

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
ORCID: 0000-0001-9166-3472

КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО РОЗРОБКИ КУЛЬТУРОЛОГІЧНОГО НАПРЯМУ ЗАПОБІГАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ: ПОНЯТТЯ, ЗМІСТОВНА ХАРАКТЕРИСТИКА, ЗНАЧЕННЯ*

Постановка проблеми. Комплексний підхід до організації та управління процесом запобігання окремим правопорушенням, зокрема й у сфері безпеки дорожнього руху, не викликає сумнівів. Термін «комплекс» (від лат. *complexus* – зв’язок, сполучення, поєднання) перекладається сучасною мовою як сукупність предметів і явищ, що складають єдине ціле. У наукових та інших публікаціях, офіційних документах дуже часто вживається цей термін, коли йдеться про стратегії, програми, плани запобігання злочинності. Вважається, що їх комплексність є однією з умов успішної боротьби з різними проявами людської деструктивної поведінки. Правда, іноді критично відмічається, що комплексні програми з точки зору їх розробки і побудови розуміються дуже спрощено, а саме як перелік завдань і приписів, що не володіють цілеспрямованістю, єдністю замислу, домінуючим об’єктом запобіжного впливу. Все це пояснюється наслідком недостатньо чіткого розуміння принципу комплексності як методологічного й організаційно-управлінського інструменту побудови запобіжних стратегій, програм, планів специфічного призначення у сфері безпеки дорожнього руху, спрямованих на скорочення порушень Правил дорожнього руху (далі – ПДР) і смертності та травматизму від дорожньо-транспортних пригод (далі –

ДТП). Простий «контейнерний» набір запобіжних (на думку розробників) заходів і засобів ще не є комплексом. Комплексність, якщо вона лежить в основі стратегічного програмування і планування, передбачає обов’язковість домінуючого об’єкта/об’єктів запобіжного впливу, специфічний – відповідний саме йому – й достатній набір завдань і заходів для ефективного запобіжного впливу, помірність їх кількісно-якісних показників, адекватність суб’єктів цілі запобігання автотранспортним правопорушенням (суб’єктність), їх командну відповідальність щодо досягнення поставленої цілі та ін. Відсутність одноставного розуміння комплексного підходу, самої комплексності, змістовної кількісно-якісної характеристики явища і невикористання цих знань як методологічного принципу для розробки нормативно-правових актів та програмних документів країни робить актуальним для теорії і практики дослідження низки важливих питань проблеми комплексності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. За останні роки у світовій практиці запобігання окремим проявам злочинності підвищився науково-практичний інтерес до проблеми комплексного підходу під час розробки і впровадження відповідного комплексу заходів і засобів. Теоретики і практики стали працювати над адекватним розумінням сутності цього методологічного принципу, його змістовного навантаження при створенні комплексних стратегій і державних програм, зокрема й у

* *Примітка.* Наукова стаття підготовлена на виконання теми фундаментального дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні».

сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. У роботах А. П. Закалюка, Л. М. Давиденка, М. Г. Колодяжного та інших науковців поняття комплексності розглядається лише як одна з умов успішного програмування і планування завдань та приписів, або як синонім поняття системного підходу, що, на нашу думку, не є правильним. Однак у роботах перелічених авторів немає змістовної характеристики комплексного підходу, а тим більше не йдеться про вимоги до наповнення комплексності конкретним змістом. Висловлене стосується й структури чинної Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (далі – Державна програма).

Мета статті полягає у дослідженні змістовної кількісно-якісної характеристики комплексності і наданні певних рекомендацій практикам щодо її використання під час складання ними програм запобігання, зокрема автотранспортним правопорушенням.

Виклад основного матеріалу. Необхідність дотримання методологічного принципу комплексного підходу до дослідження і розв'язання теоретико-прикладних соціальних проблем у загальному вигляді його розуміння не викликає заперечень. Однак поняття комплексності (особливо її змістовне наповнення при розробці конкретного практичного завдання, скажімо, підвищення безпеки у сфері дорожнього руху) потребує певних уточнень і подальшого розвитку.

У 70–90-х роках ХХ ст. актуальною для вітчизняної науки, зокрема кримінології, була проблема прикладного застосування кримінологічних надбань при розробці і практичному впровадженні – різних за територіальним масштабом і призначенням – програм і планів загальносоціального і спеціально-кримінологічного запобігання злочинності та окремим її проявам. Обов'язковою ознакою зазначених документів була комплексність запобіжних напрямів і заходів. У наукових публікаціях висловлювалися судження, що при комплектуванні програм і планів запобігання злочинності поєднуються запобіжні ресурси багатьох його суб'єктів із метою максимально ефективного міждисциплінарного впливу на криміногенні об'єкти – її причини та умови¹. Комплексне планування являло

собою систему обов'язкових для всіх відповідних суб'єктів приписів економічного, культурного, ідеологічного, організаційного, правового та іншого характеру, спрямованих безпосередньо чи опосередковано на запобігання і викорінення злочинів, правопорушень і негативних явищ. Ці плани розглядалися як складова частина державного планування економічного та соціального розвитку², що утруднювало у разі їх впровадження концентрацію запобіжних зусиль на запобіганні конкретним злочинним проявам і криміногенним явищам. Комплексний підхід до боротьби зі злочинністю зумовлений ще й тим, що ця боротьба має міждисциплінарний характер, а тому цей підхід передбачає так само врахування рекомендацій, розроблених кримінологією, психологією, педагогікою, криміналістикою, технічними науками та іншими галузями знань (при цьому наводилася модель (проект) комплексної програми боротьби зі злочинністю)³.

Комплексний підхід, як підхід багатоцільовий, потребує: а) визначення «древа цілей» і серед них – головної мети; б) обґрунтування можливості досягнення останньої за конкретний проміжок часу; в) окреслення кола набору тих адекватних до цілі заходів і засобів, що реально здатні з найбільшою оптимальністю забезпечити реалізацію задуму (з урахуванням того, що ці заходи і засоби та інші ресурси є в наявності у суб'єктів запобіжної діяльності); г) установлення належних субординаційних і координаційних взаємозв'язків, відповідальності і самооцінки⁴. Досліджуючи теоретичні засади кримінологічного планування щодо запобігання злочинності та її злочинним проявам, А. П. Закалюк серед вимог називав й комплексність. При цьому він пояснював, що цим поняттям у контексті управлінських рішень охоплюється не лише вирішення основних питань проблемної ситуації, а й інші заходи, що сприяють та ресурсно забезпечують її розв'язування⁵.

² *Комплексное планирование профилактики правонарушений* (Всесоюзный институт по изучению причин и разработке мер по предупреждению преступности, 1979) 8

³ Бородин С. В. *Борьба с преступностью: теоретическая модель комплексной программы*. (Наука, 1990) 27

⁴ *Комплексное изучение системы воздействия на преступность (методологические и теоретические основы)* (Изд-во Ленинград. ун-та, 1978) 21, 24, 25.

⁵ Закалюк А. П. *Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки* (Видавничий Дім «Ін Юре», 2007) 412, 415

¹ Клочков В. В., Шляпочников А. С., Кудрявцев В. Н. и др. *Теоретические основы предупреждения преступности* (Юрид лит, 1977) 191–197

У цілому правильне розуміння науковцями поняття й ознак комплексності відповідало вимогам часу. Разом із тим широке і навіть філософське його розуміння лише як міждисциплінарного принципу мало своїм наслідком створення (починаючи з Державної програми боротьби зі злочинністю від 25 червня 1993 р.) надто перевантажених за цілями, завданнями, об'єктами запобіжного впливу, суб'єктами, заходами та кінцевими результатами документів. Останні виявлялися майже тотожними за своїм змістом і комплексами запропонованих у них приписів. Такі програми, плани, стратегії запобігання злочинності неможливо було забезпечити ресурсами у достатньому обсязі. Це, по-перше. По-друге, відсутнім, по суті, був центральний керівний орган, що відповідав би за виконання цих завдань і заходів. По-третє, сформульовані завдання часто мали неконкретний, іноді другорядний характер, що не узгоджувалося з «духом» комплексу. По-четверте, виконавцям бракувало професіоналізму, не говорячи вже про ресурсне забезпечення. Можливо, з цих та деяких інших причин подібні комплексні програми, які обстоюють дехто з учених та розробників сучасних стратегій запобігання окремим видам злочинів, не спрацьовують. За останні роки жодна зі схвалених Кабінетом Міністрів України стратегій скорочення рівня смертності і травматизму внаслідок ДТП не була виконана (хоча б частково). До речі, й питання відповідальності за це ніхто не підіймав.

Виходить, що комплексні стратегії, програми, плани – це фікція, формальність, чергове окозання. Складається враження, що справа комплексного планування і програмування зайшла у глухий кут. Але не слід поспішати з таким категоричним висновком, особливо коли йдеться про комплексне планування заходів і засобів запобігання певним видам злочинних проявів. Вихід із цієї ситуації може бути у використанні у сфері безпеки дорожнього руху культурологічного превентивного напрямку, в якому комплексність забезпечується специфічним набором заходів, приписів, засобів, знарядь, що підкорюються виключно домінуючій для цього напрямку запобіжній ідеї.

Культурологічний напрям запобігання автотранспортним правопорушенням (деліктам, кримінальних правопорушенням) є нарощування насамперед нормативно-правового тиску, примусу (іноді ми вживаємо у цьому розумінні термін «репресія») на людський фактор за допомогою специ-

фічного набору заходів, засобів, технічного обладнання. Як ми неодноразово роз'ясняли у статтях і тезах, присвячених цій фундаментальній темі, цей напрям є узагальненням комплексного планування за відповідною програмою запобіжних заходів, «ударною» силою запровадження на першому етапі відповідних заходів, які хоча й повільно, але все ж таки реалізуються. Примусовість, або репресивність, не означає, як декому здається, «панування репресії», тобто посилення застрашливих, жахливих санкцій, що передбачені законодавством деяких країн світу (невизначені розміри штрафу, довічне позбавлення волі і навіть страта). «Технічна культуризація» учасників дорожнього руху досягається, за свідченням світової практики, за рахунок: 1) реалізації постійного психологічного тиску остраху/страху на людську свідомість і волю за неминучі суттєві втрати матеріального і нематеріального характеру при порушенні ПДР, 2) застосування обмежуючих процедур щодо відновлення прав і свобод у постделіктний чи посткримінальний період. Культурологія дорожнього руху не є продуктом наукової фантазії, міфології, примхи, а, навпаки, є необхідним наслідком пошуку національних шляхів розв'язання проблеми скорочення рівнів смертності і травматизму на дорогах України. Саме такий шлях, ще раз повторимося, обрав законодавець багатьох країн Європи починаючи з 60–70-х років ХХ ст., коли гостро постала проблема ДТП. Так, зокрема, Кримінальним кодексом ФРН була криміналізована значна частина автотранспортних правопорушень, які за нашим законодавством віднесені або до адміністративних деліктів, або взагалі не є такими. У свою чергу, законодавство Великої Британії за останні 70 років пройшло власний шлях еволюції переважно в бік посилення юридичної відповідальності за порушення ПДР¹.

Перший етап (60–70-ті роки ХХ ст.) скорочення тяжких наслідків аварійності на дорогах засобами нормативно-правового репресивного характеру європейські і деякі азійські країни вже пройшли (до речі, цього факту не враховують критики культурологічного напрямку) або ще проходять

¹ Колодяжний М. Г. *Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія* (Право, 2023) 76 <https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2022/11/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D1%8F%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-Vizion-zero_.pdf> (дата звернення 15.04.2023)

(наприклад, Польща) з різними, але позитивними результатами. Наступне десятиліття (2021–2030 рр.) з огляду на позитивні зміни у сфері безпеки дорожнього руху внаслідок рішучого впровадження культурологічного запобіжного напрямку повинно стати для Європи переломним моментом – очікується зниження смертності і травматизму на 50%.

Культурологічний напрям запобігання автотранспортним правопорушенням потребує, на наш погляд, специфічного комплексного підходу, який передбачає, зокрема, таке.

1. Визначення домінуючого об'єкта запобіжного впливу, яким на сьогодні (при важливості й інших) є водій транспортного засобу – «людський фактор». Раніше нами неодноразово зазначалося, що серед 28 різновидів ДТП, котрі щорічно обліковуються Департаментом патрульної поліції Національної поліції України, цей об'єкт традиційно пов'язується з такими порушеннями ПДР, як: порушення правил маневрування (початок дорожнього руху, перестроювання транспортного засобу, повороти ліворуч – праворуч, розворот та деякі інші дії (п. 1.10 ПДР), перевищення безпечної і встановленої швидкості руху, недотримання вимог проїзду перехрест'я і дистанції руху, керування транспортним засобом у стані сп'яніння, порушення правил проїзду пішохідних переходів. Ми ще раз звертаємо увагу на ці порушення ПДР для того, щоб підкреслити: всі вони, безсумнівно, є свідомим, вольовим, емоційним, часто зухвалим ігноруванням обережності, бравадою, лихацтвом, агресивним водінням, сп'янінням і просто звичкою некритичного ставлення до своєї поведінки. Результати узагальнення у 2022 р. 810 кримінальних правопорушень, передбачених частинами 1–3 ст. 286 КК України і розглянутих судами України протягом 2018–2020 рр., підтверджують цей висновок. Наведемо лише деякі з отриманих нами даних. Так, понад ¼ водіїв порушили правила початку дорожнього руху та зміни його напрямку (п. 10.1 ПДР); перевищили безпечну швидкість руху, що потягло наслідки, передбачені ч. 1 ст. 286 КК України – 15,9%, наслідки за ч. 2 ст. 286 КК України – 30,2%, наслідки за ч. 3 ст. 286 КК України – 58,3% (п. 12.1 ПДР). Смертність і травматизм як наслідки порушення правил переїзду пішохідних переходів, що передбачені частинами 1–3 ст. 286 КК України, отримали кваліфікацію за відповідними частинами у 14,3%, 17,4%

та 33,3% випадків (п. 18.1 ПДР). Такі чи приблизно такі показники наведено й іншими дослідниками. Зі слів засуджених, мотивами порушень ПДР стали: бравада, схильність до ризику, ігнорування обережності, рух навмання, захоплення швидкістю і потужністю транспортного засобу та ін. Образно кажучи, криміногенний делікт (наприклад, перевищення швидкості) з «мовчазної згоди» транспортного засобу, який не обладнаний приборами попередження водіїв про небезпечний рух або автоматичного його регулювання, перетворюється у кримінальне правопорушення. Впевнений, що таке обладнання вже скоро стане обов'язковим для будь-якого транспортного засобу.

Отже, за виключенням деяких особливостей людської натури, поведінка водія достатньо осмислена, вольова, але водночас й слабко контрольована, часто розрахована на відсутність зовнішнього контролю. Настання наслідків ДТП уявляється (якщо взагалі така думка виникає) абстрактно.

Виходячи зі сказаного, домінуючим об'єктом запобіжного впливу мають стати свідомість, воля і емоції водія. Інші детермінуючі ДТП фактори, наприклад, дорожня інфраструктура, є так само важливими факторами, які ігнорувати не можна. Однак на першому етапі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні запобіжний вплив слід зосередити на людському факторі. Швидко вплинути на психіку водія з метою підняти, так би мовити, його культуру водіння можна тільки заходами і засобами культурологічного вектора системи запобігання автотранспортним правопорушенням. На першому етапі примусова технічна культуризація учасників дорожнього руху, як це підтверджується європейськими країнами, можлива лише під постійним тиском загрози неминучості настання суворих стягнень/санкцій у частині обмеження чи втрати прав і свобод. Головне, щоб така практика в Україні стала правилом, а не винятком. Для порушників правил дорожнього руху «виваженої й збалансованої відповідальності», як дехто пропонує, взагалі не може бути.

Вважаємо, що без визначення домінуючого об'єкта запобіжного впливу конгломератний набір начебто запобіжних заходів і засобів не відповідає принципу комплексного підходу.

2. Формування реальної для країни цілі, враховуючи наявні можливості і достатні ресурсні спроможності держави та її інституцій. Можливість передбачає наявність умов, сприятливих для здій-

снення комплексу заходів, та обстановки, яка дає шанс їх виконати. Спроможність указує на ресурсний потенціал та вміння професійного використання і критичної оцінки досягнень чи невдач з певними, можливо, організаційно-управлінськими висновками. На жаль, на сьогодні в Україні і можливості, і спроможності обмежені, але вони зовсім не виключають ідею впровадження саме культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням. Етична складова культурології безпеки дорожнього руху в умовах воєнних дій повинна спрацювати. Відповідно до Стратегії підвищення рівня дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. і Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року цілями цих директив є: зниження смертності внаслідок ДТП на 30% та зменшення соціально-економічних витрат через дорожньо-транспортний травматизм, запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення, а також створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі.

Серед зазначених цілей найбільш конкретною і, напевно, головною є ціль зниження на 30% рівня смертності від ДТП протягом трьох років. Через її досягнення вирішуються й інші завдання. Вибір шляхів і способів розв'язання цих проблем залежить виключно від суб'єктивної позиції розробників Державної програми. Вони відкидають, за їх термінологією, традиційну систему безпеки дорожнього руху, оскільки в ній «відсутній системний підхід щодо розв'язання нагальних проблем організації безпеки дорожнього руху». Така ситуація, уявляється, не дасть позитивного результату – зменшення кількості ДТП. Що означає «традиційна система», «системний підхід», чому цей підхід не дає «позитивного результату», невідомо і незрозуміло. Однак тут же пропонується «ноу-хау» – оптимальний спосіб, яким передбачається удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та ведення обліку й аналізу даних про ДТП; підвищення рівня безпеки на дорогах та дорожньої інфраструктури; покращення безпечної поведінки учасників дорожнього руху; удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками ДТП, надання допомоги; забезпечення дотримання ПДР. І все

це, за текстом Державної програми, сприятиме зниженню щонайменше на третину смертності від ДТП протягом трьох років.¹ Правда, у рубриці «Основні принципи розв'язання проблеми напрямів реалізації Стратегії та пріоритети роботи з підвищення безпеки дорожнього руху» аналізованого документа пояснюється, що розв'язання зазначеної проблеми здійснюється шляхом упровадження сучасних вимог і технологій, які системно охоплюють усі ключові аспекти безпеки дорожнього руху, зокрема поведінку людини (людський фактор), дорожню інфраструктуру, конструктивну безпечність транспортних засобів та ін.² Напевно, серед усіх ключових аспектів запобігання/скорочення смертності і травматизму на перше місце був поставлений культурологічний запобіжний напрям, а саме «людський фактор». Проте у подальшому (що знайшло конкретизацію й у Державній програмі) цей аспект був змінений на інші, важливі, однак на сьогодні ненагальні моменти. Так, у Додатку 2 «Завдання і заходи з виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» на перше місце поставлено завдання удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом розробки технічного завдання та методики визначення економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням людей внаслідок ДТП та завданої національній економіці шкоди від ДТП; забезпечення функціонування медичних висновків для отримання водійського посвідчення в електронній системі охорони здоров'я; проведення наукових і науково-технічних досліджень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема, розробки посібника-настанови для територіальних громад щодо просторового планування територій; розробки вимог щодо проведення інженерних вишукувань для будівництва на території України; розробки вимог щодо проектування споруд і заходів з інженерного захисту територій, будівель, споруд від шкідливої (руйнівної) дії небезпечних геологічних процесів; розробки вимог щодо проектування інженерних заходів із запобігання підтопленню ґрунтовими водами.

¹ Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 21.12.2021 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 49.

² Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: схвал. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. *Урядовий кур'єр*. 2020. № 24.

У рубриці 3 «Забезпечення безпеки на дорогах та безпеки дорожньої інфраструктури» Додатку 2 заплановано здійснити: проектування і будівництво з метою ліквідації концентрації ДТП та аварійно-небезпечних ділянок шляхом впровадження інженерних рішень для зменшення кількості ДТП; будівництво шляхопроводів (тунелів) на перетині із залізничними коліями; влаштування автоматичних пунктів (майданчиків) для габаритно-вагового контролю; влаштування амортизаційних пристроїв (демпферні системи) на автомобільних дорогах державного значення поза межами населених пунктів і т. д. Пунктом 5 Додатку 2 «Забезпечення безпечної поведінки учасників дорожнього руху» Державної програми передбачено лише два види заходів: а) проведення загальнонаціональних (за кількістю б) просвітницьких компаній (теле-, радіо-, зовнішня реклама тощо) з метою інформування населення про необхідність дотримання ПДР та зниження рівнів виникнення небезпечних ситуацій на дорогах; б) створення освітньої online платформи з безпеки дорожнього руху та життєдіяльності. У п. 6 «Здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод та надання медичної допомоги» Додатку 2 сформульовані заходи, що спрямовуються на удосконалення поставарійної діяльності відповідних суб'єктів (наприклад, придбання обладнання, підготовка особового складу для ліквідації наслідків ДТП, закупівля манекенів для серцево-легеневої реанімації, медичних аптечок, мірного дорожнього колеса для проведення замірів на місці ДТП, укомплектування повноростовими манекенами немовлят тощо).

Перш ніж звернутися до останнього п. 7 Додатку 2 «Забезпечення дотримання Правил дорожнього руху» Державної програми, зробимо деякі попередні висновки.

Ледве чи можна конгломерат заходів, що нагадують відомих персонажів байки І. А. Крилова лебедя, рака і щуки, назвати комплексом, чи комплексним підходом до розв'язання проблеми скорочення смертності від ДТП на 30%. Вони об'єктивно не спроможні рішуче вплинути на свідомість і волю учасників дорожнього руху. Кожний комплекс – це результат творчого пошуку, навіть «інженерного винаходу», що впливає на об'єкт, змінюючи його стан і тенденції розвитку на краще. І саме в цьому і полягають труднощі складання комплексу.

У п. 7 Додатку 2 вжита спроба поєднання цільового і ресурсного аспектів запобігання автотранспортним правопорушенням. Заходи, передбачені цим пунктом (а їх 20), можна класифікувати на:

- організаційно-управлінські (наприклад, забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень ПДР; проведення державної експертизи комплексної системи захисту інформації ГТС «Система фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі»; модернізація центру обробки даних системи фіксації адміністративних правопорушень; послуги з розроблення технічного завдання проекту та програмного забезпечення на створення системи радіочастотної ідентифікації та інші схожі заходи покращення фіксації та обліку ДТП);

- технічно-комерційні, що спрямовані у переважній більшості на підвищення ресурсного забезпечення основного суб'єкта запобігання автотранспортним правопорушенням – МВС України (наприклад, придбання комплексів автоматичної фіксації порушень ПДР; закупівля спеціальних технічних приладів для встановлення стану алкогольного і наркотичного сп'яніння, транспортних засобів з інтегрованою системою контролю швидкості транспорту, витратних матеріалів для проведення огляду на стан сп'яніння тощо);

- інформаційно-пропагандистські (розвиток Єдиної інформаційної системи МВС із метою реалізації функцій інформування населення про забезпечення безпеки дорожнього руху шляхом придбання відповідного обладнання для її модернізації і програмного забезпечення).

На жаль, і п. 7 Додатку 2 Державної програми не відповідає вимогам комплексу, оскільки, по-перше, домінуючий об'єкт запобіжного впливу – людський фактор зникає під купою другорядних заходів і завдань, які за своєю, так би мовити, енергетичною характеристикою не здатні покращити катастрофічний стан дорожнього руху; по-друге, він перенасичений техніко-технологічними завданнями комерційного характеру (в основному не запровадження, а придбання технічного обладнання, яке невідомо коли запрацює і чи запрацює взагалі; по-третє, важливі для повноцінного комплексу соціальні, нормативно-правові, етичні, інформаційно-комунікативні та інші його

складові, заходи яких, за словами А. П. Закалюка, повинні утворювати «дружний союз», не представлені. Отже, вважати Державну програму і Додаток 2 до неї комплексними документами недоречно.

3. Будь-який комплекс, спрямований на криміногенний об'єкт, має кількісно-якісні показники. Цей комплекс створюється, виходячи з особливостей об'єкта запобіжного впливу. Йдеться про змістовну характеристику, або про змістовне наповнення комплексу заходами. Такими показниками, на наш погляд, можуть бути: обсяг, набір запобіжних напрямів та відповідних їх природі заходів і засобів, суб'єкти.

Обсяг комплексності заходів при чітко уявленому об'єкті запобіжного впливу означає кількісну їх визначеність, мінімальну достатність для розв'язання актуального на конкретний період часу завдання. При цьому обов'язково ураховується ресурсний потенціал держави і строк виконання завдання.

Складовий набір комплексності заходів, тобто його структура, суворо залежить від природи криміногенності об'єкта запобіжного впливу. Культурологія дорожнього руху – не суто кримінологічна проблема. Вона, як запобіжний комплекс, поєднує заходи і засоби різних галузей права і знань. Смертність і травматизм від ДТП – це лише незначна частина масових у нашій країні ПДР – адміністративних, як правило, правопорушень. Отже, деліктогенність з її найбільш небезпечними проявами недотримання ПДР – це предтеча кримінальності. Очевидно, що максимальне придушення будь-якої деліктності – завдання насамперед правового регулювання, сила примусового тиску якого на людський фактор повинна обов'язково включати в запобіжний комплекс заходи і засоби, що, з одного боку, забезпечують невідворотність санкцій та приписів такого репресивного тиску, а з другого, стимулюють дотримання ПДР завдяки покращенню інфраструктури, управління, контролю, начислення бонусів тощо. У зв'язку з цим А. П. Закалюк у запобіганні злочинності та її проявам звертає увагу на кримінологічний принцип відповідності. Такий принцип полягає в тому, що будь-якому криміногенному чиннику, виявленому дослідженням, має відповідати комплекс заходів. Останній має визначатися у такий спосіб, щоб забезпечувати достатній запобіжний вплив на виявлений чинник із метою усунення/відвер-

нення його дії¹. Досягти «відповідності і достатності» запобіжного комплексу є можливим, якщо використовувати чи то чужий досвід, чи то ретельно відбирати з міжнародного і національного арсеналу найбільш ефективні, реально здійснювані у наших (не простих!) умовах заходи і засоби, чи то додатково розробляти ноу-хау у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Як зазначалося вище, об'єктом культурологічного запобіжного впливу є, зокрема, людський фактор – учасники дорожнього руху, а точніше їх свідомість, воля, емоції. Значить, запобіжний комплексний набір (сукупність) «приречений» бути максимально націленим, сконцентрованим на подібний делікторушійний соціально-психологічний чинник.

Комплексний підхід як такий підхід, що спрямовується на конкретний об'єкт/об'єкти, зумовлює і комплексну суб'єктність, тобто наявність суб'єктів виконання комплексу заходів. Суб'єкт запобіжного впливу, як джерело фізичної чи/або інтелектуальної предметно-практичної діяльності, відбудовує діяльність згідно зі своєю компетентністю (повноваженнями), ресурсним забезпеченням, організаційно-управлінськими принципами субординації і координації, у зв'язку з цим він має права, обов'язки і несе відповідальність за повноту і якість реалізації запланованих завдань і заходів.^{2 3}

Принцип відповідності лежить і в підґрунті комплексної суб'єктності, тобто ця суб'єктність за своїм спрямуванням, «адресатами» має відповідати заздалегідь відібраному комплексу заходів, який, нагадаємо, визначається домінуючим об'єктом/об'єктами запобіжного впливу⁴. Комплексна суб'єктність передбачає професіоналізм і навіть спеціалізацію виконавчого суб'єкта. Це стосується як розробників комплексних заходів на державному і регіональному рівні, так і спеціалістів центрального державного органу, який відповідальний за адекватність розроблених за-

¹ Закалюк А. П. *Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Кн. 3: Практична кримінологія* (Видавничий Дім «Ін Юре», 2007) 1

² Клочков В. В., Шляпочников А. С., Кудрявцев В. Н. и др. *Теоретические основы предупреждения преступности* (Юрид. лит., 1977) 151

³ Голіна В. В. *Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посіб.* (Нац. юрид. акад. України, 2011) 61–62.

⁴ Закалюк А. П. *Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Кн. 2: Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів* (Видавничий Дім «Ін Юре», 2007) 692–693

ходів цілі запобігання та їх реальне здійснення. У Державній програмі центральними органами зазначені: Державне агентство інфраструктурних проєктів, Міністерство інфраструктури (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України), Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства і, врешті-решт, Кабінет Міністрів України. Саме йому до 1 лютого щороку Державне агентство інфраструктурних проєктів повинно надавати інформацію про стан виконання заходів Програми. Серед безпосередніх виконавців Державної програми вказані: Мінінфраструктури, МОН, МОЗ, Мінрегіон, Укрінфрапроєкт, МВС, Національна поліція, Укравтодор, Укртрансбезпека, ДСНС. Про те, хто і перед ким несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання заходів, наразі невідомо. Водночас будь-яких органів, на які покладался б обов'язок неупереджено висвітлювати виконання Програми, не передбачено. Не виключено, що це пов'язано з обмеженим або навіть спрощеним розумінням комплексності заходів під час їх планування. Інше ставлення до розглядуваної проблеми спостерігаємо у зарубіжних країнах. Як приклад, звернемося до досвіду Ірландії.

Згідно з черговою п'ятою стратегією безпеки дорожнього руху країна, яка демонструє значні успіхи на поступовому шляху скорочення смертності і травматизму, наголосила, що запорукою її (стратегії) ефективності є комплекс заходів, котрий ґрунтується на принципах державної політики. Такими принципами є політична прихильність; наукова обґрунтованість; обмін даними між зацікавленими суб'єктами запобігання автотранспортним правопорушенням; застосування інновацій при здійсненні заходів; партнерство; забезпечення необхідного фінансування; активне втручання правоохоронних органів; широка медіа підтримка державної політики у цій сфері та ін. Виходить, що комплекс – це не лише сукупність заходів і завдань, об'єднаних єдиною ціллю і спрямованих на об'єкт/об'єкти з метою зміни їх стану відповідно до поставленої мети, а й командна робота та колективна відповідальність. Недарма Швеція, яка є світовим лідером у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, реалізуючи з 1997 р. амбітну стратегію Vision Zero (нульова смертність від ДТП), покладає відповідальність за досягнення такої цілі не лише на безпосередніх учасників дорожнього руху, а й на тих,

хто проєктує транспортну систему, управляє транспортними потоками, виробляє транспортні засоби, приймає законодавство у цій сфері¹.

Значення комплексного підходу до вирішення соціальних проблем, у тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, визначається його затребуваністю сучасною практикою при використанні об'єднаних зусиль державних і суспільних інституцій для досягнення у перспективі цілі Vision Zero. Наведемо ще трішки аргументів на доповнення існуючої оцінки цього підходу.

Характерною і навіть головною особливістю проблеми кримінологічного запобігання проявам криміногенних явищ у сфері безпеки дорожнього руху, як, до речі, й інших видів протиправної поведінки людей, є комплексність запобіжних заходів і засобів. Ідею соціальної значущості комплексного підходу до розв'язання теоретичних і прикладних питань аналізованої проблеми необхідно і надалі підтримувати, творчо розвивати, впроваджувати у концепціях, стратегіях і на їх основі створювати дійові програми і плани комплексного впливу на ті безпосередні, роками усталені явища суб'єктивного і об'єктивного характеру, які детермінують транспортні правопорушення або, словами академіка О. М. Костенка, відтворюють «епідемію протиправності» на дорогах країни. Одночасно принцип комплексності при адекватному і глибокому розумінні його сутності та призначення застерігає від поверхового його використанні під час формування програм і планів запобігання автотранспортним правопорушенням, непослідовного і передчасного застосування заходів і засобів, що робить їх мало придатними для оперативного і рішучого впливу на криміногенний стан у зазначеній вище сфері. Крім того, цей принцип попереджує про неприпустимість механічного запозичення заходів і засобів комплексних програм і планів зарубіжних країн, які вже мають певний досвід позитивного впровадження комплексного культурологічного запобіжного напрямку і зараз переходять до наступного етапу (удосконалення дорожньої інфраструктури, конструкції транспортних засобів тощо).

¹ Колодяжний М. Г. *Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія* (Право, 2023) 56–58 <https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2022/11/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D1%8F%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9.-%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-Vizion-zero_.pdf> (дата звернення 15.04.2023)

Висновки. Світовий і національний український досвід свідчить про пріоритетність комплексного підходу до програмування і планування процесу запобігання протиправним діям, у тому числі й у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Комплексність як методологічний принцип поєднання запобіжних зусиль державних і суспільних інституцій вимагає: реалістичного уявлення про максимально досяжну ціль у сфері безпеки дорожнього руху в конкретних соціальних умовах країни; визначення за результатами кримінологічного аналізу домінуючого детермі-

нантного об'єкта вчинення ДТП або його властивостей; з урахуванням уразливості домінуючого об'єкта запобіжного впливу установа комплексного мінімуму заходів і засобів (комплексний набір), що здатний забезпечити досягнення запрограмованої цілі; формування адекватного складу суб'єктів (комплексна суб'єктність) для успішного виконання завдань і заходів впливу; наявності достатніх ресурсів для реалізації стратегічних задумів; обов'язковості координації запобіжної діяльності і контролю за процесом її здійснення; командної відповідальності за кінцевий результат.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Derzhavna prohrama pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2023 roku: zatv. postanovoioiu Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.12.2021 r. №4. (2021). *Ofitsijnyj visnyk Ukrainy – Official Gazette of Ukraine*, art. 49.
2. Stratehiia pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku: skhval. rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.10.2020 r. №24. (2020). *Uriadovi kurier – Government Courier*.

Bibliography

Authored books

1. Borodyn S. V., *Borba s prestupnostiu: teoretycheskaia model kompleksnoi prohrammy* [Fight against crime: theoretical model of a comprehensive program] (Nauka, 1990) 272 (in Russian)
2. Golina V. V., *Zapobihannia zlochynnosti (teoriia i praktyka): navchalnyi posibnyk* [Crime prevention (theory and practice): textbook] (Natsionalna yurydychna akademiia Ukrainy, 2011) 120 (in Ukrainian)
3. Klochkov V. V., Shliapochnikov A. S., Kudriavtsev V. N., *Teoreticheskie osnovy preduprezhdeniia prestupnosti* [Theoretical foundations of crime prevention] (Yurid. lit., 1977) 255 (in Russian)
4. Kolodiaznyi M. H., *Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy: monohrafiia* [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine: monograph] (Pravo, 2023) 300 (in Ukrainian)
5. Zakaliuk A. P., *Kurs suchasnoi ukrainskoi kryminolohii: teoriia i praktyka: u 3 kn. Kn. 1: Teoretychni zasady ta istoriia ukrainskoi krminolohichnoi nauky* [Course of modern Ukrainian criminology: theory and practice: vols. 1–3. Vol. 1: Theoretical foundations and history of Ukrainian criminological science] (Vydavnychi Dim «In Yure», 2007) 424 (in Ukrainian)
6. – *Kurs suchasnoi ukrainskoi kryminolohii: teoriia i praktyka: u 3 kn. Kn. 2: Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia vchynenniu okremykh vydiv zlochyniv* [Course of modern Ukrainian criminology: theory and practice: vols. 1–3. Vol. 2: Criminological characteristics and prevention of certain types of crimes] (Vydavnychi Dim «In Yure», 2007) 712 (in Ukrainian)
7. – *Kurs suchasnoi ukrainskoi kryminolohii: teoriia i praktyka: u 3 kn. Kn. 3: Praktychna kryminolohiia* [Course of modern Ukrainian criminology: theory and practice: vols. 1–3. Vol. 3: Practical criminology] (Vydavnychi Dim «In Yure», 2007) 320 (in Ukrainian)

Non-authored books

8. *Kompleksnoe izuchenie sistemy vozeistviia na prestupnost (metodolohycheskie i teoreticheskie osnovy)* [Comprehensive study of the system of influence on crime (methodological and theoretical foundations)] (Izdatelstvo Leninhradskoho universiteta, 1978) 150 (in Russian)
9. *Kompleksnoe planirovanie profilaktiki pravonarusheniy* [Comprehensive crime prevention planning] (Vsesoiuznyi institut po izucheniiu prichin i razrabotke mer po preduprezhdeniiu prestupnosti, 1979) 95 (in Russian)

Голіна В. В.

Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика, значення

За сучасним теоретико-прикладним уявленням обов'язковою умовою ефективної діяльності щодо вирішення соціальних проблем, у тому числі проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, є комплексний підхід до її формування. Комплексність визначається як сукупність запобіжних заходів і засобів, що за своїм стратегічним призначенням поєднує зусилля низки державних, суспільних і громадських інституцій стосовно запобігання автотранспортним правопорушенням, особливо ДТП. Комплексність як методологічний принцип створення зазначеної сукупності при програмуванні і плануванні – складний творчий процес, котрий повинен підкорятися певним вимогам кількісно-якісного характеру. Кількісними і якісними компонентами комплексності виступають: мінімальний, але достатній для досягнення цілі, набір завдань і приписів; визначення домінуючого об'єкта їх запобіжного впливу; відповідний склад суб'єктів такого впливу (суб'єктність комплексу); достатність ресурсного забезпечення для здійснення запобіжної діяльності і досягнення запланованого результату; кваліфікована координація і постійний об'єктивний контроль за процесом реалізації запобіжних завдань і приписів; командна відповідальність і зацікавленість у досягненні кінцевої цілі. Аналіз Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2023 року свідчить про відсутність наукового комплексного підходу при її розробці. У статті обґрунтовується поняття комплексу як теоретичної і прикладної основи культурологічного напрямку запобігання ДТП, надається його змістовна характеристика і формуються вимоги до комплексного програмування і планування завдань та заходів, обговорюється подальше удосконалення застосування на практиці принципу комплексності.

Ключові слова: комплексність, комплексний підхід, культурологічний напрям, безпека дорожнього руху.

Golina V. V.

Comprehensive approach to the development of cultural direction to the prevention of motor vehicle offenses: concepts, meaningful characteristic, importance

According to modern theoretical and applied concepts, a comprehensive approach to its formation is a prerequisite for effective action to address social problems, including the problem of road safety in Ukraine. Comprehensiveness is defined as a set of preventive measures and means that, by its strategic purpose, combines the efforts of a number of state, social and public institutions to prevent motor vehicle offences, especially road accidents. Complexity, as a methodological principle of creating the specified totality in programming and planning, is a complex creative process that must comply with certain quantitative and qualitative requirements. The quantitative and qualitative components of complexity are: a minimum, but sufficient to achieve the goal, set of tasks and regulations; determination of the dominant object of their preventive impact; appropriate composition of the subjects of such impact (subjectivity of the complex); adequacy of resources for preventive activities and achievement of the planned result; qualified coordination and constant objective control over the process of implementation of preventive tasks and regulations; team responsibility and interest in achieving the planned result. The analysis of the State Programme for Improving Road Safety for the Period up to 2023 shows that there is no scientific integrated approach to its development. The article substantiates the concept of complexity as a theoretical and applied basis of the cultural direction of road traffic accident prevention, provides its substantive characteristics and formulates requirements for integrated programming and planning of tasks and activities, and discusses further improvement of the application of the principle of complexity in practice.

Key words: complexity, comprehensive approach, cultural direction, traffic safety.

Стаття надійшла до редакції: 20.04.2022 р.

Прийнята до друку: 10.05.2022 р.