

КРИМІНАЛЬНИЙ ПРОЦЕС ТА КРИМІНАЛІСТИКА; ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ

УДК 343.9 : 656.052

DOI <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2023.29.46>

КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ПРОФІЛАКТИКА ТРАНСПОРТНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Вайда Тарас Степанович,

кандидат педагогічних наук, доцент,
доцент кафедри спеціальної фізичної
та вогневої підготовки
(Херсонський факультет Одеського
державного університету внутрішніх
справ, м. Одеса, Україна)

У роботі приділено увагу вирішенню однієї з проблем забезпечення публічної безпеки – запобіганню транспортній злочинності в умовах правового режиму воєнного стану. На основі аналізу статистичних даних патрульної поліції визначено загальний стан аварійності в Україні впродовж 2022 року, зокрема в розрізі таких аспектів, як рівні ДТП в регіонах, сталися з вини водіїв чи пішоходів, через незадовільний стан доріг та вулиць, переважних видів пригод тощо.

Розкрито особливості дорожнього руху та аварійності в умовах воєнного стану: 1) зіткнення, наїзд на пішохода чи перешкоду як поширені види ДТП в цей період; 2) перевищення швидкості руху, порушення правил маневрування та порядку проїзду перехресть як основні причинами ДТП; 3) виділено регіони України з найбільшою кількістю ДТП з загиблими та/або травмованими, через незадовільний стан доріг та вулиць.

Зазначено, що вчинення злочинів з необережності (транспортна злочинність) має наступні характерні відмінності: 1) не спостерігається яскраво вираженої антисоціальної спрямованості дій осіб; 2) правопорушення породжується неухважністю водія, що спричинює прийняття ним помилкового рішення та подальшого вчинення ДТП (створення аварійної ситуації, нанесення матеріальних збитків тощо); 3) у більшості випадків механізм необережної поведінки згорнутий, іноді – імпульсивний.

Залежно від виду необережності виділено два типи осіб, котрі вчиняють злочини в сфері БДР – дії особи кваліфікуються як 1) злочинна самовпевненість та 2) злочинна недбалість.

За проведеною соціально-демографічною характеристикою осіб, які вчиняють злочини у сфері БДР, визначено, що більше ніж 90% випадків правопорушень вчиняється чоловіками. При цьому впродовж останнього часу спостерігається підвищення питомої ваги жінок-правопорушниць; тяжкі наслідки від вчинення жінками злочинів є значно меншими. За віковими параметрами переважають серед правопорушників

особи від 20 до 40 років; особливе занепокоєння викликає криміногенна ситуація щодо загибелі в ДТП дітей віком до 18 років, а також ДТП з їх вини.

Розглянуто сприятливі умови для вчинення необережних злочинів проти БДР та експлуатації транспорту, визначено заходи з їх профілактики для комплексного впливу на елементи системи «людина-дорога-транспорт».

Ключові слова: необережна (транспортна) злочинність; стан та причини порушення ПДР; сприятливі умови для вчинення злочинів проти БДР та експлуатації транспорту; учасники дорожнього руху; кримінологічна характеристика; суб'єкти та заходи профілактика дорожнього травматизму, воєнний стан.

CRIMINOLOGY CHARACTERISTICS OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND PREVENTION OF TRANSPORT CRIME IN CONDITIONS OF MARTIAL LAW

Vaida Taras Stepanovych,
Candidate of Pedagogical Sciences,
Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Special Physical and Fire Training
(Kherson Faculty of Odessa State
University of Internal Affairs,
Odesa, Ukraine)

The work focuses on solving one of the problems of ensuring public safety – preventing traffic crime in the conditions of the legal regime of martial law. Based on the analysis of statistical data of the patrol police, the general state of accidents in Ukraine during 2022 was determined, in particular, in terms of such aspects as the level of road accidents in the regions, due to the fault of drivers or pedestrians, due to the unsatisfactory condition of roads and streets, types of accidents, etc.

The peculiarities of road traffic and accidents in the conditions of martial law are revealed: 1) collision, hitting a pedestrian or an obstacle as common types of road accidents during this period; 2) speeding, violation of the rules of maneuvering and the order of crossing the intersection as the main causes of road accidents; 3) the regions of Ukraine with the largest number of road accidents with fatalities and/or injuries due to the unsatisfactory condition of roads and streets are highlighted.

It is noted that the commission of crimes due to carelessness (traffic crime) has the following characteristic differences: 1) there is no pronounced antisocial orientation of individuals' actions; 2) the offense is caused by the driver's inattention, which causes making a wrong decision and subsequently commit a road accidents by him (creating an emergency situation, causing material damage, etc.); 3) in most cases, the mechanism of careless behavior is curtailed, sometimes impulsive.

Depending on the type of carelessness, two types of persons who commit crimes in the field of RS are distinguished – the actions of a person are classified as 1) criminal self-confidence and 2) criminal negligence.

According to the conducted socio-demographic characteristics of persons who commit crimes in the field of RS, it was determined that more than 90 % of cases of offenses are committed by men. At the same time, an increase in the specific weight of female offenders has recently been observed; the serious consequences of committing crimes by women are much smaller. According to the age parameters, persons from 20 to 40 years old prevail among the offenders; the criminogenic situation regarding the death of children under

the age of 18 in road accidents is of particular concern, as well as road accidents caused by them.

Favorable conditions for the commission of careless crimes against RS and the operation of transport have been considered, measures for their prevention have been determined for a comprehensive impact on the elements of the «people-road-transport» system.

Key words: careless (transport) crime; the state and reasons of violations of the traffic rules; favorable conditions for committing crimes against RS and operation of transport; road users; criminological characteristics; subjects and measures of prevention of road injuries, martial law.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. За статистичними даними патрульної поліції (далі – ПП) щорічно в Україні відбувається біля 24–27 тис. дорожньо-транспортних подій (далі – ДТП), під час яких гине від 3 до 5 тис. осіб різного віку, ще близько 25–35 тис. дістають травми різного ступеня тяжкості, а матеріальні збитки тільки від пошкодження транспортних засобів (далі – ТЗ), за підрахунками спеціалістів, становлять 8–10 млрд гривень [1; 2, с. 149–150]. Вибіркові дослідження, проведені окремими авторами (М. Ю. Валуйська, В. В. Голіна, І. М. Даньшин та ін.) показують, що злочинні порушення Правил дорожнього руху (далі – ПДР) складають 7 % від загального рівня злочинності в Україні, а питома вага діянь, які містять ознаки складів злочинів проти безпеки дорожнього руху (далі – БДР) і експлуатації автотранспорту від усіх ДТП, становить майже 45% [там само].

Не дивлячись на те, що в деяких регіонах рівень аварійності суттєво знизився через їх тимчасову окупацію з 24 лютого 2022 року країною-агресором (російською федерацією – *уточнено нами*) та ведення там постійних бойових дій (Донецька, Запорізька, Луганська, Миколаївська, Харківська, Херсонська області), участь багатьох чоловіків-водіїв у бойових діях у складі Збройних Сил України (далі – ЗСУ) чи підрозділів територіальної оборони (далі – ТрО), в цілому ситуація щодо значної кількості ДТП та загиблих/травмованих в них осіб залишається досить складною. Так, за статистичними даними ПП [1] впродовж 2022 року в Україні трапилося 18 628 випадків ДТП із загиблими та/або травмованими (-24,0 % порівняно з аналогічним періодом 2021 року), в котрих у 2791 випадках є загиблі (-13,8% відповідно до 2021 року) та в 23 145 випадках – травмовані особи (-22,2% відповідно до 2021 року). У розрізі регіонів найбільш неблагополучними в вищезазначеному контексті є Львівська (1797 випадків вчинених ДТП за 2022 рік) та Дніпропетровська області (1737 випадків ДТП за цей період), а також місто Київ (1487 випадків ДТП).

Виходячи з вищезазначеної складної ситуації щодо стану БДР на вулицях та дорогах України, можемо стверджувати, що ця проблема потребує подальшого вирішення не тільки органами виконавчої влади, правоохоронними органами та закладами освіти, а й вимагає її ґрунтовного дослідження вченими, котрі займаються цією проблемою. З метою організації цілеспрямованої роботи різних суб'єктів українського суспільства над вирішення вищезазначеної проблеми прийнято ряд національних програм, серед котрих «Стратегія підвищення рівня БДР в Україні на період до 2024 року» [3], «Про затвердження Державної програми підвищення рівня БДР в Україні на період до 2023 року» [4] та ін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Питаннями забезпечення БДР, удосконалення профілактики правопорушень в цій сфері займалися ряд вітчизняних науковців, серед котрих Т. С. Вайда, М. Ю. Веселов, Д. М. Ву, Т. О. Гуржій, Я. В. Рябець, О. В. Толок та ін. Вирішенням існуючих проблем, які обумовлені особливостями суспільних відносин в цій сфері, у різному

обсязі відображені у дослідженнях, які здійснювали К. К. Афанасьєв, Ю. П. Битяк, О. М. Джужа, Т. О. Коломоєць, І. Г. Маландін, В. В. Новиков, О. І. Остапенко, В. Й. Развадовський, Х. П. Ярмакі та ін. Кримінологічні аспекти БДР були предметом обговорення таких вчених-кримінологів, як О. Ю. Бусол, М. Ю. Валуйська, В. В. Голіна, С. Ф. Денисов, О. М. Костенко, Ю. В. Нікітін, Є. Л. Стрельцов, О. В. Таран та ін.

Разом з тим, проблема кримінологічної характеристики правопорушень у сфері БДР та здійснення профілактичних заходів щодо їх запобігання в умовах воєнного стану та під час стабілізаційного періоду в Україні комплексно не розглядалася за відсутності об'єктивної потреби. Тому, незважаючи на ґрунтовність і обсяг попередніх наукових робіт, багато питань у цій сфері залишаються дискусійними чи випали з поля зору фахівців, потребують теоретичного оновлення, законодавчого реагування, подальшого врахування у правозастосуванні. Більш того, в українській юриспруденції профілактика дорожньо-транспортного травматизму (*далі – ДТТ*) як цілісна системна правової та профілактичної діяльності з врахуванням особливостей воєнного стану, не досліджувалася. Таким чином, необхідність подальшої розробки теоретичних питань щодо кримінологічної характеристики правопорушень в сфері БДР, підготовка рекомендацій щодо їх запобігання в Україні в умовах воєнного стану обумовлюють актуальність обраної теми дослідження.

Метою дослідження є: 1) уточнення стану ДТТ в Україні в умовах воєнного стану та виявлення небезпечних умов, котрі призводять до аварійності на дорогах; 2) визначення основних характеристик злочинів з необережності та особистих рис правопорушників в галузі БДР; 3) конкретизація напрямів профілактичної роботи суб'єктів, котрі повинні сприяти мінімізації наслідків впливу цієї соціальної проблеми на суспільство.

Виклад основного матеріалу дослідження. Отримання наукових кримінологічних знань про закономірності транспортної (необережної) злочинності, особу правопорушника, причини і умови правопорушень в сфері БДР та її видів має на меті визначення напрямків належного комплексного забезпечення публічної безпеки, прийняття ефективних управлінських рішень щодо запобігання аварійності на дорогах, впровадження їх у практику для удосконалення методів боротьби з правопорушеннями, запровадження оптимальних заходів щодо її (злочинності – *уточнено нами*) мінімізації в Україні. З метою об'єктивного розгляду кримінологічної характеристики правопорушень в сфері БДР як соціально-правового явища виведемо причини та визначимо соціальні наслідки ДТТ в Україні з врахуванням складних умов запровадженого правового режиму воєнного стану.

Внаслідок неспровокованого вторгнення Росії (24.02.2022 року – *уточнено нами*) дорожній рух на території окремих (прифронтових) регіонів держави став відрізнятися від встановлених правил суспільних взаємовідносин мирного часу: 1) в районах ведення бойових дій частими є пересування автомобільними дорогами військових підрозділів та бронетехніки (важковагової військової техніки); 2) дорожньою мережею подекуди пересуваються ТЗ військових підрозділів без номерних знаків; 3) відбувається експлуатація автомобілів з поліетиленовою плівкою замість стекол; 4) ТЗ їздять з озброєними військовими (автоматниками, кулеметниками тощо) в салоні; 5) окремі ТЗ оперативно перевозять зброю, боеприпаси, вибухівку; 6) деякі ділянки дороги зруйновані артилерійськими/ракетними обстрілами чи авіаційними бомбами тощо.

Набуття автодорогами в прифронтових регіонах непрогнозованого характеру дорожнього руху визначається в першу чергу неконтрольованими обстрілами з боку військ країни-агресора, оперативним переміщенням техніки військових підрозділів як ЗСУ (ТрО), так і країни-агресора на тимчасово окупованих територіях, виконанням

бойових (військово-тактичних) завдань на захоплених землях, участь значної кількості ТЗ ТрО та ЗСУ у навчально-тренувальних зборах тощо. Ускладнює дорожній рух також і загальна стривоженість окремих громадян (водіїв, пішоходів, дітей, людей похилого віку тощо) дорожньою обстановкою, що впливає на збільшення ймовірності виникнення ДТП, пояснює латентний стан ДТТ та транспортної злочинності.

Розкриємо деякі умови, що впливають на стан аварійності в умовах війни [5]. Перш за все доцільно зазначити, що на час воєнного стану не в повній мірі виконується п. 1.4 ПДР України, котрим визначається, що «Кожен учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила». Тобто їздити водіям вулично-дорожньою мережею під час війни з точки зору дотримання норм БДР краще так, ніби інші завжди готові порушити ПДР. Для багатьох дисциплінованих водіїв це допоможе врятувати своє життя і здоров'я та інших осіб [6].

У той же час водій повинен сумлінно виконувати ПДР, не дивлячись на жодні несприятливі обставини – це знизить ризик виникнення ДТП і зробить порушника менш небезпечним для водіїв/учасників руху (в крайньому разі один з учасників аварійної ситуації буде адекватним). Виняток становлять випадки, коли водій всупереч ПДР дає дорогу іншому ТЗ з ознаками неадекватності руху. У розрізі регіонів, за даними статистичної звітності ПП, найбільша кількість ДТП, в котрих загинули чи були травмовані особи впродовж 2022 року з вини водіїв, є такі області, як Львівська, Дніпропетровська та Полтавська області [1]. Можемо стверджувати, що найбільш поширеними із загальної кількості ДТП протягом цього періоду є такі її види, як: 1) *зіткнення* (всього 7387 випадків за рік, в котрих загинуло 937 осіб і було травмовано 11 136 осіб); 2) *наїзд на пішохода* (всього 5284 випадки за рік, в котрих загинуло 874 особи і було травмовано 4 799 осіб); 3) *наїзд на перешкоду* (всього 2477 випадків за рік, в котрих загинуло 448 осіб і було травмовано 3 162 осіб) [там само]. Це дає нам підстави зробити висновки про те, що підготовка водіїв ТЗ та їх культура водіння на вулично-дорожній мережі потребує постійної пильної уваги як з боку ліцензованих автошкіл, так і інших інститутів суспільства в цілому щодо підвищення рівня безпеки учасників дорожнього руху на дорогах (під ТЗ нами розуміються всі види автомобілів, трактори та ін. самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та ін. механічні транспортні засоби) [5].

Вважаємо, що в екстремальних ситуаціях під час воєнного стану водієві доцільно надавати дорогу іншому учасникові. На всіх перехрестях (регульованих і нерегульованих) водієві варто бути готовим до того, що інший ТЗ може перетинати його (перехрестя – *уточнено нами*) всупереч ПДР (водій повинен бути готовим до цього маневру-порушення). При цьому варто враховувати, що найбільш поширеними причинами скоєння ДТП впродовж воєнного стану є *перевищення швидкості руху* (7561 випадки, в котрих загинуло 1507 осіб та травмовано 9461 особа), *порушення правил маневрування* (відповідно 3846 випадки, в котрих загинуло 343 особи та 4830 осіб травмовано) та *порушення правил проїзду перехресть* (відповідно 1467 випадки, в котрих загинуло 52 особи та 2111 осіб травмовано) [1]. Таким чином, водіям наближатися до перехресть потрібно на невеликій швидкості, а у випадку недостатньої оглядовості необхідно зупинитися, щоб переконатися у відсутності небезпеки; під час війни варто утримуватися від руху з високою швидкістю, особливо в населеному пункті. У цих умовах, коли на дорозі можна очікувати будь-яких несподіванок (обстрілів балістичними ракетами, замінування проїзної частини, узбіччя чи моста, вибухи снарядів, застосування гранат, автоматні черги тощо), пересування на високій швидкості несе одразу декілька загроз – 1) швидкий рух залишає водієві менше часу на реакцію щодо уникнення небезпеки; 2) наслідки зіткнення у такому випадку будуть більш важкими;

3) ТЗ, який наближається на високій швидкості, іншим учасникам дорожнього руху часно важче помітити і заздалегідь вжити запобіжних заходів [7, с. 290–299].

Водіям цивільних ТЗ необхідно триматися на дорозі на безпечній відстані від військової техніки. Коли поряд з водієм на проїзній частині з'являються військові вантажівки (бронетранспортери, танки тощо), то краще не наближатися до них (тримати безпечні дистанцію та інтервал) – у багатьох випадках оглядовість у водія військового транспорту обмежена (цивільний автомобіль можуть випадково пошкодити під час маневрування). З іншого боку, в окремих ситуаціях наближення цивільної машини до своєї чи ворожої техніки військовослужбовці можуть розцінити як загрозу нападу з відповідною зворотною реакцією (наприклад, обстрілом) [6].

Варто зазначити, що впродовж воєнного стану трапляються ДТП з загиблими та/або травмованими й *через незадовільний стан доріг та вулиць* (особливо у прифронтових районах) – можуть існувати різні небезпеки на проїзній частині (досить ймовірною перешкодою є пошкодження дорожнього покриття – після артобстрілів, бомбардування, інших бойових дій у конкретних населених пунктах на асфальті можуть залишатися знищена ворожа техніка, боеприпаси, міни, дорожні ями та обломки будівельного матеріалу (цегли, бетону, штукатурки тощо), фрагменти скляних чи металічних конструкцій від зруйнованих будівель, ТЗ, снарядів, «їжаків» тощо. Все це може спричинити пошкодження шин, розміщених в нижній частині ТЗ підвісок коліс, піддона картера двигуна, систему випуску відпрацьованих газів двигуна, трансмісію тощо). Рухатися водієві на таких ділянках доріг варто повільно, з підвищеною увагою, щоб своєчасно розгледіти серед дрібного сміття небезпечні обломки.

Запобігання злочинності в сфері БДР – це сукупність різноманітних видів діяльності і заходів у державі, спрямованих на вдосконалення суспільних відносин з метою усунення негативних явищ та процесів, що породжують злочинність або сприяють їй, а також недопущення вчинення правопорушень/злочинів на різних стадіях злочинної поведінки. Теорія і практика боротьби зі злочинністю в сфері БДР показують, що *об'єкт запобіжного впливу* – це все те, на що діє система запобігання злочинності, і включає: 1) уражені недоліками суспільні відносини в системі формування людини як учасника дорожнього руху; 2) соціальні негативні (різні за походженням) вітчизняні традиції, стереотипи поведінки, найбільш поширені негативні звички людей; 3) окремих осіб, групи і контингенти осіб, які виявляють ознаки протиправної поведінки; 4) сукупність конкретних негативних явищ, процесів, недоліків у різних сферах життя, які детермінують злочинну поведінку і вчинення конкретного злочину; 5) окремі негативні особистісні властивості людини, які провокують злочин або сприяють його вчиненню [2, с. 58–59].

Необережна злочинність, зокрема, в сфері БДР, є складовою частиною загальної злочинності і містить сукупність передбачених чинним кримінальним законодавством злочинів, вчинених у результаті злочинної самовпевненості чи злочинної недбалості. Ці злочини посягають на суспільні відносини і вчиняються, зокрема, під час експлуатації ТЗ. Однією із груп серед необережних злочинів, вчинених у сфері дії або використання ТЗ як джерел підвищеної небезпеки, є правопорушення, при яких необережні дії особи приводять до виходу техніки з-під її контролю (злочини проти БДР та експлуатації різних видів транспорту: залізничного, водного, повітряного, автомобільного, визначені статтями 276, 286, 287 КК України) [2, с. 147]. Як стверджує дослідник-кримінолог О. В. Лисодед, «... у структурі необережної злочинності переважають злочини проти БДР й експлуатації автомобілів та інших механічних транспортних засобів, які становлять майже 75% всіх злочинів, учинених з необережності» [2, с. 148].

Дослідження вчених (О. В. Лисодед та ін.) свідчать, що в осіб, які вчиняють злочини з необережності, не спостерігається яскраво вираженої антисоціальної спрямованості, що характерно для правопорушників умисних злочинів. Це можна пояснити специфікою злочинної необережної поведінки, у генезисі якої завжди є *породжена неуважністю помилка* особи, а механізм цієї поведінки, по суті, починається з останнього ланцюга – з неправильного прийняття рішення, що призводить до хибних висновків і вчинення злочину (ДТП). У більшості випадків, на відміну від навмисних злочинів, механізм необережної поведінки згорнутий, а іноді й імпульсивний.

Вчиненню злочину з необережності сприяють у більшості випадків негативні морально-психологічні риси особи-правопорушника – для таких осіб характерні несформованість почуття обов'язку і відповідальності, які у свою чергу приводять до безтурботного, легковажного, недисциплінованого ставлення до соціальних норм, що регулюють поведінку членів суспільства, невміння або небажання правильно оцінити й спрогнозувати можливі наслідки своїх дій (поведінки).

Залежно від виду необережності видається можливим вирізнити *два типи осіб, що вчиняють необережні злочини у галузі БДР*: а) для осіб, дії яких кваліфікуються як *злочинна самовпевненість*, характерними є внутрішня недисциплінованість, хибне самоутвердження, кар'єризм, егоцентризм, безапеляційність, азарт, бравада, авантюризм, схильність до ризику, невинуватана завзятість; б) для осіб, дії яких є *злочинною недбалістю*, характерні неуважність, небажання адекватно оцінити свої можливості, зосередити свої інтелектуальні та вольові зусилля на аналізі ситуації; неможливість (не під силу) виконати взяті на себе обов'язки, тощо. За кримінологічною типологією таких осіб за характером антигромадської спрямованості і мотивації, відносять до необережного типу злочинців, а за глибиною і стійкістю – до окремого типу ситуативного злочинця [2, с. 151].

Дослідження свідчать, що викривлення ціннісних орієнтацій у осіб, які вчиняють злочини з необережності, ніколи не досягає такого рівня й інтенсивності, як у осіб, що вчиняють умисні злочини. Певні психологічні відхилення таких осіб поєднуються з орієнтацією на позитивні цінності, що притаманні у цілому законослухняним членам суспільства (майже 80 % таких осіб позитивно характеризуються за місцем роботи чи проживання). Крім цього, на відміну від учинення умисних злочинів, негативні стереотипи поведінки таких осіб здебільшого прив'язані до виконання певних обов'язків у відповідній сфері діяльності (керування ТЗ, дотримання норм ПДР тощо) і, як правило, мають локальний, а не глобальний характер. Але іноді безкарність за раніше вчинені правопорушення породжує установку на постійне порушення норм в окремих сферах діяльності (наприклад, у галузі БДР). У такому разі можна констатувати стійкий тип необережного злочинця, а в деяких випадках навіть злісний тип.

Соціально-демографічна характеристика осіб, що вчиняють злочини з необережності, свідчить про те, що більш ніж 90 % випадків таких злочинів учиняють чоловіки. Це пояснюється більшими інтересом та пристрастю чоловіків до техніки, ризику, до дій в надзвичайних і небезпечних ситуаціях, відповідним розподілом праці (професія водія – *уточнено нами*) між чоловіками і жінками. Останнім часом спостерігається підвищення питомої ваги жінок при вчиненні необережних злочинів, особливо у сфері БДР за рахунок збільшення кількості ТЗ, що перебувають у приватній власності. Втім, як правило, тяжкі наслідки від вчинення таких злочинів жінками значно менші. Дослідження свідчать, що смертність від ДТП з вини чоловіків у 5–6 разів вища, ніж з вини жінок [2].

Серед правопорушників, що вчиняють необережні злочини в сфері БДР, переважають особи віком від 20 до 40 років. Це пов'язано з тим, що перш ніж приступити

до роботи у цій сфері діяльності (керувати ТЗ – *уточнено нами*), потрібно мати спеціальну або загальну освіту, відповідний вік та кваліфікацію, а інколи й стаж роботи у цій галузі. Вікова характеристика осіб, що вчиняють злочини у сфері БДР, у зв'язку з тим, що керування мототранспортними засобами дозволяється з 16-річного віку, а автомобільним транспортом – з 18-річного віку, більш низька (18–24 роки). Далі з віком спостерігається різке зменшення вчинення водіями ТЗ необережних злочинів, що пов'язано з набуттям достатньої фахової кваліфікації щодо керування транспортом і більш відповідальним ставленням особи до виконання своїх обов'язків [2, с. 152].

Разом з тим, варто зазначити, що значна частина населення є пішоходами (учасниками дорожнього руху), нерідко з участю чи з вини дітей також трапляються окремі ДТП. Особливе занепокоєння викликає криміногенна ситуація в окремих регіонах України щодо *загибелі впродовж 2022 року в ДТП дітей віком до 18 років* (Львівська – 320 випадків ДТП, в котрих загинуло 13 дітей та було травмовано 369 дітей, Дніпропетровська – 193 випадки ДТП, в котрих загинуло 6 дітей та було травмовано 219 дітей, і Київська області – 186 випадків ДТП, в котрих загинуло 8 дітей та було травмовано 212 дітей) [1]. Також відзначаємо ряд регіонів, в котрих найбільша кількість *ДТП сталася впродовж 2022 року саме з вини дітей* – це Львівська обл. (42 випадки ДТП, в котрих загинуло 1 дитина та було травмовано 53 дитини), Полтавська (37 випадки ДТП, в котрих загинуло 3 дитини та було травмовано 43 дитини) та Івано-Франківська/Сумська/Одеська області (відповідно загинуло дітей в цих регіонах 1/3/0 дитини та було травмовано 28/29/27 дитини) [1].

Як свідчать статистичні дані, ДТП у населених пунктах чи регіонах, де впродовж 2022 року спостерігалось *найбільша кількість загиблих та/або травмованих*, є такі регіони, як м. Київ (1485 осіб, з яких 83 особи загинуло та 1644 отримали травми), Дніпропетровська (1454 осіб, з яких 158 осіб загинуло та 1721 отримали травми) та Львівська (1263 осіб, з яких 117 осіб загинуло та 1543 отримали травми) області. Аналогічна ж ситуація спостерігається відносно загиблих/травмованих таких учасників дорожнього руху, як *пішоходи* – відповідно Львівська обл., м. Київ та Дніпропетровська обл. [1]. Серед регіонів, в котрих впродовж 2022 року трапилися ДТП з *вини пішоходів*, є Львівська, Дніпропетровська та Вінницька і Одеська області [1].

Серед умов, які сприяють вчиненню необережних злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, можна визначити наступні: 1) невикористання водієм і пасажиром пристосувань індивідуальної безпеки; 2) порушення нормативів робочого часу, що веде до додаткового психо-фізіологічного навантаження на водія; 3) віктимна поведінка пішоходів; 4) довготривалість експлуатації ТЗ; 5) технічні недоліки конструкції автотранспортних засобів, які ускладнюють управління ними; 6) неналежний контроль за станом ТЗ як з боку власників, так і з боку державної служби безпеки руху; 7) недоліки в діяльності державної служби БДР, а саме недобросовісне виконання службових обов'язків, укриття злочинів від обліку, корупційні зловживання серед працівників; 8) недостатнє фінансування дорожнього господарства, що призводить до незадовільного стану автомобільних шляхів, доріг, порушення безпечних нормативів при їх прокладенні або ремонті та ін. [2, с. 154–155].

Заходи профілактики злочинів проти БДР та експлуатації транспорту мають також певну специфіку, які полягають у необхідності комплексного впливу на всі елементи системи «людина – дорога – транспорт». До таких заходів необхідно віднести наступні: 1) постійний контроль за додержанням правил БДР всіма учасниками руху; 2) своєчасне запобігання порушенням незлочинного характеру, які можуть перерости в злочини; 3) виховний і правовий вплив на водіїв, обслуговуючий персонал, населення; 4) вивчення та роз'яснення ПДД та інших нормативних актів з питань БДР; 5) підтримка

в належному стані доріг і дорожнього господарства, технічного стану транспортних засобів; 6) удосконалення діяльності державних органів безпеки руху тощо.

Висновки. Провівши аналіз статистичних даних, оперативних інтернет-повідомлень щодо особливостей експлуатації ТЗ під час війни, а також опрацювавши спеціальну літературу з піднятої проблеми можемо зробити наступні узагальнення.

1. В умовах запровадженого правового режиму воєнного стану кожному водієві потрібно добре знати основні вимоги, які ставляться законодавством щодо експлуатації ТЗ. Це стосується дотримання ПДР (надання переваги в русі автомобілям ЕМД, ДСНС, транспорту з гуманітарним вантажем, військовій техніці тощо), заборона експлуатації ТЗ під час дії комендантської години, проведення перевірок документів та огляду транспорту на блокпостах, утримання автомобіля в належному стані (обов'язкова наявність номерних знаків, чистота кузова, відсутність відеореєстраторів тощо).

Разом з тим, в цих умовах дозволено керування з простроченими документами на ТЗ, змінено порядок реєстрації та продажу автомобілів, передбачена можливість їх вилучення для потреб ЗСУ в разі систематичного порушення водієм ПДР, зокрема, за керування в стані алкогольного/наркотичного сп'яніння, паркування тощо.

2. Протягом введеного правового режиму воєнного стану не всі учасники в повній мірі виконують вимоги ПДР України. Але дисциплінований водій повинен їх сумлінно дотримуватися, не дивлячись на будь-які несприятливі обставини – у невизначених ситуаціях доцільно надавати дорогу; рухатися з невисокою швидкістю; триматися на відстані від спеціальної військової техніки; враховувати можливість існування небезпек на зруйнованій проїзній частині. При ДТП загальною рекомендацією є уникнення суперечок з учасниками дорожнього руху для ліквідації підстав щодо озброєного вирішення конфлікту на дорозі.

3. В період воєнного стану досить ймовірним є не тільки пошкодження ТЗ внаслідок ДТП, а й його пошкодження внаслідок ворожого обстрілу. До основних ушкоджень ТЗ в таких умовах можна віднести наступні: 1) деформація чи порушення цілісності даху автомобіля; 2) не закриваються двері кузова; 3) вигорання моторного відсіку; 4) фізично пошкоджений двигун; 5) пробито чи вибито скла вікон та кузова. Керувати ТЗ з такими несправностями заборонено, що теж може призвести до аварійної ситуації.

3. Для захисту автомобіля від злодіїв/мародерів потрібно вживати заходи, які можуть знизити ризик крадіжки автомобіля: 1) не закривати двері машини на замки; 2) не влаштовувати злодіям пасток; 3) цінні речі краще тримати окремо від транспортного засобу, щоб не втратити все одразу.

4. В умовах війни питання забезпечення захисту автомобіля від різного роду небезпек особливо актуальні. Для захисту автомобіля від небезпечних факторів вибухової хвилі його можна надійно сховати у підземному гаражі з міцним перекриттям; у наземному «глухому» гаражі; за бетонним або цегляним парканом; у металевому гаражі. Актуальною залишається проблема крадіжок ТЗ з місць стоянки.

Таким чином, врахування власниками та водіями транспортних засобів вищезазначених аспектів їх експлуатації в умовах запровадженого воєнного стану сприятиме безпечному та ефективному користуванню автомобілями на вулично-дорожній мережі, застосуванню їх для успішної евакуації (в разі необхідності) членів сім'ї, домашніх тварин, цінного майна тощо.

Проблемними питаннями, котрі потребують подальшого наукового дослідження, будуть логічним продовженням розробки піднятих в цій статті аспектів, можуть бути наступними: 1) особливості підготовки водіїв різних категорій ТЗ в умовах воєнного стану; 2) порядок реєстрації ТЗ військових підрозділів/територіальної оборони, специфіка їх маскування; 3) активізація освітньо-виховної роботи підрозділів ПП в галузі забезпечення БДР в закладах освіти та організаціях різного типу.

Список використаних джерел:

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 29.04.2023).
2. 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.
3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Розпорядження Кабінет Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.05.2023).
4. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів від 21 грудня 2020 р. № 1287 (в редакції від 14.07.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 09.05.2023).
5. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (із змінами станом на 14.12.2022). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 26.04.2023).
6. Основи керування автомобілем і безпека дорожнього руху: методика проведення занять з автомобільної підготовки : навч.-метод. посібн. для ВНЗ МВС України / Т.С. Вайда, В.П. Маковій, Н.В. Шахман. 2-е вид., розшир. та доповн. Харків: Харків юридичний, 2012. 516 с.
7. Вайда Т.С. Професійна етика водія та культура водіння. Методика проведення занять з «Автомобільної підготовки» : навчально-методичний посібник для викладачів та курсантів ВНЗ МВС України / Тарас Степанович Вайда. вид-ня друге, доповнене. Харків, ХНУВС, 2013. 264 с.