

В. С. Батургарєєва, доктор юридичних наук, професор, директор Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0003-3879-2237

В. В. Голіна, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України, головний науковий співробітник Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0001-9166-3472

Б. М. Головкін, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України, головний науковий співробітник Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0002-0333-9806

А. В. Калініна, кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0001-8015-0807

М. Г. Колодяжний, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0003-2149-9165

О. В. Новіков, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0002-2047-1665

І. О. Христич, кандидат економічних наук, доцент, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0001-7494-7289

С. С. Шрамко, кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0002-4453-9118

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ: НА ШЛЯХУ ДО VISION ZERO*

Постановка проблеми. Сучасний світ XXI ст. характеризується багатьма тенденціями. Однією із найбільш показових серед них є розвиток мобільності та технологій. Прагнення людей до швидкого та зручного переміщення різними видами транспорту призводить до об'єктивного збільшення загального та регіонального індексу автомобілізації. Зокрема, за даними Міжнародної організації виробників автомобілів (ОІСА), станом на 2020 р. у світі налічувалось майже 1,6 млрд автомобілів, що експлуатуються. Причому порівняно з 2015 р. кількість автомобілів у світі збільшилась на 300 млн (+20%)¹. За прогнозами Міжнародного енергетичного агентства (ІЕА), до 2050 р. кількість автомобілів у світі може зрости до 3 млрд одиниць². Це свідчить, що з кожним роком ризику настання дорожньо-транспортної смертності й травматизму учасників дорожнього руху лише зростають. Особливо це стосується економічно вразливих держав, до яких належить й Україна.

Відповідно до результатів останнього глобального дослідження ВООЗ, щороку у світі на дорогах гине 1,19 млн осіб. Це означає, що ціна, сплачена за мобільність, залишається надто високою і необхідні термінові дії, щоб досягти мети скоротити

вдвічі смертність і травматизм у дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) до 2030 р.³ Саме така мета визначена у Другому десятилітті дій ООН з безпеки дорожнього руху (далі – БДР), розрахованих на 2021–2030 рр.⁴

Для України соціальна проблема високої смертності на дорогах була, є і, на жаль, залишатиметься ще актуальною тривалий час. Війна та її наслідки лише збільшили кількість загроз у цій сфері. Якщо протягом перших місяців російської військової агресії спостерігалась певне зменшення офіційних статистичних показників щодо БДР⁵, то вже згодом рівень дорожньо-транспортної смертності й травматизму зріс. Зокрема, за інформацією Департаменту патрульної поліції, в Україні у 2023 р. порівняно із 2022 р. мало місце зростання: кількості ДТП із загиблими та травмованими на 26,9% (23 642 проти 18 628 відповідно), чисельності загиблих учасників дорожнього руху на 9,4% (3 053 проти 2 791 відповідно), чисельності травмованих під час ДТП осіб на 27,5% (29 502 проти 23 145 відповідно)⁶. Наведені циф-

³ 'Global status report on road safety 2023' (OICA) <<https://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>> (дата звернення: 21.10.2024).

⁴ 'Decade of Action for Road Safety 2021–2030' (World Health Organization) <<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>> (дата звернення: 21.10.2024).

⁵ Batorygareieva V., Kolodyazhny M., Netesa N. 'War as a Challenge to Road Safety: Damage to Society and the Economy of Ukraine' (2023) 9 (5) Baltic Journal of Economic Studies 48–56. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-5-48-56>; Шрамко С. С., Калініна А. В. 'Злочинність в Україні: яка вона є під час війни та якою може бути у післявоєнний час?' (2022) 44 Питання боротьби зі злочинністю 98–106. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-98; Христич І. О. 'Основні тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту під час воєнного стану в Україні' (2022) 2 Dictum Factum 139–143.

⁶ 'Статистика ДТП в Україні за 2023 рік' (Патрульна поліція) <<https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>> (дата звернення: 21.10.2024).

* *Примітка.* Наукову статтю підготовлено на виконання теми фундаментального дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (№ держ. реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U4105615)

¹ 'Motorization Rate 2020 - Worldwide' (OICA) <<https://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>> (дата звернення: 21.10.2024).

² World Energy Outlook - 2018 <https://iea.blob.core.windows.net/assets/77ecf96c-5f4b-4d0d-9d93-d81b938217cb/World_Energy_Outlook_2018.pdf> (дата звернення: 21.10.2024); Pigato M., Hayde E. 'Taxing Vehicles' World Bank <<https://documents1.worldbank.org/curated/en/863581636144031861/pdf/Taxing-Vehicles.pdf>> (дата звернення: 21.10.2024).

ри доводять, що шанси померти у ДТП в Україні є вдвічі більшими, ніж в ЄС, та аж у п'ятеро порівняно із Норвегією¹, яка має найвищий рівень БДР у світі.

У цьому зв'язку спроби окремих політиків з використанням адміністративного ресурсу державних контролюючих фінансових органів штучно применшити і навіть аморально ігнорувати проблему низького рівня БДР в Україні² не витримують жодної критики та за своєю суттю є цинізмом державницького масштабу. Адже йдеться про життя і здоров'я десятків тисяч наших співгромадян та колосальну економічну шкоду, що, за оцінками Світового банку у цінах 2019 р., сягала майже 70 млрд грн на рік.³

З урахуванням вищевикладеного, а також утрати чинності Стратегії підвищення рівня БДР в Україні на період до 2024 р., наявності багатьох недоліків у державній політиці нашої держави, яка стосується БДР, іноді безвідповідального ставлення багатьох суб'єктів до справи транспортної безпеки, істотного відставання України від прогресивної практики західних країн у вказаній царині, а також необхідності перегляду на парадигмальному й прикладному рівнях існуючих, частково архаїчних, поглядів виникає необхідність у розробці концептуальних положень, які б були покладені в основу доктрини та політики з БДР.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Виходячи із мультисистемного характеру сфери БДР, вона ставала предметом досліджень фахівців з різних галузей знань. Серед зарубіжних учених вагомий внесок у вивчення цієї проблематики здійснили, як-то: А. Агравал (A. Agrawal), М. Бенсон (M. Benson), Е. Бланшар (E. Blanchard), Т. Ваа (T. Vaa), Е. Гіклінг (E. Hickling), Л. Дорн (L. Dorn), Л. Еванс (L. Evans), Р. Елвік (R. Elvik), Г. Менон (G. Menon), П. Ранаде (P. Ranade), Г.-Л. Росс

(H.-L. Ross), М. Соренсен (M. Sorensen), М. Суллман (M. Sullman), М. Хаке (M. Haque), А. Хоє (A. Hoje), Д. Хьюз (D. Hughes) та чимало ін.

В Україні правові та кримінологічні питання БДР ставили у своєму науковому доробку такі дослідники, як: К. Бенца, В. Борисов, В. Бурдін, М. Веселов, С. Гізімчук, Т. Гуржій, Є. Гусева, Н. Давидова, Ю. Данильченко, Р. Демків, Є. Жученко, В. Когут, Ю. Коллер, С. Лихова, В. Мисливий, В. Осадчий, О. Острогляд, В. Парасюк, В. Приходько, І. Риндюк, М. Рудик, А. Собакар, А. Стрижак, М. Хавронюк, А. Чанцева та ін.

Вагомий, без перебільшення, внесок у кримінологічне пізнання соціальної проблеми БДР в Україні здійснив творчий колектив відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, усі представники якого є співавторами цієї статті.

Мета статті – презентація окремих результатів наукового дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» фахівців відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України у виді концептуальних засад забезпечення БДР в Україні та посилення ефективності державної політики України у цій сфері.

Виклад основного матеріалу. Як відомо, безпека, у тому числі БДР, не буває випадковою. Це пояснюється тим, що остання є результатом кропіткої роботи багатьох суб'єктів і корелює з поведінкою мільйонів учасників дорожнього руху: від уважності перехожих та пильності водіїв, які дотримуються правил дорожнього руху (далі – ПДР), до соціальної відповідальності парламенту та уряду, які їх запроваджують. Адже ПДР написані, умовно кажучи, кров'ю осіб, постраждалих у ДТП. «Невипадковість» БДР забезпечується, у першу чергу, концептуальними положеннями, на які вона спирається і реалізовується в реальному житті. Іншими словами, без науки та відповідних теоретичних розвідок апріорі неможливо досягти ефективності при впровадженні будь-якої діяльності, особливо такої складної, якою є БДР. Багатокомпонентність останньої зумовлена природнім включенням до цієї соціальної системи таких складових, як учасники дорожнього руху, транспортні засоби, дороги, правове середовище. Тому в ідеалі напрацювання учених у цій галузі мають стосуватись усіх перелічених елементів.

¹ *Statistics of Road Traffic Accidents – 2023* (United Nations) <https://unece.org/sites/default/files/2024-05/2325852_E_pdf_web.pdf> (дата звернення: 21.10.2024).

² *Примітка.* За підсумками фінансової перевірки наукової діяльності НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України з боку Державної аудиторської служби України, що тривала з червня по грудень 2023 р., було помилково констатовано, що тематика безпеки дорожнього руху є неактуальною та не заслуговує на фінансування з боку держави. При цьому не було надано жодного належного обґрунтування.

³ Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 21.10.2024).

Цим шляхом пішли й науковці відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України при формулюванні та у подальшій плідній розробці анонсованої вище теми фундаментального дослідження, що виконувалась упродовж 2021–2024 рр. Перед творчим колективом стояла та у підсумку була досягнута амбітна мета щодо розробки концептуальних засад і перспективних напрямів стратегії запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, удосконалення чинної системи державного управління забезпечення дорожнього руху в країні з урахуванням стандартів, що містяться у законодавстві ЄС, та особливостей воєнного стану.

Для досягнення поставленої мети команда кримінологів на теоретичному і навіть власному практичному рівнях виконали низку непростих дослідницьких задач: розробили теоретико-методологічні засади дослідження правопорушень у сфері БДР та експлуатації транспорту в Україні; вивчили та узагальнили міжнародно-правову й національну нормативно-правову основу забезпечення дорожнього руху; здійснили кримінологічний аналіз правопорушень у сфері БДР та експлуатації транспорту в Україні з особливим наголосом на періоді правового режиму воєнного стану у нашій державі; надали кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення проти БДР та експлуатації транспорту; дослідили детермінаційні комплекси правопорушень у сфері БДР та експлуатації транспорту; визначили роль жертви при вчиненні останніх; конкретизували сучасний прогресивний зарубіжний досвід забезпечення дорожнього руху відповідно до стратегії Vision Zero; розробили низку пропозицій щодо підвищення рівня БДР в Україні та посилення ефективності державної політики у вказаній царині.

Отримані результати цього дослідження дали можливість надати низку корисних для держави і українського суспільства рекомендацій, які взяті за основу при розробці окремих нормативно-правових актів, зокрема: проекту Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів»; проекту Закону України «Про внесення змін до законодавства України щодо удосконалення правового регулювання та відповідальності за управління транспортними

засобами у стані алкогольного сп'яніння»; Концепції культурологічного напрямку запобігання правопорушенням у сфері БДР в Україні. Перелічені проекти нормативно-правових актів спрямовані до зацікавлених суб'єктів – комітету Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності, Департаменту патрульної поліції та ін. Крім цього, останні надали акти впровадження результатів цієї кропіткої багаторічної наукової роботи.

Із метою посилення соціально-корисної складової у межах розробки анонсованої теми фундаментального кримінологічного дослідження фахівцями відділу було розроблено пам'ятки для населення для його забезпечення у різних складних життєвих ситуаціях, пов'язаних із загрозою для життя, здоров'я і майна під час війни, зокрема й «Правила поведінки учасників дорожнього руху під час війни»¹.

Зрозуміло, що науково-прикладний доробок кримінологів у цьому зв'язку не обмежується переліченим. Здобутки доповнюються також укладенням у листопаді 2022 р. меморандуму про співпрацю між НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України та Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), отриманням від цього центрального органу виконавчої влади та десятків управлінь патрульної поліції України актів упровадження багатьох напрацювань у сфері удосконалення системи БДР у нашій країні, наданням низки науково-правових висновків на проекти нормативно-правових актів, що стосуються сфери БДР, організацією проведення тематичних науково-практичних заходів з цієї тематики, виступами на спеціалізованих брифінгах за участі органів державної влади, включаючи профільні міністерства, правоохоронні органи, а також провідні громадські об'єднання, тощо.

У цій статті пропонується зупинитись лише на окремих і найбільш значущих питаннях концептуального характеру, які за своїм обсягом і неоднозначністю, а також складністю вирішення заслуговують на розгляд для продовження відповідної наукової дискусії щодо проблеми посилення БДР в Україні та є квінтесенцією її наукового розроблення. Варто наголосити, що структурування відповідних концептуальних блоків здійснювалося за принципом «від загального – до конкретного». Отже, наведено ці блоки.

¹ Безпека особи під час воєнного стану: пам'ятки для населення: електрон. наук.-практ. Вид (Право, 2022) 28 <<http://surl.li/adfzpk>>

Переосмислення змісту транспортної філософії та визначення її значення для забезпечення БДР в Україні зумовлене, з одного боку, особливостями сучасного глобалізованого та цифровізованого світу, а, з другого – прагненням мільярдів людей у різних країнах світу до мобільності й швидкості переміщення.

Транспортна філософія є специфічною галуззю знання, що вивчає вплив транспорту в широкому сенсі цього слова на різні аспекти життя людини, такі як: економіка, екологія, соціальна сфера, культура, політика та воєнна справа. І не завжди подібний вплив можна охарактеризувати як позитивний, хоча набуття цим впливом саме такої якості здебільшого зумовлюється людськими вчинками. Є цілком правомірним ставити запитання про вплив і значення транспортної філософії у «логіці» буття злочинного світу ХХІ ст., адже транспортні засоби та об'єкти транспортної інфраструктури можуть використовуватися в різних видах кримінальної діяльності. І це не випадково, оскільки людина завжди, а особливо за часів Новітнього часу, прагнула до високої мобільності свого життя, що стало можливим завдяки транспорту. Мобільність як така згодом перетворилася на філософію визначеної сфери людського буття, оскільки чимало життєвих процесів так чи інакше пов'язано з переміщенням простором. І не завжди ця мобільність зумовлювалася суспільно корисною діяльністю і ставала такою. Простором переміщуються й злочинці, й транспортні засоби. Транспорт – це не лише зручно, а й престижно, вигідно, небезпечно, що у тих чи інших випадках може ставати предметом злочинного інтересу¹.

Філософія транспорту дозволяє виділити принаймні чотири кримінальні проєкції за участі транспорту: а) проєкція статусності; б) проєкція користі від поводження із транспортними засобами та відповідними об'єктами, без функціонування яких сьогодні є неможливим використання транспорту; в) проєкція окремих властивостей транспортних засобів, що умисно використовуються у протиправних цілях або нехтування якими може призводити до протиправних наслідків; г) проєкція деструкції. Будь-яка з перелічених проєкцій дає більш повне розуміння ролі та значення транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструк-

тури під час учинення багатьох правопорушень, включаючи ті з них, які безпосередньо стосуються сфери БДР².

Модернізація існуючої в Україні концептуальної моделі підвищення рівня БДР передбачає як ревізію кримінологічного знання у вказаній сфері, так й удосконалення правової охорони та правового регулювання відповідних суспільних відносин. З урахуванням чинників, через які настають ДТП на дорогах України, стає очевидним, що у 80% випадків головною причиною дорожньо-транспортної смертності й травматизму є «людський» фактор. Він виражається передусім у недостатній правосвідомості та правовій культурі учасників дорожнього руху, особливо водіїв. При цьому культурологія дорожнього руху передбачає розробку і впровадження Концепції культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням.

Основними завданнями такої Концепції, як на доктринальному, так й суто нормативно-правовому рівнях, є: обґрунтування і прикладне забезпечення реалізації ідеї зворотної кумулятивної дії жорстких і невідворотних санкцій за порушення ПДР, примусу до технічної безпекової культуризації, інтеріоризації її у правосвідомість та формування в учасників дорожнього руху правомірної поведінки відповідно до вимог правових приписів за допомогою психологічної дії страху відповідальності, матеріальних і репутаційних утрат.

Культурологічний напрям запобігання аварійності, як сувора «диктатура» законодавчих приписів у сфері забезпечення БДР в Україні – це не лише посилення санкцій/стягнень за протиправність дій винних. Цей напрям інтегрує спеціально для нього обрані, одні з ефективних на сьогодні для наших національних ментальних умов та перевірені світовою практикою обмеження можливостей учинення автотранспортних правопорушень у виді: заходів, приладів, обладнання, соціального, правового, технічного, культурологічного, організаційно-управлінського, етичного та іншого характеру. Саме вони, поєднані загальною метою і державною зацікавленістю, утворюють концептуальний базис культурологічного напрямку БДР³.

²

³ Голіна В. В., Шрамко С. С. *Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія* (Право, 2023) 184; Голіна В. В. *Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним*

¹ Батиргарєєва В. С. *Транспортна філософія та сучасна злочинність* (2024) 47 *Питання боротьби зі злочинністю* 67–77 DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-67.

Формування нової проєвропейської стратегії забезпечення дорожнього руху в Україні. Така стратегія ураховує вищевикладені концептуальні положення теоретико-прикладного змісту та є їх своєрідним продовженням. Вона спрямована на перегляд існуючої державної політики України у сфері БДР щодо визнання неможливості ефективного запобігання автотранспортним правопорушенням без належної правової охорони відповідних суспільних відносин, без забезпечення на практиці дотримання принципу невідворотності юридичної відповідальності та водночас усвідомлення необхідності зміни підходів у зазначеній сфері. Це виражається у досягненні культурологічного ефекту при запобіганні правопорушенням, що вчиняються різними категоріями учасників дорожнього руху, як дією загальної та спеціальної превенції норм КК та КУпАП, так і, головним чином, здійсненням продуманої потужної інформаційної політики держави з тим, щоб зменшити негативну дію «людського» фактору автотранспортних правопорушень. При цьому якщо репресивні заходи здатні забезпечити відносно швидкий запобіжний результат, то другі – більш відстрочені у часі, однак є більш ефективними у довгостроковій перспективі, адже здатні змінити поведінку і навички учасників дорожнього руху.

Анонсована позиція вже апробована на практиці й пов'язується зі стратегією Vision Zero (Мета: Нуль), яка не лише перетворила за 10–15 років Швецію та Норвегію (піонери у цій сфері) на країни з одним із найвищих рівнів БДР у світі, а й була взята країнами ЄС та іншими західними державами за основу при формуванні національної політики щодо зменшення дорожньо-транспортної смертності й травматизму, розрахованої аж до 2050 р. Стратегія Vision Zero включає кілька напрямів діяльності (стандартів), до здійснення яких залучається ціла низка державних і недержавних суб'єктів: а) управління БДР; б) безпека пересування по дорогах; в) безпека транспортних засобів; г) безпека учасників дорожнього руху; д) поставарійна діяльність. Фактично зазначена стратегія передбачає удосконалення усіх складових соціальної системи «учасники дорожнього руху – транспортні засоби – дороги – правове середовище». Також перелічені стандарти мають

правопорушенням: поняття, змістовна характеристика, значення' 2023 (45) Питання боротьби зі злочинністю 58–68. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-45-58.

бути адаптовані до українських соціальних реалій та вплинути на діяльність підрозділів патрульної поліції шляхом поєднання у своїй діяльності поширеного методу примусу з профілактичними, сервісними й обслуговуючими функціями¹.

Перегляд ролі потерпілого у настанні ДТП та можливих фатальних наслідків. Під віктимною поведінкою учасників дорожнього руху пропонується розуміти пов'язані з порушенням/недотриманням правил БДР дії або бездіяльність особи, що підвищують її вразливість до ДТП і сприяють заподіяння шкоди життю або здоров'ю за конкретних дорожніх обставин. Віктимну поведінку слід розцінювати як один із факторів ризику збільшення дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності. Під час війни особи, які беруть участь в дорожньому руху, віктимізуються частіше, ніж в мирних умовах².

Для учасників дорожнього руху характерні три основні форми віктимної поведінки: 1) порушення потерпілим ПДР, що створило аварійну ситуацію і сприяло його травмуванню або загибелі; 2) порушення кількома учасниками дорожнього руху ПДР, що призвело до заподіяння шкоди життю або здоров'ю одному чи кільком правопорушникам або третім особам; 3) невиконання обов'язкових правил обережності, що сприяє травмуванню або загибелі суб'єкта бездіяльності³.

Поширеність віктимної поведінки серед різних категорій учасників дорожнього руху неоднакова. Значно частіше поводяться віктимно (і через це зазнають серйозних травмувань або втрачають життя) саме вразливі учасники. До таких традиційно належать пішоходи, велосипедисти, діти та маломобільні групи населення. Натомість, оцінити поширеність віктимної поведінки серед осіб, які керують моторизованими та електричними транспортними засобами, досить складно, адже за усталеною практикою органи правопорядку і суди не приділяють належної уваги дослідженню

¹ Колодяжний М. Г. *Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія.* (Право, 2022) 300; Колодяжний М. Г. 'Стратегія забезпечення дорожнього руху в Україні' (2024) 1 Вісник Кримінологічної асоціації України 153–166 DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2024.1.12>.

² Головін Б. М. 'Віктимна поведінка учасників дорожнього руху' (2023) 46 Питання боротьби зі злочинністю 78–87. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-78.

³ – 'Вплив віктимної поведінки на аварійність, травматизм та смертність на дорогах' *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення:* мат. Міжнар. наук.-практ. конф. (в авт. ред.) (Кривий Ріг, 17 листоп. 2023 р.) 29–32.

участі потерпілого в розвитку причинних зв'язків між порушенням ПДР і суспільно небезпечними наслідками¹.

Наразі зрозумілим є одне: віктимна поведінка не є основною причиною загибелі і травмування учасників дорожнього руху. Разом із цим слід визнати, що віктимно поводитися можуть всі без виключення категорії учасників дорожнього руху². Тому цю аксіому треба брати до уваги як при дослідженні цієї проблематики, так й у практиці профілактики автотранспортних правопорушень.

Розширення запровадження діджитал-інструментів для посилення безпеки і комфорту транспортної системи. На сьогодні сучасні технології відіграють ключову роль у зменшенні кількості ДТП і підвищенні загального рівня безпеки на дорогах. Від простих технологій, таких як камери спостереження та навігаційні системи, до складних інтелектуальних транспортних систем і телематичних технологій, ці інструменти пропонують широкі можливості для моніторингу, аналізу та управління дорожнім рухом. Упровадження інтелектуальних транспортних систем дозволяє значно підвищити ефективність функціонування транспортних мереж, зменшити кількість і протяжність заторів, покращити екологічну ситуацію та скоротити кількість порушень ПДР. До того ж системи прогнозування та аналізу ДТП на основі великих даних відкривають нові горизонти для профілактики аварій, пропонуючи точні й своєчасні заходи щодо їх запобігання. У свою чергу масове та комплексне впровадження виробниками транспортних засобів інноваційних систем активної та пасивної безпеки у свою продукцію є також важливим фактором зменшення кількості ДТП, правопорушень на транспорті, тяжкості їх наслідків, а також рівня аварійності та смертності на дорогах у цілому³.

Водночас попри значний потенціал виклики, пов'язані з високою вартістю впровадження таких технологій, конфіденційністю даних і стандартизацією у сфері БДР, лишаються актуальними. Вирішення цих проблем вимагає координації зусиль

¹ – 'Віктимна поведінка учасників дорожнього руху' (2023) 46 Питання боротьби зі злочинністю 78–87. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-78.

³ Новіков О. В. 'Запобігання дорожньо-транспортним пригодам діджитал-інструментами, що впроваджуються виробниками транспортних засобів' (2024) 125 Журнал східноєвропейського права 136–145. <https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2024/08/novikov_125.pdf>

між державою, приватним сектором і науковою спільнотою для забезпечення безпечної та ефективної інтеграції цифрових технологій у сферу БДР⁴.

Недоліки статистичного обліку ДТП та їх тяжкості є нагальною проблемою, що не сприяє об'єктивній оцінці стану правопорушень у сфері БДР, їх поширеності, а також негативних соціальних наслідків. Саме з урахуванням останніх визначається оцінка пріоритетності реформування певного вектору державної політики.

Існуюча статистична інформація не дає можливості встановити реальний обсяг фактів порушень правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Але вона в цілому характеризує рівень небезпеки, який свідчить про стан злочинності у конкретному секторі в країні. І доки відомства збиратимуть статистичні дані, доти буде неможливим відображення реальної картини цих правопорушень. На теперішній час неможна констатувати той факт, що спостерігається тенденція зменшення кількості загиблих та травмованих учасників дорожнього руху під час дії воєнного стану. Слід виражено ставитись до офіційних даних поліції про те, що кількість ДТП в Україні значно зменшилася у перші місяці війни у 2022 р., адже їх латентність з цілої низки обставин значно зростає.

Творчим колективом відстоюється позиція, що в Україні необхідно сформувати централізовану систему кримінально-правового обліку правопорушень, у тому число тих із них, що вчиняються у сфері БДР. Тому головним органом щодо реєстрації кримінальних та адміністративних правопорушень у державі має бути Державна служба статистики України. При цьому слід забезпечити повну незалежність цього органу від правоохоронних структур у виді Національної поліції, органів прокуратури, Служби безпеки України та ін. з метою мінімізації ризиків, пов'язаних із маніпулюванням даними про правопорушення. Це, як відомо, є поширеним засобом штучного покращення діяльності правоохоронних органів.

Для удосконалення системи обліку правопорушень у державі заслуговує на увагу запровадження зарубіжного досвіду проведення щорічних опиту-

⁴ – 'Діджитал-інструменти у сфері безпеки дорожнього руху та їх роль у запобіганні дорожньо-транспортним пригодам' (2024) 126 Журнал східноєвропейського права 101–108 <https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2024/09/novikov_126.pdf>

вань з оцінки віктимізації населення. Щодо уточнення наслідків ДТП, то рекомендується здійснювати порівняльний аналіз інформації, яка формується різними установами й відомствами (медичними закладами, органами Національної поліції, статистичними управліннями).

Урахування фактору війни в Україні на детермінування правопорушень у сфері БДР. Зниження психофізіологічного стану – оптимального психічного й фізичного стану водія та інших учасників дорожнього руху – може бути головною причиною ДТП, тобто під час забезпечення БДР роль «людського» фактору виходить на перший план¹.

Із початком воєнного стану, окрім «звичних» стресових факторів на дорозі – страху, роздратування, паніки, неправильної поведінки на дорозі – з'явилося кілька додаткових (нетипових) обставин стресового характеру для водіїв, які здатні впливати на людину, підвищуючи у неї стресовий стан, у тому числі й у виді реакції – перевищення допустимої швидкості руху. Такими стресовими ситуаціями є: повідомлення про повітряні тривоги; загроза потрапити під обстріл, зокрема на прифронтових територіях; непрогнозовані екстремальні ситуації, пов'язані з обстрілом цивільної інфраструктури ворогом; загроза постраждати після закінчення обстрілу; гнітюче візуальне сприйняття розбитих унаслідок обстрілів доріг, населених пунктів, військової техніки; відсутність освітлення проїжджої частини в темну пору доби; складнощі адаптації в умовах міста для водіїв, які повернулися із бойових дій і тривалий час, виконуючи свої обов'язки, бойові завдання, використовували інший, більш агресивний спосіб їзди; стресові ситуації, пов'язані з вимушеним рухом у комендантську годину без належного дозволу місцевої влади та ін. Все це впливає на психофізіологічний стан водіїв, що виявляється внутрішнім (суб'єктивним) чинником, який негативно відбивається на адекватному сприйнятті водієм дорожньої обстановки та вчасному реагуванні на її зміну².

¹ Степанов О. В. 'Вплив психологічного чинника людини на безпеку системи «Водій – автомобіль – дорога – середовище»' (2015) 4 Теорія і практика управління соціальними системами: філософія, психологія, педагогіка, соціологія 85–93.

² Калініна А. В. 'Безпека дорожнього руху під час воєнного стану: деякі психологічні аспекти' *Права та основоположені свободи людини у контексті євроінтеграції України* : матеріали круглого столу присвяченого Дню юриста та 220-й річниці з дня заснування університету, що проведений кафедрою цивільно-правових дисциплін і трудового права імені

Однак на БДР у період правового режиму воєнного стану впливає й низка чинників об'єктивного характеру у виді: монтажу на дорогах державного та місцевого значення протитанкових, загороджень («їжив»), бетонних блоків та інших фортифікаційних споруд; організації роботи, особливо у перші місяці війни, тисяч блокпостів й контрольно-перепускних пунктів щодо перевірки у водіїв та пасажирів транспортних засобів документів; відключенні у населених пунктах України вуличного освітлення у вечірній та нічний час доби; знищенні тисяч кілометрів доріг й сотень мостів; пошкодженні інших об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури через бойові дії (дорожні знаки, покажчики, розмітка, світлофори, дорожні бар'єри); навмисного демонтажу або закресленні інформаційних табло з назвами населених пунктів, вказівниками напрямів руху; активного залучення патрульних поліцейських до виконання додаткових не властивих їм видів діяльності у сфері безпеки і оборони, чим фактично було тимчасово паралізовано систему профілактики та превенції у сфері БДР, тощо³.

Удосконалення системи забезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні має включати також й деякі інші положення концептуального характеру.

Висновки. Узагальнення вищевикладеного дає підстави для формулювання таких положень:

1. Рівень БДР в Україні є на теперішній час незадовільним, що вимагає формування та реалізації продуманої та науково обґрунтованої державної політики у цій сфері. Для цього необхідно враховувати перелічені вище, а також деякі інші концептуальні засади такої політики. Їх запровадження на практиці апріорі неможливе без відповідної політичної волі та зацікавленості у цьому головних суб'єктів у виді парламенту, уряду, профільних міністерств й Департаменту патрульної поліції.

2. Концептуальні засади забезпечення дорожнього руху в Україні виражаються, окрім іншого, у такому: переосмисленні змісту транспортної

професора О. І. Процевського та кафедрою державно-правових дисциплін, кримінального права і процесу факультету історії та права Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди (8 жовт. 2024 р.) <<http://dspace.hnpu.edu.ua/>>

³ Baturgareieva V., Kolodyazhny M., Netesa N.; Калініна А. В. 'Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану' (2022) 44 Питання боротьби зі злочинністю 107–114. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-107.

філософії та визначенні її значення для забезпечення БДР в Україні; модернізації існуючої в Україні моделі підвищення рівня БДР; формуванні нової проєвропейської стратегії убезпечення дорожнього руху; перегляді ролі потерпілого у настанні ДТП та можливих фатальних наслідків; розширенні запровадження діджитал-інструментів для посилення безпеки і комфорту транспортної системи; усуненні недоліків статистичного обліку ДТП та їх тяжкості; урахуванні фактору війни в Україні на детермінування правопорушень у сфері БДР тощо.

3. Успіх у справі підвищення рівня БДР в Україні корелює із залученням до цього процесу широкого кола державних й недержавних суб'єктів, які є усі відповідальними за досягнення позитивного

соціального результату: від пересічного пішохода і водія – до депутата Верховної Ради України.

4. Запозичення прогресивного зарубіжного досвіду при формуванні та реалізації державної політики у сфері БДР та запобіганні автотранспортним правопорушенням мають відбуватись не поспіхом, а обдуманно, відповідально, з обов'язковим урахуванням особливостей національної правової системи, фінансових спроможностей, менталітету та рівня правової культури українців. При цьому нормотворення та правозастосування у вказаній царині мають здійснюватись з додержанням балансу між репресією у всіх її проявах та комплексом кримінологічних проактивних напрямів діяльності.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21.10.2020 r. № 1360-r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (in Ukrainian)

Bibliography

Authored books

1. Holina V. V., Shramko S. S. *Kulturolohiia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: teoriia ta praktyka zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam: monohrafiia* [Culturology of road safety in Ukraine: theory and practice of preventing motor vehicle offenses: monograph] (Pravo, 2023) 184 (in Ukrainian)
2. Kolodiaznyi M. H. *Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy: monohrafiia* [Vision Zero Strategy: Lessons for Ukraine: Monograph] (Pravo, 2022) 300 (in Ukrainian)

Non-authored books

3. *Statistics of Road Traffic Accidents – 2023* (United Nations) <https://unece.org/sites/default/files/2024-05/2325852_E_pdf_web.pdf> (in English)
4. *World Energy Outlook – 2018* <https://iea.blob.core.windows.net/assets/77ecf96c-5f4b-4d0d-9d93-d81b938217cb/World_Energy_Outlook_2018.pdf> (in English)

Journal articles

5. Batorygareieva V., Kolodyazhny M., Netesa N. 'War as a Challenge to Road Safety: Damage to Society and the Economy of Ukraine' (2023) 9 (5) *Baltic Journal of Economic Studies* 48-56. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-5-48-56> (in English)
6. Pigato M., Hayde E. 'Taxing Vehicles' World Bank <<https://documents1.worldbank.org/curated/en/863581636144031861/pdf/Taxing-Vehicles.pdf>> (in English)
7. Batorygareieva V S 'Transportna filozofia ta suchasna zlochynnist' [Transportation Philosophy and Modern Crime] (2024) 47 *Pytannia borotby zi zlochynnistiu* 67–77 DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-67. (in Ukrainian)
8. Holina V. V. 'Kompleksnyi pidkhid do rozrobky kulturolohichnoho napriamu zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam: poniattia, zmistovna kharakterystyka, znachennia' [A comprehensive approach to developing a cultural direction for preventing motor vehicle offenses: concept, content characteristics, meaning] 2023 (45) *Pytannia borotby zi zlochynnistiu* 58–68. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-45-58. (in Ukrainian)
9. Holovkin B. M. 'Vikymna povedinka uchasnykiv dorozhnoho rukhu' (2023) 46 *Pytannia borotby zi zlochynnistiu* 78–87. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-78. (in Ukrainian)
10. Kalinina A. V. 'Zapobihannia dorozhno-transportnym pryhodam v umovakh voiennoho stanu' [Preventing traffic accidents during martial law] (2022) 44 *Pytannia borotby zi zlochynnistiu* 107–114. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-107.

11. Khrystych I. O. 'Osnovni tendentsii kryminalnykh pravoporushen u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu pid chas voiennoho stanu v Ukraini' [Main trends in criminal offenses in the field of road safety and transport operation during martial law in Ukraine] (2022) 2 Dictum Factum 139–143 (in Ukrainian)
12. Novikov O. V. 'Zapobihannia dorozhno-transportnym pryhodam dydzhytal-instrumentamy, shcho vprovadzhuutsia vyrobnykamy transportnykh zasobiv' [Preventing road accidents with digital tools implemented by vehicle manufacturers] (2024) 125 Zhurnal skhidnoieuropeiskoho prava 136–145. <https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2024/08/novikov_125.pdf> (in Ukrainian)
13. – 'Dydzhytal-instrumenty u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu ta yikh rol u zapobihanni dorozhno-transportnym pryhodam' [Digital tools in road safety and their role in preventing road accidents] (2024) 126 Zhurnal skhidnoieuropeiskoho prava 101–108 <https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2024/09/novikov_126.pdf> (in Ukrainian)
14. Shramko S. S., Kalinina A. V. 'Zlochynnist v Ukraini: yaka vona ye pid chas viiny ta yakoiu mozhe buty u pisliavoiennyi chas?' [Crime in Ukraine: what is it like during the war and what could it be like in the post-war period?] (2022) 44 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 98–106. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-98 (in Ukrainian)
15. Stepanov O. V. 'Vplyv psykholohichnoho chynnyka liudyny na bezpeku systemy «Vodii – avtomobil – doroha – seredovyshe»' [The influence of the human psychological factor on the safety of the «Driver – Car – Road – Environment» system] (2015) 4 Teoriia i praktyka upravlinnia sotsialnymy systemamy: filozofia, psykholohiia, pedahohika, sotsiolohiia 85–93 (in Ukrainian)

Conference papers

16. Holovkin B. M. 'Vplyv viktyimnoi povedinky na avariinist, travmatyzm ta smertnist na dorohakh' *Zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu: hlobalni ta lokalni rishennia: mat. Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (v avt. red.)* (Kryvyi Rih, 17 lystop. 2023 r.) 29–32 (in Ukrainian)
17. Kalinina A. V. 'Bezpeka dorozhnoho rukhu pid chas voiennoho stanu: deiaki psykholohichni aspekty' [Road safety during martial law: some psychological aspects] *Prava ta osnovopolozhni svobody liudyny u konteksti yevrointehratsii Ukrainy: materialy kruhloho stolu prysviachenoho Dniu yurysta ta 220-y richnytsi z dnia zasnuvannia universytetu, shcho provedenyi kafedroiu tsyvilno-pravovykh dystsyplin i trudovoho prava imeni profesora O. I. Protsevskeho ta kafedroiu derzhavno-pravovykh dystsyplin, kryminalnoho prava i protsesu fakultetu istorii ta prava Kharkivskoho natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni H. S. Skovorody (8 zhovt. 2024 r.)* <<http://dspace.hnpu.edu.ua/>> (in Ukrainian)

Websites

18. 'Decade of Action for Road Safety 2021–2030' (World Health Organization) <<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>> (in English)
19. 'Global status report on road safety 2023' (OICA) <<https://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>> (in English)
20. 'Motorization Rate 2020 - Worldwide' (OICA) <<https://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>> (in English)
21. 'Statystyka DTP v Ukraini za 2023 rik' [Traffic accident statistics in Ukraine for 2023] (Patrulna politsiia) <<https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>> (in Ukrainian)

Батургарєєва В. С., Голина В. В., Головкін Б. М., Калініна А. В., Колодяжний М. Г., Новіков О. В., Христич І. О., Шрамко С. С.

Концептуальні засади забезпечення дорожнього руху в Україні: на шляху до Vision Zero

У статті окреслена актуальність соціальної проблеми дорожньо-транспортної смертності й травматизму як у сучасному світі загалом, так й, особливо, в Україні, зокрема. Конкретизовано науково-теоретичний та прикладний доробок фахівців відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України у дослідженні фундаментальної теми «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» із зазначенням назв проєктів розроблених Законів України та Концепції, пам'яток для населення щодо зменшення його віктимізації, укладених меморандумів про співпрацю, організованих тематичних науково-практичних заходів, виступів на брифінгах та ін. На підставі результатів здійсненого теоретичного й емпіричного дослідження проблеми підвищення рівня безпеки дорожнього руху запропоновано низку положень (засад) концептуального характеру, які рекомендовано використати при формуванні та реалізації відповідної державної політики України, а також під час розробки відповідних нормативно-правових актів у виді законів, постанов і розпоряджень, концепцій, стратегій, програм, планів. До основних концептуальних засад віднесено: переосмислення змісту транспортної філософії та визначення її значення

для забезпечення БДР в Україні; модернізація існуючої в Україні моделі підвищення рівня безпеки дорожнього руху; формування нової проєвропейської стратегії убезпечення дорожнього руху; перегляд ролі потерпілого у станні дорожньо-транспортних пригод та можливих фатальних наслідків; розширення запровадження діджитал-інструментів для посилення безпеки і комфорту транспортної системи; усунення недоліків статистичного обліку дорожньо-транспортних пригод та їх тяжкості; урахування фактору війни в Україні на детермінування правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, концепція, стратегія, злочинність, правопорушення, Vision Zero.

Batyrgareieva V. S., Holina V. V., Holovkin B. N., Kalinina A. V., Kolodyazhny M. G., Novikov O. V., Khristich I. O., Shramko S. S.

Conceptual Foundations for Road Traffic Safety in Ukraine: Towards Vision Zero

The article outlines the relevance of the social issue of road traffic mortality and injury both globally and especially in Ukraine. It specifies the scientific-theoretical and applied contributions of the Department of Criminological Research of the Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems of the National Academy of Law Sciences of Ukraine in their study of the fundamental topic «The Strategy for Preventing Offenses in the Sphere of Road Traffic and Transport Operation in Ukraine». This includes the development of draft laws for Ukraine, public awareness materials aimed at reducing victimization, signed cooperation memorandums, organized thematic scientific-practical events, participation in briefings, and more.

Based on the results of theoretical and empirical research on improving road traffic safety, a number of conceptual provisions (foundations) are proposed. These are recommended for use in the formation and implementation of Ukraine's state policy on road safety, as well as in the development of related regulatory acts such as laws, resolutions, decrees, concepts, strategies, programs, and plans.

The main conceptual foundations include: rethinking the content of transport philosophy and its significance for ensuring road traffic safety in Ukraine; modernizing Ukraine's current road safety model; forming a new Eurocentric road safety strategy; revisiting the role of victims in road accidents and possible fatal outcomes; expanding the implementation of digital tools to enhance the safety and comfort of the transport system; addressing deficiencies in statistical reporting on road accidents and their severity; and considering the impact of the war in Ukraine on the determinants of traffic safety violations.

Keywords: road traffic safety, concept, strategy, crime, offenses, Vision Zero.

Стаття надійшла до редакції: 22.10.2024 р.

Прийнята до друку: 20.11.2024 р.