факторам, що зумовлюють злочинність та її прояви, насамперед її причинам та умовам, шляхом обмеження, нейтралізації або, за можливості, усунення їхнього впливу» [57, с. 324].

Висловлюється також досить аргументований підхід вчених щодо розумінням під запобіганням злочинності всіх форм та видів діяльності усіх суб’єктів (як спеціалізованих, так і неспеціалізованих) із перешкоджання злочинності [137; 138; 148].

Таким чином, спираючись на думки науковців, вважаємо, що запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, слід розуміти як комплекс різноманітних дій та заходів, що здійснюються державою для поліпшення суспільних відносин з метою усунення негативних явищ і процесів, які спричиняють порушення встановлених правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту чи сприяють їм, а також для недопущення вчинення таких дій на різних етапах протиправної поведінки.

Окремо виділяють суб’єктів запобігання злочинності, які прийнято поділяти на загальні та спеціальні [86, с. 167], до яких відноситься державні органи, громадські організації, соціальні групи, посадові особи та громадяни, які цілеспрямовано здійснюють розроблення та реалізацію заходів із запобігання злочинності [118, с. 93].

У свою чергу, «система запобігання злочинності, котра об’єднує різні запобіжні заходи, здійснюється на трьох рівнях: загально-соціальному, спеціально-кримінологічному та індивідуальному» [124, с. 84].

У наукових працях існують й інші погляди. Зокрема, пропонується розрізняти рівні протидії злочинності залежно від суб'єкта діяльності: перший рівень – діяльність, спрямована на великі соціальні групи, другий – на малі соціальні групи, і третій – на окрему особу [34, с. 193].

Ю.Ф. Іванова та О.М. Джужа, враховуючи ієрархію причин та умов злочинності, пропонують виокремлювати три головні рівні запобігання: загально-соціальний, соціально-кримінологічний та індивідуальний [63, с. 113].

Поділяємо думку А.М. Бабенка, який пропонує розрізняти чотири рівні запобігання злочинності: загально-соціальне запобігання, спеціально-кримінологічне запобігання, індивідуальне запобігання злочинності та регіональне запобігання злочинності [6].

На думку М.В. Колодяжного, загально-соціальне запобігання злочинності є головним першочерговим напрямом, метою якого є поліпшення суспільних відносин у соціально-економічній, політичній, ідеологічній, правовій, морально-психологічній та інших сферах. Воно передбачає формування в суспільстві такого соціально-психологічного механізму, який би дозволяв блокувати деструктивну поведінку та усувати причини й умови, що її зумовлюють [74, с. 163].

Цей рівень запобігання можна розглядати як сукупність заходів, що вживаються державними органами, громадськими організаціями та іншими суб'єктами щодо учасників дорожнього руху, насамперед водіїв, з метою зменшення суперечностей та стабілізації соціально-економічних, політичних, морально-психологічних і правових відносин у державі та суспільстві [14, с. 293].

У свою чергу, спеціально-кримінологічний рівень запобігання злочинності представляє собою сукупність спеціально призначених заходів,

які спрямовані на подолання злочинності різних видів, які реалізуються спеціально уповноваженими державними органами [20, с. 33].

На думку В. Голіни, цей рівень заходів має на меті усунення явищ і процесів, які спричиняють або можуть спричинити зростання криміногенного потенціалу суспільства, що проявляється у вигляді злочинних дій [27, с. 186].

Ще свого часу А. Зелінський зазначав, що метою спеціально-кримінологічного запобігання злочинності є: попередження можливих кримінальних правопорушень; запобігання їх повторенню в майбутньому, припинення на початковій стадії; виявлення та усунення криміногенних факторів шляхом застосування організаційних, правових, оперативно-розшукових, економічних, педагогічних та медичних заходів [61, с. 37].

Крім того, варто визнати, що цей рівень запобігання має свої особливості, серед яких: зосередження уваги на певних видах або конкретних кримінальних правопорушеннях; застосування спеціально-кримінологічних заходів у комплексі з управлінськими, виховними, соціальними та правовими заходами; суб'єктами цього виду запобігання є органи та державні установи, уповноважені законодавством, для яких боротьба зі злочинністю є однією з основних або додаткових функцій [195, с. 139].

Таким чином, спеціально-кримінологічний рівень запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями являє собою діяльність уповноважених суб'єктів, спрямовану на вплив на криміногенні фактори, виявлення причин та умов скоєння кримінальних правопорушень у цій галузі та вжиття заходів для їх усунення.

Наступним рівнем запобігання злочинності є індивідуальний, що передбачає своєчасне виявлення осіб, які можуть скоїти кримінальне правопорушення у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, здійснення щодо них виховного впливу та вжиття інших заходів, спрямованих на профілактику і недопущення вчинення кримінально-протиправних дій.

Індивідуальне запобігання повинно ґрунтуватися на системному, плановому, всебічному та глибокому аналізі особи, її поведінки, зв'язків і оточення. Отримані відомості слугують основою для прогнозування її можливої злочинної поведінки та розробки превентивних заходів. Зазначається, що серед заходів індивідуального запобігання можна виокремити ті, що спрямовані на вплив як на особу, щодо якої здійснюється профілактика, так і на її найближче оточення, а також на безпосередні причини та умови конкретного правопорушення [54, с. 149].

Загалом, заходи індивідуального запобігання можна поділити на такі категорії: заходи переконання (логічне обґрунтування необхідності відмови від криміногенної поведінки та злочинних намірів); заходи соціальної підтримки (надання допомоги у працевлаштуванні, поліпшенні житлових умов, лікуванні тощо); заходи примусу (профілактичний нагляд правоохоронних органів за місцем проживання або навчання особи, адміністративне затримання, штрафи та інші) [109, с. 57].

Індивідуальне запобігання кримінальним правопорушенням в цілому пов’язане із заходами загального та спеціально-кримінологічного запобігання, водночас воно здійснюється на рівні безпосереднього впливу на особу як можливе джерело злочинних дій.

Регіональне запобігання злочинності пропонується розглядати як кримінологічну стратегію, що зумовлена об'єктивними факторами, та як один із напрямків реалізації регіональної кримінальної та кримінологічної політики [6, с. 282]. Цей рівень запобігання охоплює такі аспекти, як територіальна подібність та відмінності злочинності, класифікація регіонів за рівнем криміналізації, а також функціонування регіональної системи запобігання злочинності.

Визначивши основні поняття та категорії, що є підґрунтям цієї частини нашого дослідження, пропонуємо перейти до аналізу конкретних заходів, які впроваджуються в Україні для протидії та запобігання порушенням правил

безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Заходи загально-соціального рівня запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху транспорту загалом, і зокрема порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, мають загальнодержавний характер. Вони спрямовані на явища та процеси, що визначають цей вид злочинності в країні, такі як запровадження загальнодержавних програм, впровадження систем технічного та автоматичного контролю руху на певних дорогах, проведення цільових заходів з моніторингу та відновлення дорожнього покриття, прийняття відповідних нормативно-правових актів, посилення контролю та відповідальності тощо.

Примітно, що даний рівень запобігання досліджуваному виду кримінальних правопорушень, в першу чергу, націлений на створення умов, які подавляють та зменшують вплив криміногенних факторів, які детермінують порушення правил безпеки дорожнього руху його учасниками.

Слід також враховувати, що досліджуваний вид кримінальних правопорушень часто характеризується змішаною формою вини, тобто умислом (прямим або непрямим) щодо самого діяння та необережністю щодо наслідків. Ця особливість також впливає на специфіку заходів із запобігання таким правопорушенням, зважаючи на всі причини та умови, що сприяють порушенню цих правил. Оскільки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями завжди пов'язане з джерелом підвищеної небезпеки – автомобілем, слід дійти висновку, що повністю усунути цей вид кримінальних правопорушень неможливо. Тому всі заходи повинні бути спрямовані на максимальне зменшення рівня їх поширення, зниження тяжкості наслідків таких дій тощо.

Серед загально-соціальних заходів із запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями насамперед

слід відзначити загальні стратегічні програми розвитку відповідних секторів безпеки та економіки країни.

Наочним прикладом рішення такого рівня є Програма діяльності Кабінету Міністрів України [164], де одним із ключових напрямків розвитку країни на шляху до євроінтеграції визначено активний розвиток міжнародних транспортних зв'язків, реформування стандартів будівництва та ремонту наявного дорожнього покриття, підвищення ефективності та контролю якості утримання й експлуатації доріг, особливо великоваговим транспортом. Окремо також передбачається зміна підходу до управління дорогами шляхом децентралізації, тобто передачі повноважень з управління на місцевий рівень відповідним органам місцевого самоврядування. Відповідно, фінансування та відповідальність за ці аспекти також мають бути на місцевому рівні, що сприятиме оперативному вирішенню проблем місцевого значення.

Зі свого боку, Закон України «Про транспорт» [165] є нормативно-правовим актом, положення якого, зокрема, відображають організаційний захід загально-соціального запобігання порушенням правил безпеки руху. Стаття 16 цього Закону встановлює обов’язок транспортних підприємств забезпечувати безпеку життя та здоров’я громадян, безпечну експлуатацію транспортних засобів і охорону навколишнього природного середовища.

Таким чином, органи контролю за дотриманням законодавства на транспорті, виконуючи свої нормативно встановлені обов’язки щодо забезпечення якості транспортних послуг, дорожнього покриття, будівництва, ремонту, обслуговування та експлуатації, здійснюють загально-соціальне запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, реалізуючи свої повноваження у цій сфері.

Варто зазначити, що одним із ключових центральних органів влади у цій галузі, який є суб'єктом загально-соціального запобігання порушенням безпеки руху, є Міністерство інфраструктури України (або Міністерство розвитку громад та територій України) [134]. Як центральний орган виконавчої влади у сферах транспорту, дорожнього господарства, поштового

зв'язку та інфраструктури, на нього покладено завдання з удосконалення національної системи безпеки у транспортній галузі відповідно до загальноєвропейських норм та стандартів ЄС.

Для ефективного впровадження системи загально-соціального запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, необхідно зосередитися на забезпеченні загальної безпеки функціонування транспортної інфраструктури та безпеки експлуатації транспорту. Це досягається шляхом узгодженої реалізації спільних заходів підрозділами Національної поліції, Міністерством інфраструктури України та Державною службою України з питань безпеки на транспорті. Основою такого механізму мають бути відповідні нормативно-правові акти, постійна діяльність уповноважених органів з моніторингу та прогнозування потенційних загроз транспортній інфраструктурі, планування заходів щодо усунення цих загроз, розробка та впровадження загальнодержавних і регіональних рішень для їх ліквідації та запобігання шкоді й пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів.

Варто зазначити, що розробка спільних стратегічних рішень відповідними органами, що визначають політику та здійснюють контроль у сфері транспорту, щодо застосування заходів адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, може бути досить ефективним рішенням.

Загалом, загально-соціальними заходами запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами можуть виступати рішення, спрямовані на підвищення рівня соціально-економічного стану населення, покращення інфраструктури, розвиток транспортних систем, впровадження стратегій загального розвитку транспортної сфери, підвищення рівня фінансового благополуччя населення, будівництво нових та якісний ремонт вже існуючих шляхів загального користування державного та місцевого рівнів підвищення

рівня якості обслуговування та ремонту дорожнього покриття, облаштування якісної розмітки, регулювання, технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху тощо.

Безперечно, позитивний вплив на рівень безпеки дорожнього руху мають заходи з впровадження автоматизованих систем контролю та фіксації порушень правил дорожнього руху, що досягається за допомогою організаційно-технічних рішень.

Важливу роль у запобіганні порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями можуть відігравати заходи, спрямовані на посилення контролю за експлуатацією транспортних засобів, зокрема своєчасний ремонт і технічне обслуговування, обов'язковий технічний огляд, а також заборона експлуатації транспортних засобів, що не відповідають вимогам технічної справності та обладнання.

Важливим та ефективним рішенням в частині загально-соціального запобігання вчиненню кримінальних правопорушень досліджуваного виду є ефективна, дисциплінована та розумна підготовка водіїв.

Однак слід пам'ятати, що безпека дорожнього руху залежить не лише від досвіду та свідомості водіїв, адже інші учасники дорожнього руху (велосипедисти, водії самокатів, пішоходи тощо) також суттєво впливають на створення ризикових ситуацій. Тому необхідно розробляти та впроваджувати на загальнодержавному рівні виховні, освітні та інші заходи для дітей, молоді та людей похилого віку з метою підвищення їхньої обізнаності у сфері безпеки руху, правил поведінки з транспортом та на дорозі.

Таким чином, загально-соціальні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями можуть мати соціально-економічний, організаційно-технічний та виховний характер. Вони спрямовані на зменшення або усунення соціальних, економічних, культурно-виховних, організаційно-технічних та правових причин і умов, що сприяють цим порушенням. Ці заходи повинні включати рішення, спрямовані

на підвищення безпеки транспортних засобів, поліпшення функціональності доріг та організації дорожнього руху, впровадження автоматизованих систем і технічних засобів управління та контролю дорожнього руху, створення зручної для водіїв дорожньої інфраструктури, а також підвищення правової культури та свідомості всіх учасників дорожнього руху. Крайнє необхідно реалізовувати державну політику нульової толерантності у громадян до порушень правил дорожнього руху усіма учасниками дорожнього руху.

Наступним рівнем запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями є спеціально-кримінологічні заходи, що передбачають безпосередню протидію з боку компетентних органів. Розглянемо їх детальніше.

У наукових працях справедливо зазначається, що основна суть спеціального запобігання як особливого інструменту регулювання поведінки громадян та попередження злочинів полягає передусім у діяльності судових і правоохоронних органів [127, с. 35].

Продовжуючи тему загально-соціальних заходів запобігання досліджуваним кримінальним правопорушенням у сфері контролю якості будівництва, ремонту та експлуатації доріг, на рівень спеціально-кримінологічних заходів виходять заходи з організації безпеки дорожнього руху. До них слід віднести комплексну роботу відповідних комунальних служб, державних установ та підприємств у кожному населеному пункті щодо обладнання доріг, створення логічної та зрозумілої розмітки, забезпечення належного освітлення, регулювання руху на завантажених ділянках, своєчасного ремонту дорожнього покриття, а також забезпечення справності технічних систем контролю та фіксації порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Окремо варто наголосити на ефективності роботи сервісних центрів МВС України у сфері проведення періодичних технічних оглядів транспортних засобів. Це сприяло своєчасному виявленню індивідуальних проблем та несправностей автомобілів, а також спонукало їх власників або

користувачів вчасно дбати про стан свого транспорту та відповідально ставитися до ремонту.

Основну роль та значення у системі заходів спеціально-кримінологічного запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами відіграють правоохоронні органи.

Згідно з чинним законодавством, Національна поліція України є центральним органом виконавчої влади, що служить суспільству, забезпечуючи охорону прав і свобод людини, протидіючи злочинності, підтримуючи публічну безпеку та порядок [161], зокрема шляхом попередження, запобігання, розкриття та припинення кримінальних правопорушень.

Слід відмітити, що силами поліції у сфері безпеки дорожнього руху забезпечується організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення; погодження поданих у встановленому порядку пропозицій стосовно обладнання засобами організації дорожнього руху місць виконання дорожніх робіт, проектів та схем організації дорожнього руху, маршрутів руху пасажирського транспорту, маршрутів організованого руху громадян і місць їх збору, порядку проведення спортивних та інших масових заходів, які можуть створити перешкоди дорожньому руху; здійснюється контроль за безпекою дорожнього руху 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; відбувається інформування учасників дорожнього руху про фіксацію фактів правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі.

Національна поліція також контролює законність використання транспортних засобів на дорогах, дотримання правил паркування,

встановлених Кабінетом Міністрів України, в частині забезпечення безпеки дорожнього руху на паркувальних майданчиках. У визначених законом випадках та порядку поліція тимчасово затримує та доставляє транспортні засоби, у тому числі за допомогою спеціальних транспортних засобів, на спеціальні майданчики або стоянки для тимчасового зберігання, а також тимчасово вилучає посвідчення водія відповідно до законодавства.

Патрульна поліція, як підрозділ Національної поліції, також виконує завдання з попередження кримінальних та адміністративних правопорушень шляхом цілодобового патрулювання території обслуговування для забезпечення належного громадського порядку та безпеки. Її функції включають виявлення правопорушень з метою їх запобігання, припинення, фіксації та притягнення винних до відповідальності, а також затримання правопорушників та їх доставлення до відділів внутрішніх справ [160].

Адміністративно-превентивні заходи забезпечення безпеки дорожнього руху відіграють важливу роль. Вони являють собою адміністративно-правові засоби впливу на учасників дорожнього руху, встановлені законодавством і застосовуються працівниками поліції у визначеному порядку з метою запобігання дорожньо-транспортним пригодам та травматизму. Ці заходи застосовуються поліцейськими від імені держави на підставах, передбачених законом, а порядок їх застосування також встановлюється законодавством [168, с. 194].

Перелік превентивних заходів, які мають право застосовувати працівники поліції, встановлений у ст. 31 Закону України «Про Національну поліцію» [161], де визначено, що для забезпечення безпеки дорожнього руху найчастіше можуть застосовуватися такі превентивні заходи, як:

- згідно зі статтею 32 Закону України, поліцейський має право вимагати від особи пред'явлення документів, що засвідчують її особу та/або підтверджують відповідне право, таким чином, щоб поліцейський міг прочитати та зафіксувати інформацію, що міститься в цих документах. Це є одним із превентивних заходів.

- стаття 33 Закону України передбачає опитування особи як один із превентивних заходів. Поліцейський має право опитати особу, якщо є достатні підстави вважати, що вона володіє інформацією, необхідною для виконання його службових обов'язків.
- зупинення транспортного засобу є одним із превентивних заходів, що здійснюється у визначених законом випадках. Варто розрізняти право поліцейського зупинити автомобіль (наприклад, у разі порушення водієм правил дорожнього руху, перебування автомобіля в розшуку, наявності явних технічних несправностей) та обов'язок зупинити транспортний засіб (наприклад, за наявності інформації про порушення митних правил або правил реєстрації транспортного засобу).

Крім того, стаття 40 Закону України «Про Національну поліцію» передбачає право поліції для забезпечення публічної безпеки та порядку використовувати такі засоби: закріплювати на форменому одязі, службових транспортних засобах (включаючи ті, що не мають кольорографічних схем, розпізнавальних знаків та написів), а також встановлювати по зовнішньому периметру доріг і будівель фото- і відеотехніку, у тому числі автоматичні системи, технічні засоби для виявлення та/або фіксації правопорушень, радіаційних, хімічних, біологічних та ядерних загроз. Поліція також має право використовувати інформацію, отриману з фото- і відеотехніки, що належить іншим особам [161].

Вищевказане дає можливість прийти до висновку, що само органи поліції відіграють важливу роль у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, оскільки виконує обов’язки щодо попередження, запобігання та оформлення дорожньо-транспортних пригод.

Необхідно також відзначити діяльність Державної служби України з безпеки на транспорті, яка, відповідно до своїх повноважень, здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням законодавства на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, готує пропозиції щодо його поліпшення, а також

контролює законодавство про судноплавство на суднах, у морських і річкових портах, територіальних та внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах України [144].

Спеціально-кримінологічні заходи із запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту також включають: контроль за дотриманням правил безпеки руху; припинення адміністративних правопорушень, які можуть призвести до автомобільних кримінальних правопорушень; виховний та правовий вплив на порушників; виявлення та усунення конкретних факторів, що створюють аварійну ситуацію (стан доріг, транспортних засобів, водіїв); виявлення та усунення причин і умов конкретних правопорушень на основі матеріалів кримінальних справ; проведення правової та виховної роботи з водіями, які надають послуги населенню [136, с. 63-66].

До спеціально-кримінологічних заходів із запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями можна віднести заходи, спрямовані на підвищення рівня безпеки та контролю самих транспортних засобів [110, с. 96].

Спеціальна фахова підготовка водіїв також може вважатися спеціально-кримінологічним заходом запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Варто зазначити, що зміни у суспільному житті, спричинені повномасштабним вторгненням, торкнулися й сфери безпеки дорожнього руху. Зокрема, було внесено зміни для спрощення процедури отримання посвідчення водія. Тепер особи з посвідченням водія категорії В можуть керувати транспортними засобами категорій С та С1 на території України. Також водіям дозволено використовувати прострочені водійські права як у паперовій, так і в електронній формі. Підкреслюється, що, незважаючи на необхідність таких тимчасових заходів, вони створюють значні виклики для

безпеки дорожнього руху в прифронтових регіонах в умовах воєнного стану, що триває [184].

Значущим аспектом у запобіганні порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є посилення відповідальності водіїв та інших учасників дорожнього руху. У процесі притягнення правопорушників до відповідальності важливу роль відіграють судові рішення, в яких судді звертають увагу посадових осіб державних органів, керівників організацій, установ та підприємств на виявлені у конкретному кримінальному провадженні порушення закону, а також на причини та умови, що сприяли цим порушенням, з метою вжиття заходів для їх усунення.

Важливим аспектом спеціально-кримінологічного запобігання автотранспортним злочинам є розробка місцевими органами влади комплексних програм з підвищення безпеки дорожнього руху на певний період. Метою цих програм є покращення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах шляхом реалізації взаємопов'язаних заходів.

Індивідуальні заходи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями є логічним продовженням спеціально-кримінологічного запобігання цьому виду кримінальних правопорушень, що здійснюються на рівні окремої особи.

Об'єктом індивідуального запобігання злочинам є поведінка та спосіб життя осіб, які мають високу ймовірність скоєння кримінального правопорушення. Проте, враховуючи специфіку досліджуваних кримінальних правопорушень, більш доцільно говорити про застосування індивідуальних заходів насамперед до водіїв автотранспорту, а не до осіб, які загалом схильні до кримінальних правопорушень.

Заходи індивідуального запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями можна поділити на три етапи: рання профілактика (формування культури дотримання Правил дорожнього руху, правильних суспільних цінностей на противагу відчуттю

безкарності та вседозволеності); профілактика на етапі правопорушення (вплив на осіб, які вже вчинили порушення у сфері безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту); та профілактика рецидиву (заходи впливу на осіб, які відбули покарання у вигляді позбавлення волі) [169, с. 102].

Важливу роль відіграє виховна робота, що включає роз'яснення можливих наслідків порушень правил безпеки, інформування про передбачену законодавством відповідальність за конкретні правопорушення, а також формування усвідомлення того, що відсутність негативних наслідків та покарання за попередні порушення не гарантує їхньої відсутності у майбутньому.

Окрім того, індивідуальна профілактична робота здійснюється і з особами, які є потенційними та фактичними потерпілими від кримінальних правопорушень (пішоходи та інші учасники дорожнього руху). Цей вид діяльності називається віктимологічною профілактикою, яка буде розглянута далі.

Таким чином, запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями здійснюється за допомогою взаємопов'язаних загально-соціальних та спеціально-кримінологічних заходів. Перші мають більш загальний характер і спрямовані на зменшення впливу криміногенних факторів у цілому, тоді як другі є спеціалізованими, проводяться відповідними державними органами, насамперед поліцією, та мають на меті конкретний вплив на цей вид кримінальних правопорушень та їхні причини. Окремо слід виділити індивідуальні заходи запобігання, спрямовані на конкретних осіб та їхню поведінку. Важливо зазначити, що ефективне запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту можливе лише за умови комплексного підходу та ефективної взаємодії відповідних суб'єктів політики в цій сфері.

## 3.2. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Поведінка водія-правопорушника визначається не лише його особистими якостями, але й діями потерпілого, чиї необережні або протиправні вчинки можуть спровокувати криміногенну ситуацію. Тому для розуміння механізму кримінального правопорушення необхідно аналізувати не тільки дії правопорушника, але й поведінку жертви. Дослідження кримінально караного діяння з урахуванням особистих характеристик та поведінки потерпілого дозволить розробити дієві заходи запобігання кримінальним правопорушенням.

Насамперед необхідно визначити зміст поняття «віктимологічна профілактика». У наукових джерелах відсутнє єдине розуміння цього терміна, що зумовлює потребу в додатковому аналізі його суттєвих ознак, змісту та ролі в системі запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями.

Слід насамперед зазначити, що з точки зору різних наук поняття «віктимологічна профілактика» розуміється неоднаково. Так, у соціальній та юридичній психології цей термін означає розширення психологічних можливостей особистості, що прямо сприяє підвищенню її стійкості до віктимізації. Натомість кримінальні віктимологи під віктимологічною профілактикою розуміють використання різних можливостей, пов'язаних із потерпілим від злочину, для досягнення цілей запобігання кримінальним правопорушенням [23, с. 74].

У контексті нашого дослідження особливий інтерес становить кримінологічне розуміння поняття «віктимологічна профілактика». У теорії кримінології пропонується визначати її як «специфічну діяльність соціальних інститутів, спрямовану на виявлення, усунення або нейтралізацію факторів, обставин і ситуацій, що формують віктимну поведінку та сприяють вчиненню

кримінальних правопорушень, виявлення груп ризику та конкретних осіб з підвищеним рівнем віктимності й вплив на них для відновлення або активізації їхніх захисних можливостей, а також розробку або вдосконалення існуючих засобів захисту громадян від кримінальних правопорушень та подальшої віктимізації» [102, с. 27].

Є.П. Гайворонський відмічає дане поняття як «цілеспрямований спеціалізований вплив на осіб з неправомірною чи аморальною поведінкою та фактори, що зумовлюють віктимність, пов’язану з такою поведінкою, а також на фактори й осіб, позитивна поведінка яких тією чи іншою мірою є віктимно небезпечною для них» [22, с. 104].

Досить лаконічним, але влучним є визначення цього поняття як системи взаємопов'язаних державних, громадських та індивідуальних заходів, що мають організаційне забезпечення та спрямовані на виявлення, усунення або нейтралізацію факторів, які формують індивідуальну чи масову можливість стати жертвою кримінального правопорушення [63, с. 157].

Отже, спираючись на наведені визначення, пропонуємо розуміти віктимологічну профілактику порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями як комплекс різнорівневих заходів, що впроваджуються відповідними суб'єктами та спрямовані на усунення причин і умов, які формують схильність особи (осіб) стати жертвою подібної події.

В основі віктимологічної профілактики лежать особи, яким властива віктимність – схильність потрапляти в ситуації, що становлять загрозу для їхнього життя та здоров'я. Активним дослідженням віктимологічного напряму займається В.О. Туляков, який розрізняє дві форми віктимності особи: евуальна – потенційна віктимність, коли особа за певних обставин може стати жертвою відповідно до девіантної поведінки, та децідівна – актуальна віктимність, коли особа приймає віктимогенне рішення, що стає поштовхом до заподіяння шкоди [189].

Процес зростання вразливості населення до злочинності, який призводить до збільшення кількості жертв кримінальних правопорушень,

визначається як віктимізація. За В.В. Голіною, віктимізація є процесом підвищення рівня віктимності на індивідуальному або масовому рівнях, що відбувається за законом детермінації [27, с. 187-188]. Розвиваючи цю думку, Б.М. Головкін стверджує, що «віктимізація – це процес зростання рівня віктимності та її реалізації через злочинні посягання, що спричиняє збільшення числа жертв кримінальних правопорушень і зростання «ціни» злочинності» [29, с. 93].

Відповідно позитивний ефект від віктимологічної профілактики може мати місце тоді, коли провадиться роз'яснювальна робота серед населення, особливо серед тих груп, які найбільше характеризуються рівнем віктимності.

Отже, об'єктами віктимологічної профілактики є: віктимна поведінка особи як потенційної жертви порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями; фактори, що формують індивідуальну та групову віктимність; обставини віктимних ситуацій.

Віктимологічні заходи спрямовані на усунення або нейтралізацію факторів, які зумовлюють або сприяють віктимності особи. Вони включають вплив як на чинники, що визначають неправомірну поведінку потерпілих від кримінальних правопорушень, так і на фактори, що підвищують ризик стати жертвою злочину, зокрема порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями.

Віктимологічні профілактичні заходи поділяються на три рівні: загальносоціальний, спеціальний та індивідуальний. Загальносоціальний рівень передбачає усунення або нейтралізацію причин та умов, що сприяють кримінальній віктимізації суспільства та зниженню рівня віктимності. Спеціальний рівень спрямований на запобігання кримінальним правопорушенням шляхом попередження реалізації віктимних властивостей та якостей окремих груп осіб. Індивідуальний рівень включає роботу з конкретними особами [41, с. 63].

Водночас суб'єктів, відповідальних за проведення віктимологічної профілактики, також можна поділити на кілька груп: 1) загальнодержавні

органи влади та органи місцевого самоврядування; 2) правоохоронні органи; 3) підприємства й організації всіх форм власності, громадські організації, міжвідомчі та місцеві комісії, асоціації та фонди. Усі ці суб'єкти повинні ефективно взаємодіяти, маючи спільну мету, проте для правоохоронних органів запобігання як протиправній, так і віктимній поведінці є першочерговим завданням [42, с. 288].

Віктимологічний аспект профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту водіями, що розглядається як частина комплексної системи запобігання кримінальним правопорушенням, передбачає здійснення заходів, спрямованих як на усунення обставин, що сприяють цим порушенням, так і на зниження індивідуальної, групової та видової віктимності потенційних жертв дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень загалом [136, с. 64].

З позиції кримінальної віктимології, жертвою кримінального правопорушення слід вважати будь-яку фізичну особу, яка зазнала шкоди, незалежно від її процесуального статусу потерпілого чи власного суб'єктивного сприйняття себе як жертви [109, с. 50-51]. Це визначення базується на об'єктивному критерії – наявності шкоди або збитків, завданих кримінальним правопорушенням. Таким чином, особа, яка безпосередньо постраждала від кримінально караного діяння (тобто є фактичною жертвою), вважається такою незалежно від формального визнання її потерпілою.

Слід зазначити, що з віктимологічної точки зору жертвою вважається фізична особа, незалежно від її офіційного статусу потерпілого в кримінальному процесі та її власного сприйняття себе як жертви [108, с. 50, 51]. Навіть якщо особа, яка безпосередньо постраждала від злочину (тобто є фактичною жертвою), не має статусу потерпілого, вона все одно є жертвою, оскільки процесуальне рішення не може скасувати факту заподіяння шкоди [178, с. 34]. Таким чином, потерпілою внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями можна вважати фізичну

особу, яка в результаті дорожньо-транспортної пригоди отримала тілесні ушкодження будь-якої тяжкості або загинула.

Будь-яка жертва кримінального правопорушення володіє певними якостями, що роблять її більшою чи меншою мірою вразливою. Виходячи з цього, виділяють чотири рівні віктимності при автотранспортних кримінальних правопорушеннях:

- вікова віктимність, яка переважно характерна для неповнолітніх або людей похилого віку;
- віктимність-патологія - проявляється у наявності в особи фізичних вад, таких як глухота або сліпота, які перешкоджають адекватній реакції на аварійні ситуації;
- віктимологічна деформація особистості виникає внаслідок низького рівня правової свідомості та культури, що проявляється, зокрема, в ігноруванні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;
- стресова віктимність – це раптовий стан, що виникає безпосередньо під час дорожньо-транспортної події або внаслідок раніше сформованого психологічного страху [193, с. 8].

У процесі віктимологічної профілактики особливу увагу слід приділяти категоріям осіб з підвищеною, особливо винною, віктимністю. До таких належать водії, які, переоцінюючи свої знання, досвід, професійну майстерність та вміння орієнтуватися у складних ситуаціях, часто безвідповідально ставляться до Правил дорожнього руху [163].

Проте жінки-водії також досить часто стають учасницями дорожньо-транспортних подій через порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту, особливо в останні роки, що головним чином пов'язано зі зростанням загальної кількості жінок за кермом. Однак, найчастішими причинами їхньої участі в ДТП є розгубленість, недостатня уважність та невміння оперативно реагувати на раптові обставини.

Специфіка запобігання автотранспортним злочинам полягає в необхідності комплексного впливу на всі складові системи «людина – автомобіль – дорога». Тому, поряд із заходами, спрямованими на забезпечення дотримання водіями норм безпеки (відбір, навчання, виховання, контроль), важливе значення мають заходи, що гарантують безпечний рух інших учасників дорожнього руху, особливо пішоходів, а також заходи, спрямовані на попередження та усунення умов, що спричиняють аварійні ситуації та залежать від стану доріг і транспортних засобів [102, с. 342, 343].

Віктимологічний підхід до профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху, що є частиною загальної системи запобігання злочинності, передбачає впровадження заходів, спрямованих на усунення обставин, що сприяють цим порушенням, а також на зменшення індивідуальної, групової та видової вразливості потенційних жертв дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень.

Зважаючи на різні рівні віктимологічної профілактики, слід відзначити специфічні аспекти кожного з них. Зокрема, ефективність загальної віктимологічної профілактики визначається зацікавленістю громадян в інформації, її переконливістю та достовірністю, а також здатністю пояснювати, як слід поводитися, щоб уникнути віктимізації внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями.

Цей рівень профілактики порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту водіями орієнтований не на окремих осіб, а на суспільство в цілому. Оскільки потенційно кожна людина може стати жертвою дорожньо-транспортної пригоди та зазнати фізичних або матеріальних збитків, віктимологічну профілактику слід організовувати в межах конкретного регіону чи населеного пункту. Такий вид діяльності є одним із напрямів загальної кримінологічної профілактики, метою якого є виявлення та усунення обставин, що негативно впливають на учасників дорожнього руху та сприяють формуванню в них підвищеної вразливості, яка призводить до

віктимної поведінки. Загальнодержавна віктимологічна профілактика повинна бути спрямована на виявлення та ліквідацію причин і умов, пов'язаних з особистими якостями та поведінкою всіх учасників дорожнього руху, з метою зниження рівня їхньої масової віктимності до прийнятного рівня [136, с. 65].

Однак, незалежно від рівня, віктимологічна профілактика є складовою загальної системи запобігання автотранспортним злочинам. Отже, вона охоплює організаційні, виховні, технічні, економічні, правові та інші заходи, спрямовані на зменшення рівня вразливості населення.

Індивідуальна профілактична робота з віктимними особами має свою специфіку, що зумовлена великою протяжністю автомобільних шляхів, значною кількістю транспортних засобів, а отже, і водіїв, пішоходів та пасажирів. На основі кримінологічного аналізу осіб, які стали жертвами порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, здійснюється індивідуальне прогнозування можливої злочинної поведінки з урахуванням соціально-демографічних, кримінально-правових та морально-психологічних особливостей потерпілих від цього виду кримінальних правопорушень.

Індивідуальна профілактика здійснюється у двох формах: рання та безпосередня превенція. Рання віктимологічна профілактика спрямована переважно на потенційних жертв, таких як водії-початківці, і використовує методи переконання, заохочення, а за необхідності – примусу. Безпосередня профілактика має бути націлена на осіб, які вже постраждали в дорожньо-транспортній події або перебувають у стані підвищеного ризику стати жертвою (пішоходи та водії з агресивною віктимною поведінкою).

Індивідуальна профілактика переважно полягає у виявленні осіб, від яких є підстави очікувати вчинення кримінального правопорушення. Першочергово це передбачає фіксацію фактів протиправної поведінки конкретної особи та аналіз мотивів, що її зумовлюють. На цій основі проводяться профілактичні бесіди. В окремих випадках інформація про протиправні дії передається до адміністрації за місцем роботи особи з метою

попередження про неприпустимість такої поведінки та можливі негативні наслідки.

Важливим є проведення виховної роботи, яка включає роз'яснення можливих наслідків порушень правил безпеки, інформування про передбачену законом відповідальність за конкретні правопорушення, а також формування розуміння того, що безкарність попередніх порушень не гарантує уникнення тяжких наслідків та покарання в майбутньому.

Віктимологічну профілактику слід здійснювати в межах конкретного регіону або населеного пункту. Ця діяльність є одним із напрямків загальної кримінологічної профілактики, що має на меті виявлення та усунення факторів, які негативно впливають на особистість учасника дорожнього руху та сприяють розвитку в нього підвищеної вразливості, що призводить до негативної віктимної поведінки. Масова віктимологічна профілактика повинна бути спрямована на виявлення та ліквідацію причин і умов, пов'язаних з особистими якостями та поведінкою всіх учасників дорожнього руху, з метою зниження загального рівня їхньої вразливості [145, с. 65].

Окремим важливим елементом віктимологічної профілактики, на наш погляд, є притягнення до кримінальної відповідальності пішоходів.

Судова практика в Україні свідчить про те, що практично ніколи пішоходи не притягаються до кримінальної відповідальності. Набагато простіше звинуватити водія в тому, що він допустив порушення правил безпеки дорожнього руху, наслідком чого стало завдання шкоди пішоходу.

Чинний Кримінальний кодекс України (КК України) містить статтю 291, яка встановлює кримінальну відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують безпеку руху, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання та ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило смерть людей або інші тяжкі наслідки. Суб'єктами цього кримінального правопорушення можуть бути пасажири, пішоходи, велосипедисти, погоничі та пастухи худоби, а також повнолітні особи, які керують човнами, байдарками та маломірними суднами.

Також передбачена адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху пішоходами, наприклад, непокора сигналам регулювання, перехід у невстановлених місцях тощо (ч. 1 ст. 127 КУпАП), окремо передбачено вчинення діяння у стані сп’яніння (ч. 3 ст. 127 КУпАП [71]).

Розглянемо судову практику. Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого частиною 2 статті 286 Кримінального кодексу України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами), включає: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, суспільно небезпечні наслідки та причинний зв'язок між порушенням і цими наслідками. Відсутність будь-якого з цих елементів виключає кримінальну відповідальність особи. При встановленні причинного зв'язку враховується, чи мав водій технічну можливість запобігти шкідливому наслідку. Якщо такої можливості не було і доведено, що аварійна ситуація виникла не з його вини, відповідальність водія виключається. У випадку, коли аварію спричинив сам водій-порушник, відсутність у нього технічної можливості уникнути шкідливих наслідків не має юридичного значення [150].

Суди попередніх інстанцій з'ясували, що водій, порушуючи вимоги пунктів 10.1 та 13.3 Правил дорожнього руху, перед початком руху та подальшою зміною його напрямку праворуч не впевнився в безпеці маневру та не переконався, що це не створить перешкод іншим учасникам дорожнього руху. Крім того, він не дотримався безпечного бокового інтервалу з пішоходом, яка рухалася назустріч праворуч від автомобіля по краю проїзної частини, що призвело до наїзду на неї. Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди потерпіла померла від отриманих тяжких тілесних ушкоджень. Під час апеляційного розгляду залишилося недостатньо дослідженим питання дотримання місцевим судом вимог статті 91 Кримінального кодексу України щодо обставин, які підлягають доказуванню з урахуванням специфіки

застосування статті 286 Кримінального кодексу України. Натомість апеляційний суд фактично обмежився погодженням з наведеними експертними висновками, не проаналізувавши їх у взаємозв'язку з іншими доказами, включаючи всі показання засудженого. Проте, згідно з нормативним визначенням, об'єктивна сторона злочину, передбаченого частиною 2 статті 286 Кримінального кодексу України, включає: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту; суспільно небезпечні наслідки; та причинний зв'язок між цим порушенням і зазначеними наслідками.

Відсутність будь-якого з елементів об'єктивної сторони унеможливлює притягнення особи до кримінальної відповідальності. При встановленні причинного зв'язку необхідно враховувати як дії (чи бездіяльність) водія, так і неналежну (включаючи невинувату) поведінку інших учасників дорожнього руху, зокрема пішоходів, що також може бути підставою для виключення відповідальності водія. Окрім того, при визначенні причинного зв'язку береться до уваги, чи мав водій технічну можливість запобігти шкідливим наслідкам. Якщо такої можливості не було і встановлено, що аварійна ситуація виникла не з його вини, відповідальність водія виключається. У ситуації, коли аварійну ситуацію спричинив сам водій-порушник, відсутність у нього технічної можливості уникнути шкідливих наслідків не має юридичної ваги. Однак, незважаючи на аргументи в апеляційних скаргах про відсутність у водія технічної можливості уникнути наїзду, суд у своїй ухвалі не спростував цього та не надав переконливих обґрунтувань щодо створення аварійної ситуації саме водієм.

В.С. Батиргареєва справедливо зазначає, що вважати причиною дорожньо-транспортної пригоди лише, наприклад, помилкову оцінку дорожньої ситуації водієм або неуважність пішохода, означає ігнорувати складність обставин та не надавати об'єктивного й обґрунтованого аналізу події. Таким чином, кожен окремий випадок вчинення цього кримінального правопорушення вимагає особливо ретельного дослідження його механізму та

визначення головної причини, яка відіграла вирішальну роль у настанні злочинного наслідку.

Автотранспортне кримінальне правопорушення є наслідком взаємодії двох ключових елементів: особи злочинця та конкретної ситуації, в якій розгортається злочинна подія. Безперечно, ця ситуація включає широкий спектр компонентів, таких як інші учасники дорожнього руху (водії інших транспортних засобів, пішоходи, пасажири, велосипедисти тощо), стан дорожнього покриття, погодні та природно-кліматичні умови, технічний стан транспортного засобу та інше [9, с. 136-140].

Пропонується система віктимологічних профілактичних заходів щодо поведінки пішоходів та інших учасників дорожнього руху, яка включає вдосконалення правового механізму їхнього захисту шляхом збільшення кількості зон для руху, встановлення більшої кількості засобів регулювання дорожнього руху, облаштування вулиць велосипедними доріжками, проведення роботи з жертвами кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху для запобігання повторній віктимізації, а також обов'язкове навчання школярів правилам безпеки дорожнього руху.

Заходи віктимологічної профілактики віктимної поведінки водіїв повинні включати: періодичне проходження курсів підвищення кваліфікації; зменшення корупції в процесі отримання водійських прав різних категорій; ознайомлення майбутніх водіїв під час навчання з особливостями порушень правил дорожнього руху іншими учасниками, що призвели до ДТП, аналіз причин аварій та можливих способів їх запобігання; підвищення рівня правової свідомості.

Пасажир також може стати жертвою кримінально караного порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, хоча сам не є ані водієм, ані пішоходом. Найчастіше такі особи травмуються через недотримання водіями елементарних вимог безпеки, таких як використання паска безпеки, правильне розміщення в кріслі, перевезення дітей у відповідних автокріслах тощо. Здається, зменшити кількість таких постраждалих можливо

шляхом посилення адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення дітей (зокрема, відсутність або неправильне встановлення дитячого автокрісла, його невідповідність віку дитини тощо); підвищення особистої відповідальності громадян за власну безпеку, починаючи з профілактичних розмов у школі та інформування правоохоронними органами про недопустимість керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння різного ступеня, особами без водійського посвідчення тощо; а також заохочення через правове виховання та соціальну рекламу поведінки, спрямованої на дотримання правил безпечної експлуатації транспорту та перебування в ньому.

До речі, за результатами проведеного опитування працівників правоохоронних органів було виявлено, що 60% респондентів вважають основною причиною дитячого дорожньо-транспортного травматизму - порушення правил перевезення дітей, 24,7% - низький рівень контролю з боку державних органів, 8% - відсутність належного правового виховання водіїв, 7,3% - відсутність чітких правил перевезення дітей.

Останнім часом зберігається стабільна тенденція до збільшення жертв серед інших учасників дорожнього руху через недотримання правил, до яких можна віднести велосипедистів, водіїв самокатів, моноколеса тощо.

В українському законодавстві малі електричні засоби пересування раніше не мали статусу транспортних засобів, тому їхніх користувачів вважали пішоходами. Однак, 5 квітня 2023 року набув чинності закон, прийнятий Верховною Радою, який це змінює [167]. Варто зазначити, що через значну кількість ДТП у Парижі місцеві жителі проголосували за повну заборону прокату електросамокатів. Згідно з новими правилами, в Україні користувачі електросамокатів та гіроскутерів більше не можуть пересуватися тротуарами. Тепер вони зобов'язані дотримуватися правил дорожнього руху нарівні з велосипедистами, зокрема рухатися по автомобільних дорогах з правого боку та використовувати захисні шоломи. Ці вимоги стосуються як особистих, так і орендованих транспортних засобів.

Питання щодо правил дорожнього руху для електросамокатів, хоча і врегульоване законодавчо, часто стає предметом судових розглядів. Таким чином, водії електросамокатів, які стали учасниками ДТП, не можуть стверджувати, що вони не керували транспортним засобом і не несуть відповідальності згідно зі статтею 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП) або статтею 291 Кримінального кодексу України (КК України).

На сьогодні суди вже визнають осіб, які керують електросамокатами, повноправними учасниками дорожнього руху, тобто водіями транспортних засобів, яким заборонено пересуватися тротуарами та які повинні дотримуватися правил, встановлених для проїзної частини. За порушення Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, водії електросамокатів можуть бути притягнуті до адміністративної та кримінальної відповідальності, а також зобов'язані відшкодувати моральну та матеріальну шкоду потерпілим у ДТП за їхньої участі.

Наразі електросамокат підпадає під визначення «транспортний засіб», наведене в пункті 1.10 Правил дорожнього руху (пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів). Такий висновок міститься в обвинувальному вироку Шевченківського районного суду міста Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20 стосовно водійки електросамоката [19], яка завдала тілесних ушкоджень пішоходу. З цього випливає висновок про настання відповідальності за статтею 291 Кримінального кодексу України у разі загибелі або серйозного травмування людей. Отже, суди вже розцінюють рух електросамоката тротуаром або пішохідною доріжкою як кримінальне правопорушення, якщо внаслідок зіткнення з ним людина загинула або отримала травми.

Водночас апеляційні суди не завжди дотримуються позиції, що електросамокат - це транспортний засіб. Але навіть беручи до уваги тезу, що

цей пристрій законодавчо не прирівнюється до транспортних засобів, вважають, що заявлений статус пішохода не позбавляє водія обов’язку дотримуватись ПДР під час «виходу» на проїзну частину.

Так, у постанові Київського апеляційного суду від 17 травня 2021 року у справі № 761/31629/20 [149], попри відсутність у Правилах дорожнього руху (ПДР) визначення електросамоката, було зроблено висновок, що цей пристрій є «транспортним засобом», оскільки призначений для перевезення людей. Відповідно, водій, який використовував самокат з цією метою, порушив пункт 11.13 ПДР. При цьому не має значення, що автомобіль перед зіткненням виїхав з-під арки будинку. Водночас суд першої інстанції вважав, що водій електросамоката порушив пункт 6.6 ПДР, який забороняє велосипедистам рух тротуарами та пішохідними доріжками. Отже, апеляційний суд постановив, що хоча водій електросамоката не є велосипедистом, він керує транспортним засобом. Кермувальники електросамокатів, виїжджаючи з прилеглої території на проїзну частину, зобов'язані надати перевагу іншим транспортним засобам. Суд роз'яснив, що згідно зі статтею 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП), відповідальність несе будь-яка особа, яка безпосередньо бере участь у дорожньому русі, включаючи пішоходів. Таким чином, навіть пішохід, який рухається проїзною частиною, є учасником дорожнього руху і повинен дотримуватися Правил дорожнього руху, а в разі їх порушення підлягає відповідальності на загальних підставах.

Проте, відсутність чітких законодавчих вимог щодо руху електросамокатів не виключає їх з правового регулювання. Користувачі електросамокатів є учасниками дорожнього руху, які зобов'язані дотримуватися Правил дорожнього руху та несуть відповідальність за їх порушення незалежно від обставин. Однак, у таких ситуаціях важлива також поведінка інших учасників дорожнього руху. Наприклад, Охтирський міськрайонний суд Сумської області у постанові від 21 липня 2021 року у справі № 583/1847/21 [151] наклав штраф у розмірі 850 грн на водійку автомобіля, яка пошкодила електросамокат, відкриваючи двері. Застосування

санкції було зумовлено тим, що водій електросамоката також порушив пункт 13.1 ПДР, не дотримавшись безпечного інтервалу під час об'їзду транспортного засобу.

Отже, запобігання злочинної та віктимної поведінки – це саме та єдність, якої бракувало традиційній концепції соціальної профілактики правопорушень. Профілактичний захист особи від злочинних зазіхань має особливу соціальну та правову значущість. Саме тому профілактичний захист зводиться в ранг найважливішого соціально-правового завдання.

Віктимологічна профілактика спрямована на забезпечення захисту громадян від реалізації їхньої вразливості, створення сприятливого середовища для виявлення, усунення або нейтралізації факторів чи ситуацій, що сприяють злочинам проти конкретних осіб. Вона також передбачає виявлення груп ризику або окремих осіб з підвищеним рівнем віктимності, вплив на них з метою відновлення або посилення їхніх захисних механізмів, а також розробку та вдосконалення існуючих засобів захисту громадян від транспортних злочинів та їхньої повторної віктимізації. Віктимологічна характеристика учасників дорожнього руху, специфіка та особливості прояву віктимної поведінки як взаємозалежні елементи дають змогу детально оцінити кожний скоєний злочин, враховуючи кримінологічні аспекти особи та поведінки потерпілого. Усе це загалом зумовлює необхідність комплексного застосування засобів і методів діяльності правоохоронних органів для запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями.

Основною метою віктимологічної профілактики на цьому рівні є формування дієвої системи соціального захисту громадян від потенційної віктимізації, а також удосконалення підходів до роботи з потерпілими та іншими жертвами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями. Це вимагає внесення змін до законодавства з метою передбачення належної юридичної відповідальності не лише водіїв, а й інших учасників дорожнього руху.

## 3.3. Шляхи удосконалення національної практики запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Автотранспортне кримінальне правопорушення є одним з найбільш поширених видів необережних кримінально протиправних діянь, що вирізняється особливими характеристиками, зумовленими обов'язковою наявністю джерела підвищеної небезпеки у вигляді автомобіля чи іншого транспортного засобу, порушенням правил дорожнього руху, настанням наслідків, визначених кримінальним законодавством, та роллю кожного учасника в дорожньо-транспортній пригоді, що сталася. З огляду на це, ефективний позитивний вплив на забезпечення безпеки дорожнього руху можливий лише за умови комплексного профілактичного впливу на систему «людина-автомобіль-дорога».

Сучасна ситуація з безпекою дорожнього руху в Україні є вкрай несприятливою, що підтверджується негативними кількісними та якісними показниками дорожньо-транспортних пригод, особливо порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями. Це проявляється у стабільно високому рівні поширення ДТП та зростанні тяжкості їхніх наслідків, і за існуючої системи «людина-автомобіль-дорога» ця тенденція, ймовірно, збережеться.

Основними об'єктивними причинами автотранспортних кримінальних правопорушень є: недосконалість конструкції багатьох транспортних засобів (особливо вітчизняного виробництва); незадовільний технічний стан значної кількості автомобілів; недостатній рівень організації дорожнього руху, що включає недоліки в засобах регулювання та інформування; дії інших учасників дорожнього руху та сторонніх осіб, які створили умови для дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками; порушення прав людини, зокрема в галузі безпеки дорожнього руху.

Основними суб'єктивними факторами, що зумовлюють порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, є: низький рівень загальної культури та правової свідомості водіїв; керування транспортним засобом у стані сп'яніння; недостатні знання, вміння та навички керування транспортними засобами; легковажність, безтурботність, недбале ставлення до правил дорожнього руху тощо.

Діяльність державних органів у сфері запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями включає правові, соціальні, організаційні, управлінські та інші заходи. Водночас, посилення значення правових норм у профілактиці дорожньо-транспортних пригод вимагає гарантування їхнього реального виконання. Дорожньо-транспортні пригоди трапляються не лише через антигромадські або асоціальні нахили окремих осіб, а й через недостатню поінформованість, неефективність методів переконання та відсутність належного контролю за безпекою дорожнього руху загалом.

Адміністративні правопорушення та кримінально карані порушення Правил дорожнього руху тісно взаємопов'язані, що підтверджується статистичними даними. Зі збільшенням кількості адміністративних правопорушень зростає і кількість кримінальних правопорушень. Отже, основним способом запобігання цьому виду посягань є посилення боротьби з адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху.

Аналіз кримінологічних особливостей особистості водія, який скоїв кримінальне правопорушення, передбачене статтею 286 Кримінального кодексу України, виявляє певні типові характеристики, що корелюють з віком водіїв, їхнім рівнем освіти, попередньою поведінкою та соціальною адаптацією в навчальному середовищі, а також ставленням до роботи.

У той де час, наслідки досліджуваного виду діянь перебувають у певній залежності як від раптової ситуації, що склалася, збігу випадкових обставин, що безпосередньо передують їм, так і від свідомого порушення водієм правил дорожнього руху, який розраховує уникнути суспільно небезпечних наслідків.

З метою попередження кримінально караних випадків порушення правил безпеки дорожнього руху необхідне розроблення та реалізація програмно-цільової концепції законодавчого забезпечення та впровадження технічних систем автоматичного виявлення і фіксації порушень Правил дорожнього руху.

Одним зі шляхів удосконалення системи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями має бути посилення вимог до підготовки водіїв з урахуванням сучасних технологічних тенденцій та прогресу, а також підвищення їхньої кваліфікації. Це особливо актуально у контексті активної євроінтеграції, яка передбачає виконання певних зобов'язань щодо дотримання загальновизнаних стандартів та впровадження відповідних технологічних рішень, таких як курс на мобільність та екологічність транспорту на європейських дорогах.

Окремо варто наголосити на ефективності застосування інноваційних засобів і методів для попередження дорожньо-транспортних пригод та зменшення їхньої тяжкості. До таких належать, наприклад, впровадження стаціонарних цифрових камер автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху; автоматизованих систем контролю швидкості, напрямку руху, дистанції між транспортними засобами та іншими перешкодами; а також систем виявлення стану сп'яніння, рівня стресу (втоми) у водія, які встановлюються на сучасних автомобілях; використання технології штучного інтелекту; посилення вимог до модифікації та комплектації транспортних засобів.

Справедливо відзначається, що неефективна система управління безпекою дорожнього руху в Україні перешкоджає повноцінному використанню передового світового досвіду та наукових досягнень у цій сфері, а також у галузі екологічної безпеки транспорту та сталого розвитку мобільності. Крім того, це ускладнює залучення міжнародної технічної та фінансової допомоги для реалізації проєктів, спрямованих на підвищення безпеки дорожнього руху [32, с. 208].

Досвід застосування якісної соціальної реклами є досить ефективним у підвищенні рівня безпеки на дорогах. Як приклад можна навести успішні кампанії, спрямовані на запобігання небезпечному водінню в стані алкогольного або іншого сп'яніння та забезпечення безпеки дорожнього руху (наприклад, від рекламного агентства Mudra Group в Індії або SAAQ в Канаді), які активно використовують білборди та великі банери з відповідними повідомленнями щодо правил безпечної поведінки за кермом [10, с. 179–180].

Також поділяємо думку В.Г. Сюравчика щодо необхідності посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, особливо вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (стаття 286 Кримінального кодексу України), у разі настання тяжких наслідків (смерті або тяжких тілесних ушкоджень), а також за інші злочини та правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема: випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (стаття 287 Кримінального кодексу України); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху (стаття 288 Кримінального кодексу України). Це обґрунтовується тим, що, як зазначається, неналежний стан автомобільних доріг, переїздів, споруд на шляхах сполучення, неякісне проведення реконструкції та ремонту доріг знижують рівень безпеки дорожнього руху і нерідко призводять до загибелі людей, завдання їм тілесних ушкоджень та інших тяжких наслідків [185, с. 166–167].

Варто погодитися з тим, що ефективним у розрізі запобігання порушенням безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту може бути «вироблення нульової толерантності у громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху й вимог транспортної безпеки усіма учасниками дорожнього руху, як зауважує М.Г. Колодяжний [75, с. 206].

Нерідко висловлюється ідея щодо впровадження автоматизованої фіксації дорожньо-транспортної ситуації. Вважається, що це може стати досить дієвим превентивним заходом для зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Основними перевагами автоматичної відеофіксації

порушень є: значне скорочення числа ДТП та постраждалих; усунення корупційних ризиків під час фіксації правопорушень та оформлення адміністративних матеріалів [48].

Зарубіжними дослідниками звертається увага на те, що «на перетинаннях вулиць і доріг показники безпеки та стан аварійності залежать від способу організації руху. У зв'язку з чим, достатньо ефективним рішенням для покращення умов руху на перехрестях є облаштування кільцевих розв'язок на магістралях та вулицях міста» [200, с. 39].

З метою запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, доцільно розробити спеціальні методичні рекомендації щодо порядку розробки та виконання органами місцевого самоврядування місцевих і регіональних програм з підвищення безпеки дорожнього руху. Ці рекомендації мають базуватися на досвіді розвинених країн світу, особливо європейських, які досягли значних успіхів у підвищенні безпеки та комфорту дорожнього руху, а також на документах міжнародних організацій, що займаються питаннями безпеки дорожнього руху [73, с. 126].

Доцільним є впровадження концепції Vision Zero, яка широко застосовується в країнах Європейського Союзу та передбачає абсолютну неприпустимість смертельних дорожньо-транспортних пригод, а також ДТП з тяжкими травмами. Ця концепція базується на системному підході та включає низку політик, серед яких: встановлення відповідних обмежень швидкості, навчання з питань безпеки дорожнього руху, покращення інфраструктури для заохочення використання громадського, велосипедного та легкого персонального транспорту, а також пішохідного руху.

Дієвим способом запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями може бути скасування неофіційного дозволу на перевищення швидкості на 20 км/год. Це має суттєво підвищити безпеку руху, оскільки під час дорожньо-транспортної пригоди цей запас швидкості не запобігає тяжким травмам і смерті. Впровадження системи високих штрафів, що є поширеною європейською практикою, має значний

потенціал для підвищення безпеки дорожнього руху. Також ефективним може бути запровадження системи штрафних балів для тих, хто систематично та свідомо порушує Правила дорожнього руху. Ця система передбачатиме накопичення штрафних балів за регулярні порушення ПДР та позбавлення водійського посвідчення у разі досягнення критичної кількості таких балів.

Пропонується внести зміни до статті 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП), збільшивши максимальний термін позбавлення права керування транспортними засобами до 5 років. Також пропонується збільшити розміри штрафів за адміністративні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Крім того, особливо важливим є питання збільшення строків давності притягнення до адміністративної відповідальності за окремими видами правопорушень, розгляд яких належить до компетенції суду, насамперед за статтею 130 КУпАП, з трьох до шести місяців шляхом внесення відповідних змін до статті 38 КУпАП.

Таким чином, підвищення ефективності національної системи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями можливе завдяки комплексній, планомірній та узгодженій діяльності відповідних державних інституцій, спрямованій на стабілізацію роботи всіх суб'єктів, залучених до забезпечення безпеки дорожнього руху. Це включає приведення нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху у відповідність до міжнародних, насамперед європейських, стандартів; впровадження програм спільної співпраці поліції з органами місцевого самоврядування для зменшення кількості ДТП та зниження тяжкості їхніх наслідків, а також покращення якості ремонтних робіт на дорогах; посилення адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, розширення відповідальності інших учасників дорожнього руху, окрім водіїв; активізацію та посилення просвітницьких заходів серед дітей, молоді та людей похилого віку; зобов'язання пішоходів носити світловідбиваючі елементи на

одязі в темну пору доби; а також встановлення вимог до водіїв електросамокатів, моноколіс тощо.

Важливим залишається питання вдосконалення заходів, спрямованих на запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту неповнолітніми. Емпіричні дані свідчать, що особи віком до 18 років частіше потрапляють у дорожньо-транспортні пригоди як водії мотоциклів або самокатів.

Для зменшення випадків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту неповнолітніми особами необхідно вжити додаткових заходів, зокрема:

- пропонується запровадити в школах психологічне тестування серед неповнолітніх для виявлення тих, хто регулярно керує транспортними засобами без відповідного права або часто використовує самокати, електросамокати, моноколеса та інші подібні засоби пересування;
- рекомендується проводити індивідуальні додаткові бесіди психолога з дітьми, які періодично керують транспортними засобами без відповідних документів, з метою роз'яснення їм потенційних ризиків та наслідків. При цьому ефективним може бути використання фотографій з місць аварій та зображень тілесних ушкоджень, отриманих внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- впровадження в навчальних закладах обов’язкових навчальних уроків та курсів по вивченню правил дорожнього руху;
- пропонується ввести в освітніх закладах усіх спеціальностей та профілів обов'язкові навчальні програми, що охоплюють поняття адміністративної відповідальності, види адміністративних правопорушень та відповідні санкції, поняття відповідальності батьків і дітей, наслідки вчинення протиправних дій тощо;
- прищеплення правової культури дорожнього руху пішоходів, починаючи з першого класу;

- мотивування правильного маркування себе як пішохода в темну пору дня;
- пропонується законодавчо закріпити обов'язок батьків або осіб, які їх замінюють, контролювати наявність на одязі дітей та підлітків спеціальних світловідбиваючих елементів, передбачивши штраф за їх відсутність.

Важливим і ефективним заходом для підвищення рівня запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями може стати впровадження методів виховання та підвищення загального рівня правової культури. Це можна досягти шляхом введення обов'язкових хвилин на телебаченні, радіо та в засобах масової інформації, присвячених соціальній рекламі у сфері дотримання правил безпеки дорожнього руху та демонстрації негативних наслідків їх порушення, особливо шляхом поширення ілюстративних матеріалів.

Ефективними також можуть бути систематичні заходи з інформування громадськості про статистику ДТП, їхні матеріальні та фізичні наслідки, зокрема, про проблеми, що виникають через відсутність страхових полісів, з конкретними прикладами значних матеріальних збитків та труднощів з їх відшкодуванням. Особливу увагу слід приділяти ДТП з потерпілими, особливо за участю дітей, з детальним роз'ясненням причин таких подій.

Першочергове значення має впровадження системи регіональних програм організаційно-матеріального забезпечення ремонту, підтримання належного стану утримання та експлуатації, а також постійного відновлення дорожнього покриття автомобільних шляхів. Зважаючи на складну економічну ситуацію в країні загалом, і особливо в регіонах, що межують з зоною бойових дій, належне та достатнє фінансування цієї статті витрат може становити значну проблему для місцевих бюджетів, що вимагатиме відповідного перегляду пріоритетів при формуванні місцевих бюджетів.

За порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями законодавством передбачено покарання у вигляді штрафу

від трьох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; виправних робіт на строк до двох років; арешту на строк до шести місяців; обмеження волі на строк до трьох років. У разі тяжкого тілесного ушкодження або смерті потерпілого передбачено позбавлення волі на строк від трьох до восьми років, а у випадку смерті кількох осіб - від п'яти до десяти років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років.

Однак, порушення правил дорожнього руху часто накладають основне покарання у вигляді обмеження волі або штрафу і додаткового покарання. Але все ж штраф за порушення правил безпеки дорожнього руху є досить гуманними.

Визнаючи необережність правопорушень у сфері порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, законодавець розуміє, що правопорушник вчинив суспільно небезпечні дії неумисно і тому не може бути покараний суворо.

З іншого боку, у дорожньо-транспортних пригодах розрізняють дві форми вини. Отже, будь-яке кримінальне правопорушення в цій сфері є одночасно і дорожньо-транспортною пригодою, і порушенням Правил дорожнього руху. Це можна представити так: дорожньо-транспортна пригода виникає внаслідок свідомого умисного вчинення транспортного правопорушення, яке при завданні шкоди здоров'ю або життю кваліфікується як кримінально каране діяння. При цьому, у кожному дорожньо-транспортному правопорушенні завжди присутнє адміністративне порушення Правил дорожнього руху. І тут криється винний характер актів, тому боротьба зі злочинністю дорожнього руху повинна ґрунтуватися на збільшенні адміністративних стягнень і збільшенні штрафних санкцій за них.

Необхідно переглянути систему адміністративних стягнень у цій галузі, запровадивши поряд зі штрафами такі види покарань, як суспільно корисні роботи, примусові роботи, конфіскація транспортного засобу тощо. Згідно з опитуванням працівників правоохоронних органів, проведеним у рамках

дослідження, задовільним стан регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту вважають лише 36,7% респондентів, а стан кримінальної відповідальності – лише 22%. Крім того, за посилення адміністративних санкцій за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту висловились 42% опитаних фахівців, а за збільшення кримінального покарання – 40% учасників анкетування.

Крім того, опитування показало, що, на думку респондентів, найбільш ефективними заходами запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту будуть: запровадження масштабної системи автоматичної фіксації дорожнього руху в населених пунктах і на основних дорогах (36% опитаних); підвищення відповідальності водіїв (30% опитаних); введення обов'язкового навчання з правил безпеки дорожнього руху в навчальних закладах усіх рівнів та форм (14,7% опитаних); запровадження обов'язкового підтвердження кваліфікації водіїв (11,3% опитаних); та посилення вимог до підготовки водіїв (8% опитаних).

Отже, на сучасному етапі розвитку системи запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями, більшість європейських країн традиційно застосовують гуманістичний підхід. Цей підхід спрямований на створення умов, які б унеможливлювали скоєння кримінальних правопорушень, усунення причин та обставин, що сприяють злочинній поведінці, а також на створення правових перешкод, які б унеможливлювали або ускладнювали вчинення подібних діянь.

Боротьба з цим явищем, що досліджується, повинна здійснюватися на засадах комплексного та системного підходу шляхом залучення та налагодження ефективної співпраці між усіма суб'єктами превентивної діяльності, забезпечуючи чітку взаємодію між ними, а також активну участь системи кримінальної юстиції та інших правоохоронних органів. Це необхідно для гарантування невідворотності кримінального покарання та застосування заходів кримінально-правового впливу на учасників дорожнього руху. Такий

підхід доцільно застосовувати і в національній та регіональній системах запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту водіями.

Загально-соціальними та спеціально-кримінологічними заходами запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами можуть бути:

- формування єдиної комплексної державної політики у сфері запобігання та протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- оновлення та удосконалення законодавства, що регулює сферу запобігання та протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях;
- розробку та впровадження цільових регіональних програм щодо запобігання порушенням правил дорожнього руху;
- використання позитивного досвіду зарубіжної практики запровадження інноваційних засобів попередження дорожньо-транспортних пригод;
- імплементація досвіду використання засобів автоматичної фіксації порушень правил безпеки дорожнього руху;
- використання новітніх наукових досягнень, методів та технологій у сфері виявлення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;
- налагодження тісного міжнародного співробітництва з міжнародними організаціями, зарубіжними державами, неурядовими громадськими організаціями;
- нейтралізація корупції як супутникового явища у сфері видання посвідчень на право керувати транспортним засобом;
- реалізація безкоштовних комплексних освітніх програм у сфері безпеки дорожнього руху як для окремих категорій осіб, так і для всіх бажаючих;

- активну співпрацю суб’єктів запобігання злочинності у сфері попередження та протидії автотранспортним адміністративним та кримінальним правопорушенням;
- використання потенціалу засобів масової інформації у процесі запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

## Висновки до розділу 3.

Вчинення кримінальних правопорушень можна уникнути завдяки комплексу спеціальних дій, спрямованих на усунення першопричин та обставин, що сприяють протиправній поведінці, а також шляхом впливу на різні етапи її формування.

Залежно від широти охоплення та інтенсивності впливу на фактори, що породжують злочинність, виділяють загальносоціальні, спеціально-кримінологічні та індивідуальні заходи запобігання, а також віктимологічну профілактику.

Для ефективнішого запобігання аваріям і порушенням правил дорожнього руху потрібна концепція та програма, розроблена на її основі, для зменшення смертності та травматизму на дорогах. Ця програма має бути зосереджена на «людському факторі» як основній причині транспортних правопорушень з тяжкими наслідками.

Важливо підвищити ефективність державного управління безпекою дорожнього руху, яке є ключовим елементом у діяльності відповідних органів для забезпечення безпечного функціонування цієї галузі. Таке управління передбачає пряме розпорядження, має обов'язковий характер і базується на чітких приписах, правилах та заборонах, що обмежують самостійність учасників дорожнього руху.

Проведене дослідження виявило низку проблем у законодавчому регулюванні відповідальності за порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також у практиці його застосування. Забезпечення безпеки дорожнього руху є складним і багатогранним завданням. Хоча всі зобов'язані дотримуватися встановлених правил, нерідко трапляються ситуації, коли шкода завдається через необачне порушення спеціальних правил кількома особами одночасно.

Пропонується комплекс заходів, які спільно можуть значно покращити сучасну систему запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, зокрема шляхом:

- стимулювання дотримання правил дорожнього руху його учасниками;
- обов’язкове використання ременів безпеки та дитячих автокрісел, дотримання правил безпеки перевезення пасажирів;
- необхідно суттєво зменшити випадки керування транспортними засобами в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. Цього можна досягти шляхом збільшення матеріальної відповідальності, посилення контролю за дотриманням відповідних вимог із використанням як технічних засобів, так і шляхом збільшення фізичного патрулювання та перевірок.
- слід посилити відповідальність пішоходів за порушення правил дорожнього руху та активніше застосовувати до них штрафні санкції.
- також необхідно посилити відповідальність та підвищити вимоги до інших учасників дорожнього руху, таких як водії самокатів, електросамокатів, моноколіс тощо.
- важливою є вимога своєчасного технічного обслуговування транспортних засобів. Регулярний огляд, зокрема перевірка гальм, шин, освітлення та інших ключових елементів автомобіля, є необхідним для запобігання несправностям та може допомогти уникнути трагічних наслідків.
- сучасні автомобілі мають бути обладнані передовими системами безпеки, такими як автоматичне гальмування, датчики сліпих зон, контроль тиску в шинах та інші.
- посилення контролю за дотриманням правил дорожнього руху та посилення штрафів за їх порушення;
- ефективний нагляд за дорогами та системи камер відеоспостереження допомагають у боротьбі з порушеннями;
- покращення інфраструктури;

- посилення та активізація освітніх компаній, особливо дітей та осіб похилого віку, залучення до даного напрямку роботи не лише працівників правоохоронних органів, але й органів місцевого самоврядування, в тому числі соціальних органів у справах дітей тощо.

# ВИСНОВКИ

За результатами дисертаційного дослідження на основі вивчення вітчизняних та зарубіжних джерел, масиву емпіричних даних, судової та правоохоронної практики вирішене наукове завдання, що полягає у поглибленому кримінологічному вивченні проблеми запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи удосконалення національної практики та запропоновано систему заходів з удосконалення запобігання даному виду правопорушення.

1. Виявлено, що дослідженням особливостей кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху було предметом досліджень чималої кількості як вітчизняних, так і зарубіжних науковців. Напрацювання сучасних вчених відмічаються змістовністю та системністю, комплексно розкриваючи, в переважній більшості, окреме питання у сфері забезпечення кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху та протидії злочинності на транспорті. Проаналізовані доробки вітчизняної науки склали теоретичну основу для даного дослідження, що дало підґрунтя для розробки обґрунтованих, дієвих та ефективних систем та заходів протидії, боротьби та запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

2. Проведене історико-правове дослідження вітчизняного законодавства в частині розвитку кримінально-караної заборони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами надало можливість виділити етапи його генезису:

а) етап зародження кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту – від часів Київської Русі до середини XVII століття;

б) етап активного становлення кримінальних заборон щодо порушення використання гужового та водного транспорту (від початку дії Соборного уложення 1649 року до прийняття Кримінального уложення 1903 року);

в) етап активного розвитку кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту та встановлення бланкетних кримінально-правових норм (від 1903 року до прийняття КК України 2001 року);

г) етап встановлення суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у якості самостійного родового об'єкту кримінальних правопорушень (від 2001 року по 2018 рік);

д) новітній етап розвитку кримінально-правової політики у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням міжнародно-правових стандартів та кримінологічної ситуації в країні (від 22 листопада 2018 року до тепер).

3. З'ясовано, що компаративістський аналіз кримінального законодавства зарубіжних країн, дав можливість зробити висновок про наявність відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи удосконалення національної практики. За результатами аналізу кримінального законодавства широкого ряду країн світу було виявлено, що переважно зарубіжний законодавець обирає один із трьох варіантів правової охорони безпеки дорожнього руху: 1) порушення правил безпеки дорожнього руху є самостійним родовим об'єктом кримінальних правопорушень (наприклад, Україна, Іспанія, Болгарія, Польща, Литва, Латвія, країни СНД та ін.); 2) законодавець посягання даного виду відносить до порушень проти громадської безпеки (наприклад, Естонія та ін.); 3) порушення правил безпеки дорожнього руху з потерпілим відносить до посягань проти життя та здоров'я особи (наприклад, Швеція, Франція, Фінляндія та ін.).

Найбільш схожим до національного є кримінальне законодавство країн-учасниць СНД, що регулює відповідальність за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, при порівнянні якого можна зробити такі висновки:

- норми, що передбачають відповідальність за аналізоване діяння, мають однакову структуру: відповідальність за необережне заподіяння майнової шкоди, шкоди середньої тяжкості або тяжкої шкоди здоров'ю; відповідальність за необережне заподіяння смерті; відповідальність за необережне заподіяння смерті 2-м і більше особам; стан сп'яніння за законодавством більшості країн-учасниць СНД є обтяжуючою обставиною, за яку передбачено більш суворіше покарання (виняток - Республіка Вірменія, Республіка Казахстан і Республіка Узбекистан);

- додаткове покарання у вигляді позбавлення права керування транспортним засобом або позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю або займатися певною діяльністю передбачено кримінальним законодавством усіх країн-учасниць СНД;

- основна відмінність полягає в такому елементі складу кримінального правопорушення як об'єктивна сторона, а саме: настання суспільно небезпечного наслідку буде підставою для притягнення до кримінальної або іншої відповідальності.

Доведено, що міжнародна та зарубіжна практика запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами будується на автоматизації регулювання дорожнього руху та автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху, а частині впливу правовими засобами переважає суворість покарання та обов'язковість застосування високих економічних засобів профілактики дорожньо-транспортних пригод. Зарубіжне законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, у порівнянні з національним, не містить чіткої структури та системи, однак сама відповідальність носить значно посилений характер. Значна увага зарубіжного законодавця зосереджується на етапі попередження порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, зосереджуючись на превентивній та профілактичній роботі правоохоронних органів та органів місцевого

самоврядування, що зарекомендувало себе досить ефективним вектором політики забезпечення безпеки дорожнього руху.

4. Доведено, що за результатами дослідження кримінологічної характеристики порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами було встановлено, що досліджуване кримінальне правопорушення є найбільш поширеним серед кримінально караних діянь проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Динаміка даного виду кримінальних правопорушень є задовільною, до 2024 року характеризуючись загальним зниженням (за період 2018-2013 років коефіцієнт зниження склав 1,4%). Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська.

Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Водночас, в статистиці також є примітка щодо суттєвого зниження рівня аварійності через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Відповідно до статистичних даних найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні шість років (з 2018 по 2023 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п’ятницю та вихідні дні.

5. З’ясовано, що особою, яка вчиняє кримінально каране порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України), у більшості випадків, переважно виступає чоловік у віці від 29 до 39 років. Хоча варто звернути увагу на тенденцію до збільшення цього показника щодо вчинення діяння жінками. Рідше, вік особи, яка вчиняє досліджуване кримінальне правопорушення становить 18–28 років та 40–54 років. За ознакою освіти, злочинцем за досліджуваним діянням, у більшості випадків є

особи, яка має повну загальну або середню базову освіту, дещо рідше – професійну технічну освіту. Здебільшого, особи, які вчинили кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху були працездатними, але такими, що ніде не працюють та не навчаються. Що стосується громадянства, необхідно відзначити, що кримінальне правопорушення частіше вчиняють громадяни України.

6. Встановлено, що детермінанти порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту – це різноманітні предмети, події, явища, процеси, стани природи і суспільства, що відображаються свідомістю і становлять передумови, підстави для інших, похідних від них явищ, процесів, станів свідомості, форм діяльності, типів відносин. А детермінація порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту як кримінального правопорушення - це сукупність різних за природою негативних явищ об’єктивного і суб’єктивного характеру, які у своєму зв´язку обумовлюють кримінальну форму поведінки у суспільстві. Основними загальними причинами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту залишаються перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Вказані фактори не є вичерпними, однак дозволяють сформувати уяву про специфіку детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та окреслити у найбільш загальних контурах стратегічно важливі напрями в організації протидії їх поширенню під час дії воєнного стану.

7. Сформульовано, що з введенням воєнного стану було внесено ряд змін у регулювання питань безпеки дорожнього руху, в першу чергу, це стосується правил експлуатації транспорту в комендантську годину, надання переваги спецтранспорту, порядку проїзду блокпостів тощо. Пошкодження дорожнього покриття внаслідок обстрілів, перевантаження транспортних вузлів та збільшення трафіку габаритного транспорту, погіршення стану доріг та

відсутність ремонту і належного обслуговування, відсутність дисципліни водіїв, всі ці фактори виступають додатковими детермінантами порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час воєнного стану на ряду із загальними причинами та умовами автотранспортної злочинності.

8. Доведено, що віктимологічна характеристика учасників дорожнього руху, специфіка, особливості прояву віктимної поведінки як взаємопов'язані складові дозволяють детально оцінити кожен вчинений злочин з урахуванням кримінологічних аспектів особи та поведінки потерпілого. Усе це загалом потребує комплексного використання засобів та методів діяльності правоохоронних органів щодо запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Найголовнішим завданням віктимологічної профілактики на цьому рівні є створення системи ефективного соціального захисту громадян від можливої віктимізації, зміна практики поводження з потерпілими та іншими жертвами порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами на сучасному рівні з використанням зарубіжного досвіду та широким застосуванням інформаційно-роз'яснювальної роботи серед всіх категорій та верств населення.

9. Обґрунтовано, що запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами відбувається за рахунок загально-соціальних та спеціально-кримінологічних заходів, які, у свою чергу, пов'язані між собою. Перші мають більш загальний порядок та розраховані на зменшення дії криміногенних факторів взагалі, тоді як другі є спеціально направленими, провадяться відповідними державними органами, в першу чергу, поліцією, та спрямовані на реалізацію конкретного впливу на даний вид кримінальних правопорушень, їх детермінант. Окремо також слід виділяти індивідуальні заходи запобігання, які направлені на окремих осіб та їх поведінки. Лише в

комплексі, при ефективній взаємодії відповідних суб'єктів політики запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Вдосконалення загально-соціальних та спеціально-кримінологічних заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами передбачає: формування єдиної комплексної державної політики у сфері запобігання та протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; оновлення та удосконалення законодавства, що регулює сферу запобігання та протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях; розробку та впровадження цільових регіональних програм щодо запобігання порушенням правил дорожнього руху; використання позитивного досвіду зарубіжної практики запровадження інноваційних засобів попередження дорожньо-транспортних пригод; імплементація досвіду використання засобів автоматичної фіксації порушень правил безпеки дорожнього руху; використання новітніх наукових досягнень, методів та технологій у сфері виявлення порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами; налагодження тісного міжнародного співробітництва з міжнародними організаціями, зарубіжними державами, неурядовими громадськими організаціями; нейтралізація корупції як супутникового явища у сфері видання посвідчень на право керувати транспортним засобом; реалізація безкоштовних комплексних освітніх програм у сфері безпеки дорожнього руху як для окремих категорій осіб, так і для всіх бажаючих; активну співпрацю суб'єктів запобігання злочинності у сфері попередження та протидії автотранспортним адміністративним та кримінальним правопорушенням; використання потенціалу засобів масової інформації у процесі запобігання порушенням

правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

# СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агапова К.В. Запобігання кримінальним правопорушенням, що вчиняються молодіжними угрупованнями в Україні. URL: http://dspace.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/3256/1/Дисертація%20Агапової% 2 0К.В.pdf

2. Анохін А.М. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод. Юридичний науковий електронний журнал. № 10. 2022. С. 809-813.

3. Афанасенко С.І. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Південноукраїнський правничий часопис. № 2. 2015. С. 59-61.

4. Бабанін С.В. Генезис кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки на транспорті. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2018. № 32. С. 94-97.

5. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних та транспорті правил : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. 238 с

6. Бабенко А. М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір : монографія. Одеса : ОДУВС, 2014. 416 с.

7. Бабенко А.М., Форсюк М.Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) : електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с. С. 10-14.

8. Банчук О.А. Адміністративне деліктне законодавство: зарубіжний досвід та пропозиції реформування в Україні. Київ : Книга для бізнесу, 2007. 912 с.

9. Батиргареєва В.С. Роль правосвідомості та правової культури у системі детермінант автотранспортної злочинності. Право і безпека. 2012. № 5 (47). С. 136-140

10. Блага А. Б., Короленко О. В. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, скоєних на автомобільному та міському електротранспорті. Право і суспільство. 2021. № 1. С. 176–180. URL: https://doi.org/10.32842/2078-3736/2021.1.27

11. Богатирьов І.Г. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України. Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції. Спецвипуск, 2019. С. 112-116. URL: http://apnl.dnu.in.ua/2019/32.pd

12. Боднар В.Є. Кримінологічна характеристика злочинів у сфері службової діяльності працівників правоохоронних органів. Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ № 3 (99), 2016. С. 144-153.

13. Бойко В.В. Кримінологічна характеристика та запобігання тяжким насильницьким злочинам проти життя та здоров'я особи в особливо великих містах України: дис. … кандид. юрид. наук: 12.00.08. Харків, 2018. 280 с.

14. Британська О.В. Поняття, напрями та заходи запобігання злочинності неповнолітніх в Україні. Юридичний науковий електронний журнал. № 5. 2020. С. 292-294.

15. Будзієвський М.Ю. Техніко-криміналістичне дослідження документів на транспортні засоби: автореф. дис...канд. юрид. наук: 12.00.09. Запоріжжя, 2009. 19 с.

16. Василевич В.В. Поняття кримінологічної характеристики насильницьких злочинів. Право України. 1997. № 12. С. 82-84.

17. Вербенський М.Г., Кулик О.Г., Наумова І.В. Кримінальна ситуація в Україні: основні тенденції 2020 рік: монографія за ред..М.Г.Вербенського. Вінниця: ТВОРИ, 2021. 144 с.

18. Виміри в транспортному середовищі. Saker trafik. 2018. URL: https://ntf.se/varkompetens/trafikmiljo/

19. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078

20. Вітюк Д. До поняття механізму запобігання злочинності. Baltic Journal of Legal and Social Sciences, 2022 No. 2. С. 30-35.

21. Вовк О.Й., Карпічков В.О. «Права, за якими судиться малоросійський народ» 1743 року як правова пам'ятка міського самоврядування України. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки. 2018. Т. 29 (68). № 6. С. 1–6.

22. Гайворонський Є.П. Особливості віктимологічної профілактики, що проводиться підрозділами національної поліції України. Прикарпатський юридичний вісник. Випуск 1(22) том 3. 2018. С. 104-107.

23. Гарькавець С. О. Психологічні основи віктимології. Навчальнометодичний посібник. Київ: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2023.170 с.

24. Гетманцева Я.В. Поняття та структура особи злочинця. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/22940/1/%D0

25. Гізімчук С.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 1999. 208 с

26. Голіна В.В. Запобігання злочинності (теорія і практика) : навч. посіб. Харків : Нац. юрид. акад. України, 2011. С. 30

27. Голіна В.В. Соціальні та психологічні чинники кримінологічної віктимізації в Україні. Вісник Академії правових наук України. 2007. № 3(50). С. 185-193.

28. Головкін Б. М. , Лисодєд О. В. Співвідношення понять «особа злочинця» і «особистість лочинця». Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення : матеріали міжвузів. наук.-практ. круглого столу (Київ, 28 трав. 2020 р.) / у 2 ч. [редкол.: В. В. Чернєй, С. Д. Гусарєв, С. С. Чернявський та ін.]. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2020. Ч. 1. С. 34–39. URL: http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/18126/1/Holovkin%2c%20Lysodied_34-39.pdf

29. Головкін Б.М. Кримінологічне поняття віктимізації. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2015. № 15. Том 2. С. 93-96.

30. Головкін Б.М. Кримінологічні проблеми умисних вбивств і тяжких тілесних ушкоджень, що вчиняються у сімейно-побутовій сфері. Х.: Нове слово, 2004. 252 с.

31. Головкін Б.М. Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод. Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану : матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.

32. Горбачева І. М. Сучасні причини виникнення проблем безпеки дорожнього руху. Вісник Асоціації кримінального права України. 2017. № 8. С. 203–212.

33. Горбачева І.М. Зарубіжний досвід боротьби з порушеннями правил безпеки руху та експлуатації транспорту. Вісник Асоціації кримінального права України. 2017. № 1(8). С. 203-212.

34. Горягіна А. Запобігання злочинності як різновид соціально-профілактичної діяльності. Підприємництво, господарство і право. 2016. № 11. С. 191-196.

35. Гриневич Л.В., Прилуцький В.І. Україна: хроніка XX століття. Довідкове видання. Київ, 2007. 315 с.

36. Гусаров С.М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. Європейські перспективи. Випуск № 1. 2017. С. 54-63.

37. Данильченко Ю.Б. Особливості детермінації порушення чинних на транспорті правил в Україні. Conferința științifică internațională «OMUL, CRIMINOLOGIA, ȘTIINȚA». Chișinău, 24.03.2023. С. 280-283. URL: https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/280-283_20.pdf

38. Данильченко Ю.Б. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: кримінологічний аналіз основних показників

злочинності. Вісник Кримінологічної асоціації України. 2021.№ 1(24). С. 106–115.

39. Даньшин І.М. Загальнотеоретичні проблеми кримінології : монографія. Харків: Прапор. 2005. С. 107.

40. Денисов С.Ф. Особа злочинця у кримінологічній теорії України. Вісник кримінологічної асоціації України. 2020. № 1(22). С. 152-159.

41. Джужа А. О. Основні напрями удосконалення віктимологічного запобігання правопорушенням в Україні : моногр. К. : Нац. акад. внутр. справ, 2016. 304 с.

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

43. Директива Європейського парламенту і Ради 2008/96/ЄС від 19 листопада 2008 року «Про управління безпекою дорожньої інфраструктури». URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/55-GOEEI/2008-96-es.pdf

44. Доброрез І.О. Кримінологічна характеристика та попередження незаконного виробництва, виготовлення, придбання, зберігання, перевезення чи пересилання наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів без мети збуту (за матеріалами Автономної Республіки Крим) : дис. канд. юрид. наук. Нац. юрид. акад. ім. Я. Мудрого. Харків, 2005. 208 с.

45. Доброскок А.Ю. Кримінологічна характеристика особи злочинця при бандитизмі. Держава та регіони. Серія: Право. 2023 р. № 1 (79). С. 162-168.

46. Дорожня безпека муніципалітету UPPSALA. 2015. URL: https://www.uppsala.se/
contentassets/24fd1321db0440b380daafe463eb4605/trafiksakerhet-i-uppsala-kommun.pdf

47. Дрьомін В.М. Кримінологія. Навчально-методичний посібник/[ В.М. Дрьомін, Ж.В. Мандриченко, Т.В. Мельничук та ін..]. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2015. 144 с.

48. Дюдюн Ю.В. Чи вплинула автофіксація на рівень аварійності в Україні: статистика від МВС. URL: https://www.autocentre.ua/ua/avtopravo/pdd-i-

bezopasnost/povliyala-li-avtofiksatsiya-na-uroven-avarijnosti-v-ukraine-statistika-ot-mvd-1248403.html

49. Дячук В.І. Використання спеціальних знань під час розслідування дорожньо-транспортних пригод : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09. Акад. упр. МВС України. К., 2010. 19 с.

50. Енциклопедія українознавства. Загальна частина : у 10 т. гол. ред. В. Кубійович і Кузеля. Париж – Нью-Йорк : Наукове т-во ім. Шевченка, 1955–1984. Т. 2. 1957. 1230 с.

51. Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення права на керування автотранспортним засобом від 03.06.1976 № ETS N 088. URL: https://ips.ligazakon.net/document/MU76005

52. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text

53. Женунтій В.І. Незаконне культивування наркотиковмісних рослин: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти, запобігання : монографія. Донецьк : ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О.Дідоренка,

54. Женунтій В.І., Бабенко А.М. Незаконне культивування наркотиковмісних рослин: кримінально-правовий та кримінологічний аспекти, запобігання: монографія. Донецьк: ДЮІ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2009. 224 с.

55. Жученко Є.Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : дис. наук. ступеня доктора філософії. Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2023. 280 с.

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

57. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології : теорія і практика : у 3-х кн. К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. 424 с

58. Заліско О. І. Правосуддя в Україні як об’єкт кримінально-правової охорони: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2015. 236 с.

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

60. Збірник узаконень та розпоряджень робітничо-селянського уряду України за 1927 рік. Народний комісаріат юстиції. Харків: Укрголовліт, 1927. 820 с.

61. Зелінський А.Ф. Кримінологія (курс лекцій). Харків, Прапор, 1996. 260с.

62. Зелінський А.Ф. Кримінологія: навчал. посіб. Харків: 2000. 239 с.

63. Іванов Ю. Ф., Джужа О. М. Кримінологія: навч. посіб. Київ: ПАЛИВОДА А. В., 2006. 264 с.

64. Ігнатов О. Топографія злочинності. Кримінологічний довідник / за заг. ред. О.М. Бандурки, О.М. Джужі, О.М. Литвинова. Х.: Діса плюс, 2013. С. 262-263.

65. Історія державної служби в Україні : у 5 т. / відп. ред. Т. В. Мотренко, В. А. Смолій; упоряд.: А.М. Бега, Г.В. Боряк (кер. кол.упоряд.), Л. Я. Демченко та ін. Головне управління державної служби України; НАН України. Інститут історії України. К. : Ніка-Центр, 2009. Т. 1 : 636 с.

66. Калініна А.В. Кримінологічне законодавство України у сфері убезпечення дорожнього руху. Вісник Асоціації кримінального права України, 2021, № 2(16). С. 294-309. URL: https://doi.org/10.21564/2311-9640.2021.16.244739

67. Калініна А.В. Злочинність іноземців та осіб без громадянства в Україні: кримінологічна характеристика і стратегія запобігання: монографія; [наук.ред.В.В.Голіна]. Харків: Право, 2019. 304 с.

68. Кальман О.Г. Кримінологічна характеристика, детермінація та попередження зґвалтувань: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.08. Харк. юрид. ін-т. Х., 1986. 23 с.

69. Климчук М.П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти) : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ. нац. ун-т внутр. справ. К., 2007. 19 с.

70. Ковальський В. С., Семаков Г. С., Костенко О. М. Кримінологія : підручник. Видавництво Юрінком Інтер, 2018. 344 с

71. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР) 1984, додаток до № 51, ст.1122. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text

72. Козар Д.К. Зарубіжний досвід забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху. Честь і закон. 2020. № 1 (72). С. 52–58.

73. Козоріз В. П. Уроки Харківської трагедії. Роль органів місцевого самоврядування у підвищенні безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). Кривий Ріг, 2017. 291 с.

74. Колодяжний М. Г. Насильницькі вимагання майна в Україні: кримінологічна характеристика, детермінація та запобігання : монографія / М. Г. Колодяжний; за ред. В.В. Голіни. Х. : Крссроуд, 2010. 288 с.

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

76. Колодяжний М.Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. Вісник Асоціації кримінального права України, 2021, № 2(16). С. 279-293. URL: https://doi.org/10.21564/2311- 9640.2021.16.243742

77. Конвенція ООН про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text

78. Конвенція ООН про дорожні знаки та сигнали. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902#Text

79. Конвенція ООН про дорожніх рух. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text

80. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року. URL: http://www.singlewindow.org/docspravo/12/119?lang=ukr

81. Конвенція СНД про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1999 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text

82. Конституції і конституційні акти України. Історія і сучасність. (До 15-річчя Конституції України і 20-ї річниці незалежності України). Упоряд. : І. О. Кресіна, О. В. Батанов ; відп. ред. Ю. С. Шемшученко. 3-є вид. К. : Вид-во «Юридична думка», 2011. 328 с.

83. Корейський закон про безпеку дорожнього руху від 28 січня 2022 р. URL: http://www.yeslaw.com/lims/front/page/fulltext.html?action=LAW&lawid=239&jo_s=&jo_e=

84. Корольчук В. В. Кримінологічна та загальнопсихологічна класифікація особи злочинців, які вчиняють злочини, пов'язані з податком на додану вартість. Юридична психологія та педагогіка. 2009. № 2. С. 233-247. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/urpp_2009_2_24.

85. Кравченко Е.С. Особливості національної їзди. Вісник Державної автоінспекції МВС України. 2002. № 7 (8). С. 34-37.

86. Крижна Л. В. Попередження злочинів, що вчинюються у сфері сімейно-побутових відносин : дис….канд. юрид. наук : спец. 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / Крижна Людмила Володимірівна. Київ, 2000. 215 с.

87. Кримінальний кодекс 1960 року : Закон Української РСР від 28 грудня 1960 року. URL: https://ips.ligazakon.net/document/KD0006

88. Кримінальний кодекс Болгарії. URL: https://www.wipo.int/wipolex/ru/text/445836

89. Кримінальний кодекс Грузії. URL: https://matsne.gov.ge/ka/document/download/ 16426/143/ru/pdf

90. Кримінальний кодекс Киргизької Республіки. URL: http://online.adviser.kg/ Document/?doc_id=30222833

91. Кримінальний кодекс Республіки Азербайджан. URL: http://www.unodc.org/tldb/pdf/Azerbaijan_Criminal_Code_in_Russian_Full_text.pdf

92. Кримінальний кодекс Республіки Вірменія. URL: http://www.kniga.com/books/preview_txt.asp?sku=ebooks351363

93. Кримінальний кодекс Республіки Молдова. URL: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=3835

94. Кримінальний кодекс Республіки Польща. URL: https://kamunikat.org/ugolovnyy-kodeks-respubliki-polsha

95. Кримінальний кодекс Республіки Таджикистан. URL: http://online.zakon.kz/ Document/?doc_id=30397325

96. Кримінальний кодекс Республіки Узбекистан. URL: http://online.zakon.kz/ Document/?doc_id=30421110

97. Кримінальний кодекс Туркменістану. URL: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31295286

98. Кримінальний кодекс У.С.С.Р., затверджений В.У.Ц.І.К. 23 серпня 1922 р. Харків: Видання Наркомюсту У.С.С.Р., 1922. 50 с.

99. Кримінальний кодекс Фінляндія. URL: https://www.wipo.int/wipolex/ru/legislation/details/1503

100. Кримінальний кодекс Франції. URL: https://yurist-online.org/laws/foreign/criminalcode_fr/_doc-5-.pdf

101. Кримінальний кодекс ФРН. URL: http://rawunsch.de/images/Ugolovnyiyi_Kodeks.pdf

102. Кримінологічна віктимологія : навч. посіб. / Є. М. Моісеєв, О. М. Джужа, В. В. Василевич та ін. К. : Атіка, 2006. 352 с.

103. Кримінологія : підручник / А. М. Бабенко, О. Ю. Бусол, О. М. Костенко та ін. ; за заг. ред. Ю. В. Нікітіна, С. Ф. Денисова, Є. Л. Стрельцова. 2-ге вид., перероб. та допов. Харків : Право. 2018. 416 с

104. Кримінологія : підручник. О. М. Джужа, В. В. Василевич, В. В. Чернєй, С. С. Чернявський та ін. ; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. В. В. Чернєя ; за наук. ред. д-ра юрид. наук, проф. О. М. Джужі. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2020. 612 с

105. Кримінологія. Академічний курс / за заг. ред. О. М. Литвинова. Київ : Кондор, 2018. С. 179.

106. Кримінологія. Загальна частина : навч.-метод. посібник / В. М. Дрьомін, Т. В. Мельничук, Ю. О. Стрелковська [та ін.] ; рец.: В. О. Туляков, В. Г. Пожар ; НУ «ОЮА». Одеса : Гельветика, 2018. 52 с. URL: https://doi.org/10.32837/11300.12015

107. Кримінологія: Загальна та особлива частини : підруч. / І.М. Даньшин, В.В. Голіна, М.Ю. Валуйська та ін.; за заг. ред. В. В.Голіни. 2-ге вид. перероб. і доп. Х.: Право, 2009. 288 с.

108. Кримінологія: Загальна та Особлива частини: [підручник для студентів юрид. спец. вищ. навч. закладів / І.М. Даньшин, В.В. Голіна, О.Г. Кальман, О.В. Лисодєд]; за ред. проф. І.М. Даньшина. Х.: Право, 2003. 352 с.

109. Кримінологія: Загальна та Особлива частини: підручник / І. М. Даньшин, В. В. Голіна, М. Ю. Валуйська та ін.; за заг. ред. В. В. Голіни. 2-ге вид. перероб. і доп. Х.: Право, 2009. 288 с.

110. Кримінологія: навч.-метод. посібник / Г. З. Яремко, Н. І. Устрицька. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2018. 144 с.

111. Кримінологія: Особл. ч.: Навч. посіб. / За ред. І.М. Даньшина. Х.: Право, 1999. 232 с.

112. Кримінологія: підручник / Б.М. Головкін, В.В. Голіна, О.В. Лисодєд та ін.; за заг.ред. Б.М. Головкіна. Харків: Право, 2020. 384 с.

113. Кримінологія: підручник / за заг. ред. Л. С. Сміяна, Ю. В. Нікітіна. Київ: Національна академія управління, 2010. 496 с.

114. Кримінологія: підручник / О.М. Джужа, В.В. Василевич, В. В. Чернєй, С. С. Чернявський та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. В. В. Чернєя; за наук. ред. д-ра юрид. наук, проф. О. М. Джужі. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2020. 612 с.

115. Кулик Л.М. Боротьба зі злочинами, що вчиняються з використанням зброї: дис. … канд. юрид. наук. за спец. 12.00.08. Запорізький юридичний інститут ДДУВС. Запоріжжя, 2006. 226 с.

116. Курс кримінології. Загальна частина: підручник. У 2 кн. / О. М. Джужа, П. П. Михайленко, О. Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі. Київ: Юрінком–Інтер, 2001. 352 с

117. Курс кримінології: Особлива частина: Підручник: У 2 кн. / М.В. Корнієнко, Б.В. Романюк, І.М. Мельник та ін.; За заг.ред. О.М. Джужи. К.: Юрінком Інтер, 2001. 480 с.

118. Курс лекцій з кримінології : навчальний посібник / за ред. проф. І. М. Даньшина, проф. В. В. Голіни (Особлива частина). Х. : Одіссей, 2006. 280 с.

119. Литовський статут 1588 р. URL: http://studentu.mfo/gosudarstvo-i-pravo/istoriyagosudarstva-i-prava-ukrainy/litovskiy-statut-1588-roku

120. Литовський статут 1529 р. URL: https://nicolaev.livejoumal.com/1269730.html

121. Литовський статут 1566 р. URL: http://litopys.org.ua/statut2/st1566.htm

122. Лук'янчиков Б.Є. Поняття і види характеристик злочинів. Теорія оперативно-службової діяльності правоохоронних органів України: наукове видання / за ред. проф. В. Л. Регульського. Львів: ЛЮІВС при НАВС, 2000. С. 170–177.

123. Луцюк П.П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автротранспортних засобів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09. Київ. нац. ун-т внутр. справ. К., 2007. 16 с.

124. Луцюк П.П. Розслідування порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації автотранспортних засобів : дис. ... канд. наук : спец. 12.00.09. К, 2008. 182 с.

125. Луцюк П.С. Особливості процесуального доказування в ході дослідження дорожньо-транспортних пригод, вчинених в несприятливих умовах: автореф. дис... канд. юрид. наук. К., 2009. 21 с.

126. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. 249 с.

127. Медицький І. Б. Запобігання злочинності : навч. посіб. для студентів вищ. навч. закл. Івано-Франківськ : Віктор Дяків, 2008. 220 с.

128. Микитюк М.А. Владні повноваження Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України: проблеми теорії та практики реалізації у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2007. 208 с.

129. Микулець В.Ю. Інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: суть та значення. Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право». 2014. №2(10). С. 1-15.

130. Мисливий В. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Дніпропетровськ, 2004. 380 с

131. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. докт. юрид. наук. Київський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2005. 39 с.

132. Мисливий Володимир Андрійович. Велика українська юридична енциклопедія. У 20 т. Т. 17. Кримінальне право. Від. ред. В. Я. Тацій та ін. 2017. С. 514.

133. Михайлов Р.І. Зарубіжний досвід та пропозиції реформування адміністративно-деліктного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Держава та регіони. 2015. № 3 (49). С. 13-17.

134. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: https://mtu.gov.ua/

135. Мозоль С.Я., Гуцуляк М.Я. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Науковий вісник Публічного і приватного права. Випуск 3. 2022. С. 228-234.

136. Мойсюк О. Про віктимологічну профілактику дорожньо-транспортних злочинів. Право України. 1998. № 6. С. 63–66.

137. Назимко Є.С., Пономарьова Т.І., Семенишина-Фіголь Б.М. Запобігання організованій злочинності в Україні. Право та державне управління. 2023. № 1. С.286-291.

138. Назимко Є.С., Пономарьова Т.І., Семенишина-Фіголь Б.М. Подолання корупційних ризиків в механізмі запобігання організованій злочинності в Україні. Юридичний науковий електронний журнал. 2023. № 3. С.604-607. URL:http://chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://lsej.org.ua/3_2023/139.pdf

139. Наркозлочинність: кримінологічна характеристика та запобігання: науково-практичний посібник / Бова А.А., Женунтій В.І., Закалюк А.П. та ін.; за заг. ред. А.П. Закалюка. К.:Юрінком Інтер, 2006. 296 с.

140. Ольховенко С.І. Методика розслідування залишення в небезпеці потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.09 . НАВС. К., 2011. 16 с.

141. Орлеан А.М. Причини та умови: погляд на розкриття змісту та методологію їх дослідження для певного виду умисних злочинів. Вісник юридичного інституту. 2004. №2(27). С.187-194.

142. Остроглядов О. І. Детермінація корисливих злочинів проти власності у великих містах Причорноморського регіону (віктимологічний аспект). Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. 2020. Вип. 39 С. 114-120.

143. Петровський А.В. Удосконалення механізму притягнення до адміністративної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп’яніння. Науковий вісник публічного та приватного права. 2018. Випуск 2. С. 186-190.

144. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 11 лют. 2015 р. № 103. Верховна Рада України. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/103-2015- %D0 %BF

145. Полтава К.О. Застосування заходів загально соціального та спеціально кримінологічного запобігання автотранспортній злочинності. Теорія

і практика правознавства. 2013. Вип. 1. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2013_1_21

146. Полтава К.О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжким тілесним ушкодженням, в Україні : дис. канд. юрид. наук. Харків, 2013. 243 с.

147. Полтава К.О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. Право і суспільство. № 6. 2012. С. 183-187.

148. Пономарьова Т. І. Теоретико-прикладні засади становлення та розвитку ювенальної віктимології в Україні : монографія / за заг. ред. Є. С. Назимка. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2022. 368 с.

149. Постанова Київського апеляційного суду від 17 травня 2021 року у справі № 761/31629/20. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/96948661

150. Постанова ККС ВС від 24 березня 2020 року у справі № 130/720/17. URL: https://verdictum.ligazakon.net/document/88449012?utm_source=biz.ligazakon.net&utm_medium=news&utm_content=bizpress05

151. Постанова Охтирського міськрайонного суду Сумської області постановою від 21 липня 2021 року у справі № 583/1847/21. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/98468414

152. Правила як дишло…URL: https://zib.com.ua/ua/1047.html

153. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#top

154. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України 24 вересня 2008 року № 586-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-17#top

155. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : Закон України від 16 лютого 2021 року № 1231-IX. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text

156. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень : Закон України від 22 листопада 2018 року № 2617- VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-18#top

157. Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності : Закон України від 15 квітня 2008 року № 270-VI. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/270-17#Text

158. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text

159. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. Офіс Генерального прокурора. ГКД: https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2

160. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02 лип. 2015 р. № 796. Верховна Рада України. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15

161. Про Національну поліцію : Закон України від 02 лип. 2015р. № 580- 200 VIII. Верховна Рада України. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/580-19

162. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 1 липня 2004 року № 1961-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text

163. Про Правила дорожнього руху : Постанова КМУ № 1306 від 10 жовтня 2001 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text

164. Про Програму діяльності Кабінету Міністрів України : постанова Верховної Ради України від 14 квіт. 2016 р. № 1099-VIII. Верховна Рада України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1099-19

165. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#top

166. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України від 20 жовтня 1998 року № 194-XIV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#top

167. Проект Закону про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо подолання паливної залежності та розвитку електрозарядної інфраструктури та засобів електричного транспорту. URL: https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/40729

168. Прокопенко О., Комзюк М. Адміністративно-превентивні заходи забезпечення безпеки дорожнього руху Національною поліцією України. Підприємство, господарство і право. 2021. № 4. С. 194.

169. Профілактика злочинів : підручник / О. М. Джужа, В. В. Василевич, О. Ф. Гіда та ін. К. : Атіка, 2011. 720 с.

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

171. Рогожин А., Страхов М., Гончаренко В. та ін. Історія держави і права України. Ч. 1: Підручник для юрид. вищих навч. закладів і фак.: у 2 ч. Київ, 1996. 368 с.

172. Рудик М.М. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : автореф. дис. доктора юрид. наук. 12.00.08. Національна академія внутрішніх справ. Київ, 2023. 35 с.

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

174. Рудик М.М. Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. Академічні візії. Випуск 14. 2022. С. 2-12.

175. 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. Серія економічна. Серія юридична. Випуск 35/2022. С. 155-166.

176. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Харків, 2002. 225 с.

177. Скрипа Є. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Підприємництво, господарство і право. Випуск 3. 2019. С. 174-178.

178. Собакарь А.О. Державний контроль за безпекою руху транспортних засобів: проблеми теорії і практики : монографія. Донецьк : ДЮІ МВС України, ПП «ВД Кальміус», 2011. 492 с.

179. Станіч В.С. Кримінальний кодекс Королівства Іспанія / під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову О. В. Лішевської. К. : ОВК, 2016. 284 с. URL: https://owk.com.ua/wa-data/public/site/data/zmist/21.pdf

180. Старушкевич А. В. Криміналістична характеристика злочинів: навч. посіб. Київ: Правник, 1997. 44 с.

181. Стаскевич Г.С. Міжнародний досвід охорони безпеки руху та експлуатації транспорту. Юридичний науковий електронний журнал. № 6. 2017. С. 347-350.

182. Статистика ДТП в Україні. URL: https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/

183. Статистика. Державна служба статистики. URL: https://www.ukrstat.gov.ua

184. Стрільчук В. Для водіїв змінили правила на час війни – що можна робити на дорогах. URL: https://economics.segodnya.ua/ua/economics/avto/dlya-voditeley-izmenilipravila-na-vremya-voyny-chto-mozhno-delat-na-dorogah-1610833.html

185. Сюравчик В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в контексті реформування Національної поліції в Україні. Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. 2018. 1(106). С. 158–172.

186. Тельпов О. Кримінальна відповідальність у сфері безпеки руху та експлуатації автотранспорту (історичний аспект). Вісник Луганського інституту внутрішніх справ. 1998. № 2. С. 77–85.

187. Терлюк І.Я. Огляд історії кримінального права України. Навчальний посібник. – Львів: Ліга–Прес, 2007. – 92 с.

188. Тихонова О.В. Щодо розуміння категорії «кримінологічна характеристика». Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2014. № 8. С. 246-249.

189. Туляков В.О. Віктимолонія (соціальні та кримінологічні проблеми). Одеса : Юридична література, 2000. 336 с.

190. Ховпун О.С. Розслідування дорожньо-транспортних подій в умовах зникнення водія транспортного засобу з місця події : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Акад. адвокат. України. К., 2012. 18 с

191. Хрестоматія з держави і права України : навчальний посібник / Упоряд. А.С. Чайковський, О.Л. Копиленко, В.М. Кривоніс, В.В. Свистунов, Г.І. Трофанчук. Київ: Юрінком Інтер, 2003. 656 с.

192. Христич І.О. Основні тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту під час воєнного стану в Україні. DICTUM FACTUM. № 2(12). (2022). С. 139-143.

193. Цибульський А. С. Стан, структура, динаміка дорожньо-транспортних злочинів в Україні. Науковий вісник Київьского національного університету внутрішніх справ. 2010. Вип. 2. С. 223–224.

194. Шинкарьов Ю.В. Основні засади індивідуалізації покарання за Кримінальним уложенням 1903 року. Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г.С. Сковороди «ПРАВО». Випуск 18. 2012. С. 98–105.

195. Шостко О.Ю. Протидія організованій злочинності в європейських країнах. Х., 2009. 400 с.

196. Шумейко Т.А. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху за допомогою автоматизованих систем: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.07. Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна». Київ, 2017. 220 с.

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

198. Ярова Р.В. Адміністративна відповідальність спеціальних суб'єктів – водіїв автотранспортних засобів: автореф. дис. … канд. юрид. наук: 12.00.07. Держ. НДІ М-ва внутр. справ України. Київ, 2016. 21 с.

199. Codul Penal al Romaniei (Legea nr. 286/2009). Publicat in Monitorul Oficial. 2009. URL: http://www.dreptonline.ro/legislatie/codul_penal_2009.php.

200. Eugene R., Luttrell G., Russell E., Rys M. Modeling traffic flows and conflicts at roundabouts. Mack-Blackwell rural Transportation Center University of Arkansas. Kansas State University City of Manhattan. February 2000. P. 36–51.

201. GOV.UK.URL. (n. d.). Drinkdrivingpenalties. URL: https://www.gov.uk/drinkdrivingpenalties

202. Let's make the roads safe. Decade of Action for Road Safety. Commission for Global Road Safety, 2010. 44 p.

203. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. URL: https://www.vegvesen. no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-paveg-2018-2021.pdf

204. National Highway Traffic Safety Administration. URL: https://www.nhtsa.gov/

205. Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020. 74/299. Improving global road safety. URL: https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement

206. Road Safety Country Overview – Switzerland. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-countryoverview-2016-switzerland_en.pdf

207. Sergienko M.A. Influence of public administration bodies of the kursk province on urban structure of everyday life in late xix - early xx centuries. Series History. Political science. Economy. Computer science. 2011. № 7 (102). P. 168-176.

208. World Health Organization. Injuries due to road traffic accidents. URL: https://www.who.int/ru

209. Форсюк М. Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. №4. 2023. С.82-87.

210. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: соціально-правовий вимір. *Юридичний вісник*. №6. 2023. С.328-334.

211. Форсюк М.Ю. Особливості детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час дії воєнного стану. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції* № 6. 2023. С.261-266.

212. Форсюк М.Ю. Актуальність та практичне значення вивчення феномену порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції* **:** матеріали доповідей, виступів і повідомлень учасників V-го Всеукраїнського круглого столу (м. Львів, 17 грудня 2019 р.). Львів : *Львівський державний університет внутрішніх справ*, 2019. С.289-291.

213. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності:* матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет. конф. (м. Одеса. 29 листопада 2019 р.). Одеса: ОДУВС, 2019. С. 216-219.

214. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Протидія організованій злочинності і корупції:* матеріали XIX Всеукр. наук. конф. з кримінології для студентів, аспіратнів та молодих вчених (м. Харків. 2 грудня 2019 р.) / за заг. ред. А.П. Гетьмана і Б.М. Головкіна. Харків: Національний юридичний університет ім. Я.Мудрого, 2019. С. 196-198.

215. Форсюк М.Ю. Проблеми запобігання порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом. *Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаціних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (11 червня 2021 р.) м. Маріуполь-Кривий Ріг, ДонДУВС, 2021. С.517-521.

216. Форсюк М. Ю. Кримінологічні особливості та стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2022). Одеса, ОДУВС, 2022. С.136-138.

217. Бабенко А.М., Форсюк М. Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодав- ство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч.

проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. 134 с. С.10-14.

218. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: характеристика та запобігання. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.). Одеса, ОДУВС, 2024. С. 273-276.

# ДОДАТКИ

## Додаток А

## Список публікацій здобувача за темою дисертації:

*наукові праці, в яких опубліковано основні наукові результати дисертації:*

1. Форсюк М. Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. №4. 2023. С.82-87.

2. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: соціально-правовий вимір. *Юридичний вісник*. №6. 2023. С.328-334.

3. Форсюк М.Ю. Особливості детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час дії воєнного стану. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції* № 6. 2023. С.261-266.

*наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

4. Форсюк М.Ю. Актуальність та практичне значення вивчення феномену порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції* **:** матеріали доповідей, виступів і повідомлень учасників V-го Всеукраїнського круглого столу (м. Львів, 17 грудня 2019 р.). Львів : *Львівський державний університет внутрішніх справ*, 2019. С.289-291.

5. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності:* матеріали Всеукр. наук.-практ.

Інтернет. конф. (м. Одеса. 29 листопада 2019 р.). Одеса: ОДУВС, 2019. С. 216-219.

6. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Протидія організованій злочинності і корупції:* матеріали XIX Всеукр. наук. конф. з кримінології для студентів, аспіратнів та молодих вчених (м. Харків. 2 грудня 2019 р.) / за заг. ред. А.П. Гетьмана і Б.М. Головкіна. Харків: Національний юридичний університет ім. Я.Мудрого, 2019. С. 196-198.

7. Форсюк М.Ю. Проблеми запобігання порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом. *Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаціних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (11 червня 2021 р.) м. Маріуполь-Кривий Ріг, ДонДУВС, 2021. С.517-521.

8. Форсюк М. Ю. Кримінологічні особливості та стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2022). Одеса, ОДУВС, 2022. С.136-138.

9. Бабенко А.М., Форсюк М. Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодав- ство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. 134 с. С.10-14.

10. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

характеристика та запобігання. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.). Одеса, ОДУВС, 2024. С. 273-276.

**Додаток Б**

**ЗВЕДЕНІ ДАНІ**

**результатів вивчення думки працівників правоохоронних органів щодо кримінальної відповідальності та запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні**

(опитано 150 осіб – працівників правоохоронних органів)

**1. Вкажіть Ваш вік:**

1) до 25 років – 12 осіб (8%)

2) 25-29 років – 37 осіб (24,6%)

3) 30-39 років – 57 осіб 9 (38%)

4) 40 років і більше – 44 особи (29,4%)

**2. Вкажіть ким Ви працюєте:**

1) патрульний – 94 особи (62,7%)

2) оперативний працівник – 35 осіб (23,3%)

3) слідчий – 21 особа (14%)

**3. Тривалість Вашого стажу роботи в правоохоронних органах:**

1) до 5 років – 33 особи (22%)

2) від 5 до 10 років – 64 особи (42,6 %)

3) від 10 до 15 років – 35 осіб (23,4 %)

4) понад 15 років – 18 осіб (12 %)

**4. З точки зору Вашого досвіду, що стає основною причиною порушення правил безпеки дорожнього руху?**

- стан та якість дорожнього покриття – 31 особа (20%)

- технічний стан автотранспорту – 22 осіб (14,6%)

- рівень підготовки водія – 26 осіб (17,3%)

- самовпевнена поведінка водія – 41 особа (27,3%)

- дії та стан пішоходів, пасажирів транспорту, інших учасників дорожнього руху – 15 осіб (10%)

- метеорологічні умови – 8 осіб (5,3%)

- випадок – 7 осіб (4,6%)

**5. На Вашу думку, чи задовільний стан регулювання адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?**

- так – 55 осіб (36,7%)
- ні – 86 осіб (57,3%)
- важко відповісти – 9 осіб (6%)

**6. Чи вважаєте Ви за необхідне посилювати та збільшувати адміністративні санкції за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?**

- так – 63 осіб (42%)
- ні – 29 осіб (19,3%)
- важко відповісти – 58 осіб (38,6%)

**7. На Вашу думку, чи задовільний стан регулювання кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?**

- так – 33 особи (22%)
- ні – 63 особи (42%)
- важко відповісти – 54 особи (36%)

**8. Чи вважаєте Ви за необхідне посилювати та збільшувати покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?**

- так – 60 осіб (40%)
- ні – 23 особи (15,3%)
- важко відповісти – 67 осіб (44,7%)

**9. Які, на Вашу думку, основні причини дитячого дорожньо-транспортного травматизму?**

- порушення правил перевезення дітей – 90 осіб (60%)
- відстуність чітких правил перевезення дітей – 11 осіб (7,3%)
- відсутність належного правового виховання водіїв – 12 осіб (8%)
- низький рівень контролю з боку державних органів – 37 осіб (24,7%)

**10. Які, на Вашу думку, найчастіші причини умисного порушення правил правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?**

- стан алкогольного чи наркотичного спяніння – 37 осіб (24,7%)

- самовпевненість водія – 54 особи (36%)

- стан хвороби водія – 26 осіб (17,3%)

- відсутність системи автоматичного контрою дорожнього руху – 33 особи (22%)

**12. Як Ви вважаєте, що може мати найбільший ефект в системі заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?**

- запровадження масштабної системи автоматичного фіксування стану дорожнього руху в наслених пунктах та на основних автошляхах – 54 особи (36%)

- підвищення рівня відповідальності водіїв – 45 осіб (30%)

- запровадження більш суворих методів підготовки водіїв – 12 осіб (8%)

- запровадження обовязкового підтвердження кваліфікації водіїв – 17 осіб (11,3%)

- введення системи обовязкових освітніх заходів правил безпеки дорожнього руху в навчальних закладах всіх рівнів та форм – 22 особи (14,7%)

**13. Що складніше всього доказувати під час розслідування кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які ним керують?**

- зміст і спрямованість умислу водія – 38 осіб (25,3%)

- ступінь вини іншого учасника дорожнього руху, крім водія – 25 осіб (16,7%)

- подію кримінального правопорушення – 37 осіб (24,7%)

- вину водія – 27 осіб (18%)

- характер і розмір завданої шкоди – 23 особи (15,3%)

**14. Чи маєте Ви систему взаємодії між правоохоронними органами, державними органами, органами місцевого самоврядування, комунальними підприємствами у сфері запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту?**

- так – 44 особи (29,3%)

- ні – 50 осіб (33,4%)

- формально так – 56 осіб (37,3%)

**Додаток В**

# Акти впровадження

ЗАТВЕРДЖУЮ
Т.в.о першого проректора Одеського
державного університету внутрішніх справ,
кандидат юридичних наук, професор
полковник поліції
Максим КОРНІЄНКО
«04» 2025 р.

**АКТ**
**впровадження результатів дисертаційного дослідження**
**«Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні» Форсюка Максима Юрійовича навчальний процес Одеського державного університету внутрішніх справ**

**Комісія у складі:**
**голови комісії:**
завідувачка докторантури та аспірантури, кандидат юридичних наук Теслюк І.О.,
**членів комісії:**
завідувача кафедри кримінально-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ, доктора юридичних наук, професора Бабенка А.М.;
т.в.о. начальника відділу організації освітнього процесу Одеського державного університету внутрішніх справ, Гріших В.А.,
склали цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження за темою «Запобігання незаконному посіву або вирощуванню наркотиковмісних рослин в Україні» Калюжного Олексія Михайловича, впроваджені в наукову діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ і використовуються науково-педагогічним складом для проведення наукових досліджень з вивчення проблем злочинності.

Для вивчення проблем злочинності використовують положення наступних наукових публікацій, які виконані у рамках дисертаційного дослідження:

1. Форсюк М. Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. №4. 2023. С.82-87.2. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: соціально-правовий вимір. *Юридичний вісник*. №6. 2023. С.328-334.

3. Форсюк М.Ю. Особливості детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час дії воєнного стану. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції* № 6. 2023. С.261-266.

4. Форсюк М.Ю. Актуальність та практичне значення вивчення феномену порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції* : матеріали доповідей, виступів і повідомлень учасників V-го Всеукраїнського круглого столу (м. Львів, 17 грудня 2019 р.). Львів : *Львівський державний університет внутрішніх справ*, 2019. С.289-291.

5. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності:* матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет. конф. (м. Одеса. 29 листопада 2019 р.). Одеса: ОДУВС, 2019. С. 216-219.

6. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз.

*Протидія організованій злочинності і корупції:* матеріали XIX Всеукр. наук. конф. з кримінології для студентів, аспіратнів та молодих вчених (м. Харків. 2 грудня 2019 р.) / за заг. ред. А.П. Гетьмана і Б.М. Головкіна. Харків: Національний юридичний університет ім. Я.Мудрого, 2019. С. 196-198.

7. Форсюк М.Ю. Проблеми запобігання порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом. *Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаційних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (11 червня 2021 р.) м. Маріуполь-Кривий Ріг, ДонДУВС, 2021. С.517-521.

8. Форсюк М. Ю. Кримінологічні особливості та стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2022). Одеса, ОДУВС, 2022. С.136-138.

9. Бабенко А.М., Форсюк М. Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. 134 с. С.10-14.

10. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: характеристика та запобігання. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.). Одеса, ОДУВС, 2024. С. 273-276.

Таким чином, результати дисертаційного дослідження Форсюка Максима Юрійовича на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні» впроваджені у навчальний процес Одеського державного університету внутрішніх справ та використовуються при викладанні курсів «Кримінальне право. Особлива частина», «Кримінологія» та «Актуальні проблеми сучасної кримінології», під час розкриття питань кваліфікації, а також питань, пов'язаних із аналізом кримінальних правопорушень пов'язаних порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні, вивчення їх причин та умов, та розробки питань з протидії та запобігання цим видам кримінальних правопорушень в Україні.

**Голова комісії:**
**Завідувачка докторантури та аспірантури,**
**кандидат юридичних наук** **Ірина ТЕСЛЮК**

**Члени комісії:**

**Т.в.начальника відділу організації освітнього процесу**
**Одеського державного університету внутрішніх справ,**
**кандидат технічних наук, доцент,** **Віктор ГРІШИН**

**Завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін**
**Одеського державного університету внутрішніх справ,**
**доктор юридичних наук, професор** **Андрій БАБЕНКО**

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Т.в.о. проректора Одеського
державного університету внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор
полковник поліції
Максим КОРНІЄНКО
04 2025 р.

**АКТ**
**впровадження результатів дисертаційного дослідження**
**«Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні» Форсюка Максима Юрійовича наукову діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ**

**Комісія у складі:**
**голови комісії:**
начальника відділу організації наукової роботи Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидата юридичних наук Домброван Н.В.,
**членів комісії:**
завідувача кафедри кримінально-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ, доктора юридичних наук, професора Бабенка А.М.;
завідувачки докторантури та аспірантури, кандидата юридичних наук Теслюк І.О.,
склали цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження за темою «Запобігання незаконному посіву або вирощуванню наркотиковмісних рослин в Україні» Калюжного Олексія Михайловича, впроваджені у наукову діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ і використовуються науково-педагогічним складом для проведення наукових досліджень з вивчення проблем наркотичної злочинності.

Для вивчення проблем злочинності використовують положення наступних наукових публікацій, які виконані у рамках дисертаційного дослідження:

1. Форсюк М. Ю. Окремі питання запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. №4. 2023. С.82-87.
2. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: соціально-правовий вимір. *Юридичний вісник*. №6. 2023. С.328-334.
3. Форсюк М.Ю. Особливості детермінації порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами під час дії воєнного стану. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції* № 6. 2023. С.261-266.
4. Форсюк М.Ю. Актуальність та практичне значення вивчення феномену порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Державотворення та правотворення в контексті євроінтеграції* : матеріали доповідей, виступів і повідомлень учасників V-го Всеукраїнського круглого столу (м. Львів, 17 грудня 2019 р.). Львів : *Львівський державний університет внутрішніх справ*, 2019. С.289-291.
5. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності:* матеріали Всеукр. наук.-практ. Інтернет. конф. (м. Одеса. 29 листопада 2019 р.). Одеса: ОДУВС, 2019. С. 216-219.

6. Форсюк М.Ю. Кримінологічний феномен порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом: регіональний зріз. *Протидія організованій злочинності і корупції:* матеріали XIX Всеукр. наук. конф. з кримінології для студентів, аспіратнів та молодих вчених (м. Харків. 2 грудня 2019 р.) / за заг. ред. А.П. Гетьмана і Б.М. Головкіна. Харків: Національний юридичний університет ім. Я.Мудрого, 2019. С. 196-198.

7. Форсюк М.Ю. Проблеми запобігання порушенням правил дорожнього руху або експлуатації транспортом особами, які керують транспортним засобом. *Правова наука і державотворення в Україні у світлі сучасних глобалізаційних викликів: Історія, теорія, практика (до 25-ї річниці Конституції України)*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (11 червня 2021 р.) м. Маріуполь-Кривий Ріг, ДонДУВС, 2021. С.517-521.

8. Форсюк М. Ю. Кримінологічні особливості та стан безпеки дорожнього руху в Україні в умовах воєнного стану. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 12 грудня 2022). Одеса, ОДУВС, 2022. С.136-138.

9. Бабенко А.М., Форсюк М. Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А. В. Калініна] ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2021. 134 с. С.10-14.

10. Форсюк М.Ю. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: характеристика та запобігання. *Державно-правові засади формування безпекового середовища в Україні: сучасні виклики*: матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18 грудня 2024 р.). Одеса, ОДУВС, 2024. С. 273-276.

Таким чином, результати дисертаційного дослідження Форсюка Максима Юрійовича на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право» на тему: «Запобігання порушенню правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні» впроваджені у наукову діяльність Одеського державного університету внутрішніх справ та використовуються при дослідженні актуальних проблем аналізу кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні.

**Голова комісії:**

**Начальник відділу організації наукової роботи Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук** — **Наталія ДОМБРОВАН**

**Члени комісії:**

**Завідувачка докторантури та аспірантури, кандидат юридичних наук** — **Ірина ТЕСЛЮК**

**Завідувач кафедри кримінально-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор** — **Андрій БАБЕНКО**