

**В. В. Голіна**, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України, головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташица НАПрН України

## КУЛЬТУРА І ЗАКОН У ЗАПОБІГАННІ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ<sup>1</sup>

**Постановка проблеми.** Як показують раніш проведені дослідження, вирішальну роль у створенні дорожньо-транспортних подій відіграє «людський чинник». Недивлячись на те, що в Україні за останні кілька років посилюється увага до розвитку дорожньої інфраструктури, модернізації системи підготовки водіїв, управлінського, інформаційного, нормативно-правового науково-технічного забезпечення сфери безпеки дорожнього руху, проблеми смертності і травматизму від ДТП в Україні залишаються гострими, а ситуація у цій сфері – за деякою оцінкою – навіть катастрофічною. За рівнем тяжких наслідків дорожньо-транспортних подій Україна посідає одне з перших місць в Європі. Статистика за 45 років (1975–2020 рр.) свідчить, що Україна втратила близько 280 тис. осіб різних вікових категорій (у тому числі багато дітей). При цьому майже 2 млн громадян отримали тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості. Щороку з карти України умовно зникає населений пункт чисельністю близько 6 тис. жителів<sup>2</sup>. За підрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд грн щороку, що становить десь близько 2 % ВВП, включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть<sup>3</sup>.

Можна припустити, що прийняті заходи (концепції, програми, стратегії, плани, законодавчі акти тощо) або чомусь не спрацьовують, оскільки запобіжний вплив недостатній і не досягає бажаної мети, або вони спрямовані на неналежний об'єкт запобігання, або відповідні заходи взагалі не виконуються. Стає очевидним, що без підвищення правової культури і правосвідомості учасників забезпечення безпеки дорожнього руху, а значить, їх дисципліни і відповідальності, сподіватися на покращення ситуації у цій сфері марно. Однак теоретико-прикладний культуролого-правовий напрям запобігання зазначеним правопорушенням, який поєднував би в єдину систему культурологічні, кримінологічні, правові (адміністративні, цивільні, кримінально-процесуальні, кримінально-правові) заходи, розроблений ще недостатньо. Прикладної культурології так само не створено<sup>4</sup>.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблема безпеки дорожнього руху стала планетарною, адже, за даними ООН, у світі щорічно в дорожньо-транспортних пригодах гине понад 1 млн 350 тис. людей, а 50 млн отримують в аваріях каліцтво<sup>5</sup>. Зрозуміло, що без наукового супроводження, без постійного моніторингу генези розглядуваних правопорушень вирішити цю проблему неможливо. У численних роботах учених близького і дальнього зарубіжжя висвітлюються різні її

<sup>1</sup> *Примітка.* Статтю підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561

<sup>2</sup> Цит. за: Развадовський В. 'До постановки проблеми про визначення сутності поняття державного управління безпекою дорожнього руху' (2006) 6 Право України 90

<sup>3</sup> Про схвалення Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 р.

№ 1360-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення 12.03.2021)

<sup>4</sup> Подольська С. А., Лихвар В. Д., Іванова К. А. *Культурологія : навч. посібник. Вид. 2-ге перероб. та доп.* (Центр навчальної літератури, 2005) 239

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

теоретико-прикладні аспекти, надаються рекомендації щодо скорочення проявів автотранспортних пригод, що успішно впроваджуються в запобіжну практику. Серед вітчизняних дослідників (а їх чимало) слід відмітити публікації стосовно конструкції складів злочинів, стану, детермінант, особистості окремих учасників забезпечення безпеки дорожнього руху (водіїв, пішоходів та ін.), механізму вчинення правопорушень проти означеної безпеки, кримінально-правових, криміналістичних, кримінологічних, адміністративних та інших аспектів їх запобігання. Безпосередньо цією проблемою займалися: В. І. Борисов, Г. В. Галімішина, С. В. Гізімчук, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, О. В. Домашенко, А. Л. Дудніков, В. В. Єгупенко, А. П. Закалюк, В. К. Колпаков, А. Г. Комзюк, А. П. Копейченко, О. М. Костенко, О. Л. Міленін, В. А. Мисливий, О. М. Мойсюк, С. І. Нежурбіда, К. О. Полтава, С. Й. Развадовський, О. А. Собакарь, В. Ю. Шепітько, О. Н. Ярмиш та багато інших. Однак, попри проведенні дослідження, ще залишається багато нерозв'язаних питань, особливо у сфері підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

**Мета статті** полягає у постановці проблеми щодо створення культуролого-правового напрямку в системі забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р було схвалено чергову Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, в якому нагадується, що міжнародне співтовариство приділяє значну увагу розробленню та здійсненню практичних заходів безпеки дорожнього руху, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму. Основним політичним документом у галузі безпеки дорожнього руху є політична заява, прийнята ООН 10 жовтня 2019 р., щодо концентрації дій та досягнень у галузі безпеки дорожнього руху в рамках наступного десятиліття до 2030 року та скорочення смертності на дорогах на 50 %. На сьогодні в Україні рівень смертності та травматизму від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) є достатньо високим, а рівень організації безпеки дорожнього руху (далі – БДР) залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. За питомими показниками аварійності та наслідками ДТП Україна є одним із лідерів серед європейських держав.

Якщо у середньому в державах-членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 % загиблих у ДТП, то в Україні такий показник становить (за даними 2019 р.) 8,22 % осіб. У 2019 р. в Україні зареєстровано 160 675 ДТП, із них 26 052 – із загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3 454 особи і травмовано 32 736 осіб). Понад 33 % загиблих та/або травмованих є пішоходами (1 261 особа загинула і 8 005 осіб травмовано). На дорогах України загинуло 164 дитини та травмовано 4 415 дітей віком до 15 років<sup>1</sup>. У 2020 р. сталося 168 107 ДТП (збільшення з попереднім роком на 4,6 %), в яких загинуло 3 541 особи (збільшення на 2,5 %) і травмовано 31 974 особи (зменшення порівняно з даними 2019 р. на 2,3 %)<sup>2</sup>.

Відслідковуючи кількісно-якісні показники дорожньо-транспортних пригод в Україні з постраждалими за останні 15 років (2016–2020 рр.), слід відмітити їх поступову і навіть суттєву позитивну динаміку, однак з певними коливаннями за останні роки. Так, за статистичними даними патрульної поліції МВС України, якщо у 2017 р. було зареєстровано понад 9,5 тис. загиблих і 78,5 тис. травмованих від ДТП осіб, то починаючи з 2015 р., динаміка смертності і травмованості від автотранспортних правопорушень коливається в межах відповідно 3–4 тис. загиблих і 31–35 тис. травмованих осіб<sup>3</sup>. Тривала і навіть «хронічна» незмінюваність рівнів рядів динаміки цих правопорушень свідчить про те, що діє або діють постійні чинники (фактори), які справляють на досліджуване явище визначальний вплив і формують у рядах динаміки основну тенденцію (тренд)<sup>4</sup>. У багатьох публікаціях, пов'язаних із розглядуваною проблематикою, таким постійно діючим є людський фактор, а конкретніше, як правило, свавільна, безкультурна поведінка учасників безпеки/забезпечення безпеки дорожнього руху. У згаданій стратегії наведені результати проведеного національною поліцією аналізу стану причин аварійності на території України. Основними

<sup>1</sup> Про схвалення Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 11.03.2021).

<sup>2</sup> 'Статистика ДТП в Україні' (Патрульна поліція) <<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>> (дата звернення: 11.03.2021).

<sup>3</sup> 'Статистика ДТП в Україні' (Патрульна поліція) <<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>> (дата звернення: 11.03.2021).

<sup>4</sup> Голина В. В. (ред) *Правова статистика : підручник* (Право, 2009) 143

причинами скоєння ДТП із загиблими та/або травмованими людьми є: порушення правил маневрування – 22 %; перевищення безпечної швидкості – 34 %; недотримання дистанції – 8 %; порушення правил проїзду перехрестя – 8 %; керування транспортом засобом у нетверезому виді – 3,23 %; виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35 %; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6 % та ін. Нескладний підрахунок показує, що 82,6 % аварійності, смертності та травмованості в Україні залежить виключно від людського фактору, а саме культури дотримання (за словами професора О. М. Костенка, «модусу обережності»). Він зазначив, що саме соціальна культура громадян забезпечує радикальним чином формування у людей модусу обережності, притаманного особам, у яких воля і свідомість узгоджені із природними законами суспільного життя людей<sup>1</sup>. Коментуючи наведені дані Національної поліції України, слід зауважити, що вони є не причинами ДТП (причини «сховані в людині», в її правосвідомості і, можливо, за її межами – підсвідомості), а способами порушення правил дорожнього руху. Можливо, нехтування цим модусом, у тому числі й учасниками дорожнього руху, властиве лише людям сьогодення? Стійке відтворення цих кримінальних правопорушень зумовлено, зокрема, необачністю (40,8 %), легкомудством (30,9 %), недисциплінованістю (біля 15 %), іншими негативними відхиленнями (13,4 %). За даними професора В. А. Мисливого, який здійснював свої дослідження у цій сфері ще у 90-х роках ХХ ст., саме перелічені морально-психологічні якості особистості водіїв автотранспорту є чинниками майже половини ДТП та близько 80 % усіх аварій із тяжкими наслідками, вчинених такими способами, як: перевищення швидкості руху, виїзд на смугу зустрічного руху, порушення правил обгону, маневрування, черговості проїзду перехрестя та ін.<sup>2</sup> Неможливо не враховувати деліктологічний аспект безпеки дорожнього руху, адже маса правопорушень давно пішла на мільйони. Ступінь їх потенційної загрози для держави і суспільства практично неможливо перебільшити. За словами Т. О. Гуржії, дорожньо-транспортна деліктність – це універсальний індикатор рівня правосвідомості

учасників дорожнього руху, головна передумова аварійності і травматизму на автотранспорті, важливий критерій ефективності управлінських заходів і взагалі державної соціальної політики<sup>3</sup>. Далі він наводить такі дані: найбільш поширеними деліктами проти безпеки дорожнього руху є перевищення встановлених обмежень швидкості, недодержання вимог дорожніх знаків, розмітки, проїзної частини доріг, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, порушення правил проїзду перехрестя, обгону, зустрічного роз'їзду, безпечної дистанції, користування транспортними засобами в стані алкогольного чи іншого сп'яніння та багато інших. Останній факт звертає на себе особливу увагу, оскільки це один з найвищих показників у Європі (до 0,5 млн випадків)<sup>4</sup>. Щороку на автошляхах України нетверезі водії вчиняють до 7,5 тис. ДТП, в яких гине 700–800 осіб, до 5 тис. зазнають різні травматичні ушкодження<sup>5</sup>. Автори ремствують, що загрозлива тенденція збільшення випадків керування транспортними засобами у нетверезому стані (а це було ще у 2010 р.) пояснюється низькою водійською (і не тільки!) культурою, малоефективністю наявних механізмів контролю, слабкою технічною оснащеністю, а головне – відсутністю державного стратегічного плану запобіжних дій. Вочевидь, на початку ХХІ ст. вони передбачали, що об'єктивні передумови для розв'язання цієї проблеми створюються лише тоді, коли боротьба за тверезість водіїв стане органічним елементом державної політики безпеки дорожнього руху, а її основні напрями, форми та методи будуть закріплені в чинному законодавстві. Причому, оскільки посилення репресій майже ніяк не сприяє протидії розглядуваному виду проступків<sup>6</sup>, вектор запобіжного впливу повинен бути спрямований на пропагандистські, роз'яснювальні, виховні, навчальні та інші заходи непримусового характеру<sup>7</sup>. Всупереч цій спірній, виходячи з наших соціальних умов, позиції законодавець «пішов» іншим шляхом. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення від-

<sup>3</sup> Гуржій Т. О. *Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія*. (Тимченко, 2010) 57

<sup>4</sup> Гуржій Т. О. 60

<sup>5</sup> Доненко В. В., Колпаков В. К. *Керування транспортом у стані сп'яніння: адміністративно-деліктні проблеми: монографія*. (Юрид. акад., 2003) 3

<sup>6</sup> Доненко В. В., Колпаков В. К. 4

<sup>7</sup> Гуржій Т. О. 51

<sup>1</sup> Костенко О. М. *Культура і закон – у протидії злу: монографія* (Атіка, 2008) 160

<sup>2</sup> Мисливий В. А. *Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія* (Юрид. акад. Мін-ва внутр. справ, 2004) 228–9

повідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16 лютого 2021 р. № 1231-IX внесені «шокові» зміни і доповнення до існуючого адміністративного і кримінального законодавства<sup>1</sup>, що підвищують відповідальність, контроль і особисту безпеку поліцейських. Це свідчить про рішучість держави у такий спосіб посилити рівень безпеки дорожнього руху, досягнувши мети, поставленої у стратегії, – скоротити ДТП до 2024 року на 30 %<sup>2</sup>.

Вважаємо, що саме цим законодавством (можливо, ще недосконалим) закладається важлива складова основи культуролого-правового напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням – впливу сили страху перед покаранням на правосвідомість і поведінку учасників дорожнього руху. У свій час, і дещо під іншим кутом зору, Ч. Беккарія писав: треба для запобігання злочинам зробити так, щоб люди боялися порушувати закони, оскільки страх перед законом є благодатним...<sup>3</sup> Суворі, а інакше не може й бути, адміністративні стягнення і кримінально-правові покарання – це ті на сьогоднішній день актуальні й переконливі інструменти, за допомогою яких, враховуючи наш національний менталітет, тільки й можна, образно кажучи, підняти і навіть певним способом стандартизувати культуру правосвідомості учасників дорожнього руху. А це означає, що, наприклад, правосвідомістю водія має охоплюватися тверде знання спеціальних і систематизованих техніко-правових норм у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, правових заборон (недопущення: перевищення швидкості, керування транспортним засобом у нетверезому стані, небезпечне маневрування, проїзду на червоний сигнал світлофора тощо)<sup>4</sup>. І не просто треба усвідомлювати загрозу неминучої відповідальності за порушені правила безпеки дорожнього руху (для

цього необхідно в країні створити передумови їх фіксації), а під страхом невідворотності суворого стягнення чи покарання привчати себе до неухильного дотримання цих правил, тобто до порядку, культури водіння тощо. Так, до ст. 130 Кодексу України про адміністративні правопорушення вищезгаданим законом внесені зміни і доповнення стосовно того, що керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, тягнуть за собою накладання штрафу на водія у розмірі однієї тисячі неоподаткованих мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк один рік, а за повторні протягом року випадки – у розмірі двох тисяч неоподаткованих мінімумів доходів громадян з позбавленням права керування транспортними засобами на строк три роки з оплатною конфіскацією транспортного засобу, який є у приватній власності порушника. Це лише частка змін і доповнень, що наведені нами, до цитованої статті.

Доповнена і стаття 286<sup>1</sup> Кримінального кодексу України: «*Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння*». Згідно з нею такі правопорушення, що спричинили середні та тяжкі тілесні ушкодження, смерть одного або загибель кількох осіб, караються позбавленням волі відповідно: до 3-х років, від 3 до 8 років, від 5 до 10 років, від 7 до 12 років із позбавленням права керувати транспортними засобами (також відповідно) від 3 до 10 років. Сподіваємося, що ці суворі стягнення і покарання, їх неухильна реалізація при вчиненні правопорушення суттєво вплинуть на ставлення учасників дорожнього руху, у першу чергу, водіїв, на рівень їх усвідомлення суспільної небезпечності заборонених дій і глибину передбачення тяжкості можливих наслідків. Отже, закон своєю об'єктивною суворістю змушує, стимулює підкорятися вимозі «соціальної культуризації» дотримання правил безпеки дорожнього руху. Алегорично водії, інші його учасники стають нібито «заручниками» культури і закону.

Наведемо декілька зауважень стосовно словосполучення «культуролого-правовий напрям» підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Цим напрямом ми намагаємося практику (нерідко ха-

<sup>1</sup> 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 р. № 1231-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text> (дата звернення: 11.03.2021).

<sup>2</sup> Про схвалення Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 11.03.2021).

<sup>3</sup> Беккарія Ч. *О преступлениях и наказаниях / сост. и предисл.* (НОРМА-М, 2008) 150

<sup>4</sup> Міленін О.Л. 'Особенности правосвідомості учасників дорожнього руху' (2000) 12(1) Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ 69–72.

отичну) запобігання автотранспортним правопорушенням поставити на твердий ґрунт науки. Культура – це якісна характеристика розвитку суспільства; це – регулятор, правило або вимога, відповідно до якої люди будують свою поведінку та діяльність. Дії людей регулюються нормами і правилами, які вони для себе встановлюють. Людина може за власним бажанням керуватися ними або ігнорувати їх. Вибір дій залежить від рівня засвоєння культури, у тому числі культури праці. Чим вище рівень культури водія, тим обмеженою стає свобода вибору дій, підвищується «модус обережності» (О. М. Костенко), який сам по собі зобов'язує дотримуватися у тому числі й правил безпеки дорожнього руху<sup>1</sup>. Призначення культури, на наш погляд – наставляти, прищеплювати повагу до законів, правил, заборон, викликати страх перед їх порушенням, усувати моральну байдужість до потенційних негативних наслідків, агресивність, брутальність водіїв тощо. Культура – це рівень цивілізованості людини. Водночас суспільству не вистачає усвідомлення і належної стурбованості стосовно доволі низької культури соціальних відносин, чим і пояснюється поширеність «епідемії» правопорушень проти безпеки дорожнього руху. Бажаємо ми того або ні, але від проблеми необхідності «культурофікації» (О. М. Костенко) громадян нам не відмовитися, оскільки на безкультур'ї громадянського суспільства не побудуєш (хіба що ерзац!), а тим більш забезпечити порядок у сфері безпеки дорожнього руху. Час потребує раціональної побудови суспільства, складовими частинами якого є культура і закон.

На пріоритетність розробки культурологічної концепції (напряму) запобігання необережній злочинності, загрозливої для суспільства та національної безпеки держави, наполягають такі вітчизняні вчені, як О. М. Костенко, С. І. Нежурбіда, В. А. Мисливий, К. О. Полтава, О. Л. Міленін, Т. О. Гуржій, В. К. Колпаков та ін. При цьому частіше звертається увага на особистість водія. Водночас, на нашу думку, культурологічним запобіжним напрямом мають охоплюватися і такі складові дорожнього руху та його забезпечення, як: водій-транспорт-люди-дорога-управління-

контроль. Культуризація будь-якого із цих складників єдиного, за суттю, дорожнього руху має специфічний (за різними параметрами) характер і потребує у зв'язку з цим окремого наукового розгляду і пошуку ефективних практичних методів і заходів запобігання автотранспортним правопорушенням. Вважаємо за необхідне ініціювати створення напряму прикладної культуролого-правової безпеки дорожнього руху в Україні, в якій описувалися б, зокрема, рекомендації щодо практичного використання законодавцем і суб'єктами забезпечення безпеки дорожнього руху вітчизняних та зарубіжних культурологічних і правових знань і норм.

**Висновки.** Критичний стан правопорушень в Україні у сфері безпеки дорожнього руху викликає стурбованість держави і суспільства та вимагає прийняття рішучих заходів і засобів для його поліпшення. Амбітною метою Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р., є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 % до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків ДТП для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних витрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху. Розв'язання цієї складної проблеми і досягнення запланованої мети, як показує дослідження, можливе за умови, зокрема, підвищення рівня правосвідомості всіх учасників дорожнього руху шляхом упровадження у практику запобіжної діяльності культуролого-правового напрямку (концепції). Його суть полягає у посиленні правового тиску (стягнень, санкцій, конфіскації тощо) на правосвідомість і, врешті-решт, на культуру поведінки у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. Відчутне підвищення відповідальності за порушення нормативних заборон і приписів, що свідчить про рішучу політичну волю влади навести порядок у зазначеній сфері, змусить більшість учасників дорожньо-транспортного ланцюгу: водій-транспортний засіб-люди (пішоходи, пасажери та ін.) – дорога (оточуюче середовище, стан) – управління-контроль, переглянути свій «модус необережності», тобто «транспортну культуру». Тому актуальним стає створення напряму прикладної культуролого-правової безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

<sup>1</sup> Подольська С. А., Лихвар В. Д., Іванова К. А. 5, 7, 13, 28

*Примітка.* За їх думкою, культурологія є системою знань про сутність, закономірності існування та розвитку, людське значення та способи пізнання культури, виявлення законів та механізмів функціонування конкретних форм і сторін культури (7)

## REFERENCES

*Legislation**List of legal documents*

1. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylenia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu: Zakon Ukrainy vid 16 liutoho 2021 r. № 1231-ІKh URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text> (in Ukrainian)
2. Pro skhvalennia Stratehiiia pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku: rozporiadzhennia Kabinetu ministriv Ukrainy vid 21 zhovtnia 2020 r. № 1360-r URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (in Ukrainian)

*Bibliography**Edited books*

1. Holina V. V. (red) *Pravova statystyka : pidruchnyk* [Legal statistics: a textbook] (Pravo, 2009) 196 (in Ukrainian)

*Authored books*

2. Bekkariya CH. *O prestupleniyah i nakazaniyah / sost. i predisl* [On crimes and punishments / comp. and foreword.] (NORMA-M, 2008) 184 (in Russian)
3. Donenko V. V., Kolpakov V. K. *Keruvannia transportom u stani spianinnia: administratyvno-deliktni problemy: monohrafiia* [Driving while intoxicated: administrative tort problems: a monograph] (Iuryd. akad., 2003) 196 (in Ukrainian)
4. Hurzhii T. O. *Administratyvno-pravovi problemy zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: monohrafiia* [Administrative and legal problems of road safety in Ukraine: a monograph] (Tymchenko, 2010) 438 (in Ukrainian)
5. Kostenko O. M. *Kultura i zakon – u protydii zlu: monohrafiia* [Culture and law – in the fight against evil: a monograph] (Atika, 2008) 352 (in Ukrainian)
6. Myslyvyi V. A. *Zlochyny proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu : monohrafiia* [Crimes against road safety and transport operation: a monograph] (Iuryd. akad. Min-va vnutr. sprav, 2004) 380 (in Ukrainian)
7. Podolska Ye. A., Lykhvar V. D., Ivanova K. A. *Kulturolohiia : navch. posibnyk. Vyd. 2-he pererob. ta dop.* [Culturology: textbook. manual. Kind. 2nd processing. and ext.] (Tsentri navchalnoi literatury, 2005) 392 (in Ukrainian)

*Journal articles*

8. Milenin O. L. 'Osoblyvosti pravosvidomosti uchasykiv dorozhnoho rukhu' [Features of legal awareness of road users] (2000) 12(1) *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu vnurishnikh sprav* 69–72 (in Ukrainian)
9. Razvadovskiy V. 'Do postanovky problemy pro vyznachennia sutnosti poniattia derzhavnoho upravlinnia bezpekoiu dorozhnoho rukhu' [Before posing the problem of defining the essence of the concept of state management of road safety] (2006) 6 *Pravo Ukrainy* 90 (in Ukrainian)

*Conference paper*

10. Myslyvyi V. A. 'Shtuchnyi intelekt yak faktor zapobihannia dorozhno-transportnoi zlochynnosti' [Artificial intelligence as a factor in preventing traffic crime] *Vykorystannia tekhnologii shtuchnoho intelektu u protydii zlochynnosti: materialy nauk.-prakt. Onlain-seminaru (m. Kharkiv, 5 lystop. 2020 r.)* 67 (in Ukrainian)

*Websites*

11. 'Statystyka DTP v Ukraini' [Accident statistics in Ukraine] (Patrulna politsiia) <<http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>> (in Ukrainian)

**Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням  
у сфері безпеки дорожнього руху в Україні**

*У статті започатковується створення інтегрованого теоретико-прикладного напрямку забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, оскільки кількісно-якісні показники транспортних правопорушень в Україні не викликають оптимізму. В основу цього запобіжного напрямку, як ultima ratio, покладена ідея підвищення рівня культури водіїв та інших учасників дорожнього руху шляхом посилення правового тиску на їх правосвідомість. Мова йде не про «зверхність репресії», а про своєрідну примусову «культуризацію» щодо дотримання законодавчих заборон і приписів, порушення яких тягне суворі стягнення, покарання, оплатну конфіскацію транспортного засобу, тривалу втрату водійських прав та інші обмеження. Отже, підвищення рівня правосвідомості як елемента загальної, а точніше «технічної культури», і реальної загрози край серйозних пра-*

вових наслідків при вчиненні ДТП змусять осіб насамперед водіїв, підкорятися вимогам цивілізованого користування правом бути учасником безпеки дорожнього руху. Виникає об'єктивна необхідність у розробці напрямку прикладної культурології (культуролого-правового напрямку) безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, змістовне наповнення якого має покладатися на фахівців-культурологів, правників, техніків, технологів та інших спеціалістів у сфері дорожнього руху.

**Ключові слова:** стратегія, дорожній рух та експлуатація транспорту, культурологія, культуролого-правовий запобіжний напрям, примусова культуризація учасників дорожнього руху.

### **Голина В. В. Культура и закон в предотвращении правонарушений в сфере безопасности дорожного движения в Украине**

В статті положено начало созданию интегрированного теоретико-прикладного направления обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, поскольку количественно-качественные показатели транспортных правонарушений в Украине не вызывают оптимизма. В основу этого предотвращающего направления, как *ultima ratio*, положена идея повышения уровня культуры водителей и других участников дорожного движения путем усиления правового давления на их правосознание. Речь идет не о «превосходство репрессии», а о своеобразной принудительной «культуризации» по соблюдению законодательных запретов и предписаний, нарушение которых влечет строгие взыскания, наказание, платную конфискацию транспортного средства, длительную потерю водительских прав и другие ограничения. Следовательно, повышение уровня правосознания как элемента общецивилизованной культуры, а точнее «технической культуры», и реальной угрозы чрезвычайно серьезных правовых последствий при совершении ДТП заставляют лиц прежде всего водителей, подчиняться требованиям цивилизованного пользования правом быть участником безопасности дорожного движения. Возникает объективная необходимость в разработке направления прикладной культурологии (культуролого-правового направления) безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, содержательное наполнение которого должно возлагаться на специалистов-культурологов, юристов, техников, технологів и других специалистов в сфере дорожного движения.

**Ключевые слова:** стратегия, дорожное движение и эксплуатация транспорта, культурология, культуролого-правовое предотвращающее направление, принудительная культуризация участников дорожного движения.

### **Golina V. V. Culture and law in the prevention of road safety offenses in Ukraine**

The article begins to create an integrated theoretical and applied direction of road safety and transport operation, as quantitative and qualitative indicators of transport offenses in Ukraine are not optimistic. The basis of this precautionary direction, as the *ultima ratio*, is the idea of raising the level of culture of drivers and other road users by increasing the legal pressure on their legal awareness. This is not about the «supremacy of repression», but about a kind of forced «culturization» of compliance with legal prohibitions and regulations, violation of which entails severe penalties, penalties, paid confiscation of the vehicle, prolonged loss of driver's license and other restrictions. Thus, raising the level of legal awareness as an element of general, or rather «technical culture», and the real threat of serious legal consequences in an accident will force people, especially drivers, to obey the requirements of civilized use of the right to be a participant in road safety. There is an objective need to develop the direction of applied culturalology (culturalological and legal direction) of road safety and transport operation, the content of which should be entrusted to culturalologists, lawyers, technicians, technologists and other specialists in the field of road traffic.

**Key words:** strategy, traffic and operation of transport, culturalology, culturalological and legal precautionary direction, compulsory culturization of road users.

Стаття надійшла до редакції: 15.03.2021 р.

Прийнята до друку: 20.04.2021 р.