НАУКОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ

DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-9
УДК 343.9

В. В. Голіна**,** доктор юридичних наук, професор, головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ПРАВОВІ ТА КРИМІНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ*

Постановка проблеми. Високий рівень стану смертності і травматизму, а взагалі аварійності у сфері дорожнього руху в Україні активізував процес впровадження окремих прикладних методик запобігання автотранспортним правопорушенням, що починаючи з 2009 року визначило тенденцію зниження і стабілізації смертності на рівні 3,5 тис. загиблих[1]. Не виключено, що певні позитивні зміни у динаміці смертності від ДТП пояснюється поступовим покращенням за останні роки технічної оснащеності відповідних суб'єктів убезпечення дорожнього руху і запобігання тяжким наслідкам ДТП. Однак проблема зменшення можливостей вчинення порушень Правил дорожнього руху учасниками цього руху, насамперед водіями транспортних засобів, передбачає не лише впровадження новітніх технологій запобігання транспортним правопорушенням, а й скорочення значущих для сьогодення і перспективи ДТП, розв'язання непросторих питань кваліфікації правопорушень, оцінки суспільної небезпечності суб'єкта-правопорушника, пенітенціарної практики тощо. У подальшому теоретичні розробки всіх цих питань, сподіваємося, будуть покладені в основу стратегії запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху. У зв'язку з цим вважаємо, що актуальними питаннями відповідно до сучасної реальності у сфері дорожнього руху, зокрема, є: конкретизація понять дорожнього руху, транспортного засобу й учасників дорожнього руху; мотивація вчинення порушень ПДР; виокремлення з необережної злочинності саме автотранспортної злочинності; обґрунтування структури культурологічного напряму підвищення рівня безпеки дорожнього руху та деякі інші.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. За роки незалежності України одним із пріоритетних завдань державної політики стало дослідження безпеки дорожнього руху. Серед вітчизняних вчених цій проблемі приділили увагу: В. Батиргареєва, В. Борисов, С. Гізімчук, Б. Головкін, Т. Гуржій, С. Гусаров, М. Довгополова, А. Калініна, М. Колодяжний, В. Колпаков, О. Костенко, В. Мисливий, С. Нежурбіда, К. Полтава, В. Приходько, А. Собакарь, С. Шрамко та багато інших. Більшість із зазначених нами питань піднімалися у наукових публікаціях, вирішувалися й упроваджувалися в практику. Але час плине, виникають нові аспекти проблеми підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що потребують додаткового теоретичного осмислення й обговорення, законодавчих ініціатив, пошуку найбільш

* Наукову 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 в УкрІНТЕІ 0120U105615).

[1] Мисливий В. А. 'Безпека дорожнього руху: законодавчий вимір' *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика: матеріали Всеукр. наук-практ. конф.* (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads/2022/01/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D1%83-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80-%D1%96-%D1%83%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D1%83%D1-%85%D1%83. pdf.> (дата звернення: 15.09.2022)

ефективних заходів і засобів убезпечення аналізованої сфери.

Метою статті є подальша розробка культурологічної стратегії запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Виклад основного матеріалу. Поняття – це мислення, логічне відображення у дефініції основних рис і властивостей того чи іншого фрагмента (предмета) реальності, будь-яка із виділених ознак якого повинна, на наш погляд, не лише визначати його природу, сутність, призначення, а й привертати увагу дослідників і практиків до тих компонентів, що і складають у своїй сукупності зазначену реальність. Саме таке поняття «дорожній рух» ми намагаємося надати у цій частині статті[1].

Словосполучення «дорожній рух» – ключовий термін проблеми забезпечення його безпеки, що не має законодавчого визначення, незважаючи на те, що на його базі формулюються такі важливі поняття, як: «сфера дорожнього руху», «безпека дорожнього руху», «учасники дорожнього руху», «дорожньо-транспортна пригода», «правопорушення проти безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту», «правила дорожнього руху» та ін. У преамбулі до Закону України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. (зі змінами та доповненнями) містяться деякі пояснення щодо сутності дорожнього руху: «Цей Закон визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників дорожнього руху та охорони навколишнього природного середовища»[2]. У спеціальному підрозділі 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р., також відсутнє тлумачення терміна «дорожній рух». Як відмічається у наукових публікаціях, невизначеність поняття «дорожній рух» значно ускладнює виокремлення істотних ознак безпеки дорожнього руху, що має негативне значення для організації ефективної взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема, щодо запобігання транспортним правопорушенням[3]. Однак й автори цього зауваження, й інші науковці, які досліджували цю проблему, чомусь уникають конкретизації поняття дорожнього руху та розкриття змістовного значення його основних ознак[4].

Дорожній рух як реальність людського буття є інтегративною динамічною системою специфічного фрагмента соціуму, яким охоплюються щонайменше такі його складові, як «дорога – транспортний засіб – учасники дорожнього руху – безпека – контроль – запобігання». Виходячи з цього, вважаємо, що у понятті дорожнього руху повинні бути закладені основні ознаки системних компонентів, які відображатимуть його природу, сутність, призначення та матимуть методологічне значення для побудови стратегій підвищення рівня безпеки дорожнього руху і досягнення у перспективі реальної мети суттєвого скорочення в Україні смертності і травматизму від дорожньої аварійності. Подібна думка, тільки в іншому контексті, висловлювалася у наукових публікаціях і раніше. На думку Т. О. Гуржія, поняття дорожнього руху повинне бути таким, щоб можна було зрозуміти, що ті проблеми, які виникають у цій сфері, слід вирішувати інтегрально[5]. По суті мова йде про своєрідну запобіжну кооперацію у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Автомобільна дорога, вулиця (дорога) – один із головних компонентів вищезазначеної структури дорожнього руху. Згідно з п. 1.10 ПДР дорога – це частина території з усіма розташованими на ній спорудами та засобами організації руху, призначена для руху транспорту і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуару чи краєм смуги відводу. Цей термін включає також спеціально побудовані тимчасові дороги, крім довільно накатаних доріг (колій). Транспортна колія – елемент дороги, призначений для руху рейкових транспортних засобів.

[1] *Примітка.* У статті використано доповнені та розвинені ідеї стосовно поняття дорожнього руху, які були висловлені у тезах автора (Голіна В. В. 'Підхід до визначення поняття дорожнього руху як складової публічної безпеки і правопорядку' *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану* : *матер. Всеукр. наук.-практ. конф*. (м. Кропивницький, 1 липня 2022 р.) 91–94

[2] Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. №3353-XII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353–12/ed20040316#Text (дата звернення: 20.06.2022).

[3] Бурбело Б. Ю., Головін А. П., Саєнко С. І. *Безпека дорожнього руху: механізм адміністративно-правового регулювання взаємодії суб'єктів забезпечення : монографія* (РВВ ЛДУВС, 2011) 10

[4] Полтава К. О. *Кримінологічна характеристика та запобігання транспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжким тілесним ушкодженням в Україні : монографія* (Право, 2014) 15–22; Перепелиця А. І., Собакарь А. О., Палій М. В. та ін. *Адміністративна та кримінально-правова відповідальність за правопорушення (злочини) у сфері безпеки дорожнього руху : навч. посіб*. (Ноулідж, 2011) 8–10.

[5] Гуржій Т. О. *Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні : монографія* (Тимченко, 2010) 78–79.

Отже, визначальними ознаками дороги (вулиці, колії) є те, що це географічна земна площа з більшменш унормованими правилами, нормами, стандартами та відповідною інфраструктурою (спорудами, засобами організації руху, контролем та заходами запобігання ДТП), що натепер призначена виключно для наземного горизонтального переміщення різних за видами рушійної сили (енергії) засобів управління, конструкцій, керування та / або перевезення транспортних засобів та людей (учасників дорожнього руху). Природа сучасного транспортного (автомобільного, інших транспортних засобів) переміщення така, що вимагає, як зазначено у Законі України «Про дорожній рух», безпечності та комфортності. Отже, вимога саме безпечної дороги повинна як ознака знайти відображення у понятті дорожнього руху. Дорожня інфраструктура, як свідчать дослідження, впливає на показники аварійності. Так, у 2009 р. сталося 948 ДТП через незадовільний стан доріг, в яких 51 особа загинула та 359 осіб травмовані; на дорогах державного значення відбулося 890 ДТП, на дорогах місцевого значення – 58 ДТП. Ось чому одним із пріоритетних запобіжних напрямів у Стратегії підвищення рівня безпеки в Україні на період до 2024 року прописана вимога забезпечення інтеграції сучасних інформаційних, комунікаційних технологій і засобів автоматизації (у тому числі й інтелектуальних транспортних систем) із транспортною відповідно до стандартів ЄС та кращих практик інших держав, інфраструктурою, транспортними засобами та учасниками дорожнього руху, яка спрямована на підвищення безпеки дорожнього руху[1].

У відповідності до п. 1.10 ПДР дорога / вулиця, автомагістраль, призначені для руху саме транспортного засобу і людей / пішоходів та осіб, які беруть участь безпосередньо у процесі руху. Визначення кола пересувних засобів, які за своїм призначенням використовують дорогу для руху, є обов'язковою ознакою поняття дорожнього руху. Проблема вад законодавчого визначення поняття «транспортний засіб» (п. 1.10 ПДР, примітка до ст. 286 КК України) активно обговорюється у наукових публікаціях[2]. Ми підтримуємо зусилля вчених знайти (з урахуванням досягнень науково-технічного прогресу) і розкрити суттєві ознаки транспортного засобу, за допомогою яких можна ідентифікувати його серед інших механізмів, обладнання, пристроїв, приладів, трансформерів та ін. У свою чергу, зауважимо про таке. З приводу віднесення того чи іншого існуючого заводського (а також саморобного) і майбутнього апарату до засобів, рух яких регулюється (чи повинен регулюватися) ПДР, слід зробити акцент на терміні «перевізний засіб». Далеко не будь-який механізм (з огляду на природу енергії руху) можна віднести до транспортного засобу. Але такий механізм, керований людиною чи штучним інтелектом, для якого дорога (вулиця), а не щось інше (скажімо, водне, повітряне, космічне середовище і простір) є головною умовою функціонування і рух якого пов'язаний з певним набором ризиків для людей, можна зарахувати до транспортного засобу в сфері саме дорожнього руху. При цьому підкреслимо, що йдеться не про механічний транспортний засіб, під яким відповідно до роз'яснення колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного суду розуміється будь-який транспортний засіб, що рухається за допомогою двигуна незалежно від робочого об'єму[3]. Стверджується про більш широке поняття – дорожній транспортний засіб. У недалекому майбутньому різноманітні за призначенням трансформери під час використання ними доріг (автомагістралей, автострад) повинні підкорятися ПДР, а особи, що ними керують, мають нести відповідальність за порушення цих Правил залежно від наслідків ДТП.

Таким чином, транспортний засіб – це різноманітний за рушійною силою спеціальний механізм (техніка, апарат, пристрій), що конструктивно створений, обладнаний та керований людиною (штучним інтелектом), призначений для дорожнього руху і перевезення із забезпеченням необхідного комфорту і безпеки людей, вантажів, а також здійснення виробничих та інших робіт. До речі, й персональні електричні транспортні механізми (пристрої), як-от: електросамокати, сігвеї, гіроскутери, моноколеса та ін. потрібно віднести на законодавчому рівні до дорожньо-транспортних засобів із поширенням на їх водіїв ПДР.

[1] Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360–2020-р#Text. (дата звернення: 15.09.2022)

[2] Див. наприклад : Книженко О. О. 'Види законодавства щодо визначення транспортного засобу' *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти : матер. XVI Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. кривий Ріг, 19 листоп. 2021 р.) 108–110.

[3] 'Що підпадає під термін «транспортний засіб»: постанова ВС' (Юридична газета) <https://sud.ua/ru/news/sud-info/127209-scho-pidpadaye-pid-termin-transportniy-zasib-postanova-vs> (дата звернення: 15.08.2022)

Проблемним є питання щодо визначення і правового регулювання нових категорій учасників дорожнього руху. Учасник дорожнього руху – особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному (п. 1.10 ПДР). Центральною фігурою переліку учасників дорожнього руху є, безсумнівно, водій, який має визначений нормативно-правовий статус залежно від категорії транспортного засобу (розділ 2 ПДР). За чинним законодавством водій – особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі (п. 1.10 ПДР). Отже, водій – особа, тобто конкретна людина, яка пройшла певний курс теоретичної і практичної підготовки щодо технічного обладнання техніки, організації дорожнього руху та його безпеки, керування транспортним засобом, отримала документ (дозвіл, посвідчення), що наділяє його правами, обов'язками та відповідальністю у разі їх порушення. Саме навмисне чи з необережності їх недотримання водієм складає, так званий, «людський фактор» – вирішальний чинник дорожньої аварійності. І, образно кажучи, вершниками людського фактору – свідомості (правосвідомості) є стан і воля водія. Отже, виникає питання про скорочення впливу людського фактору на вчинення ДТП. Радикальним напрямом досягнення цієї мети, як вважають, є: законодавче визнання штучного інтелекту (безпілотного автотранспорту) учасником дорожнього руху – електронним водієм, особою з властивими їй правами, обов'язками, відповідальністю. Олюднення електронних роботів, зрівняння їх правового статусу з правовим статусом людини-водія ще не на часі. Як правильно зауважує професор В. А. Мисливого, виникають труднощі при визначенні питань кримінальної відповідальності за умов «неправомірної поведінки» безпілотного транспортного засобу, якщо ДТП за його участю потягло наслідки, передбачені кримінальним законом»[1]. Напевно, це питання повинне вирішуватися у правовій площині цивільного права. Ця ідея закладена і в Резолюції Європарламенту від 16 лютого 2017 р., в якій йдеться про наділення у перспективі роботів особливим правовим статусом, у межах якого найбільш просунуті автономні роботи можуть створюватися як електронні особи і нести відповідальність за завдану ними шкоду, якщо вони приймають рішення автономно або іншим чином самостійно взаємодіють з третіми особами»[2]. Тоді учасником дорожнього руху повинен бути не стільки авто-безпілотник, скільки власник, фірма, оператор, які й несуть цивільну відповідальність за заподіяну ним шкоду. У зв'язку з цим слід викласти п. 1.10 ПДР «Учасник дорожнього руху» у такій редакції: «Учасник дорожнього руху – особа, яка бере участь у процесі руху по дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, особа, яка рухається в кріслі колісному, а також власник / оператор авто-безпілотника».

Ознакою сучасної людини є мобільність, потяг до швидкості переміщення. По суті, зазначені суб'єкти дорожнього руху є пішоходами, тобто особами, які використовують легкі електричні транспортні засоби для особистого мобільного (пришвидшеного) пересування. Пропонуємо визнати цих суб'єктів дорожнього руху його учасниками і позначити їх терміном – «особа мобільна», доповнивши статті 14 і 19 Закону України «Про дорожній рух», а також п. 1.10 ПДР поняттям такого змісту: «Особа мобільна – особа, яка рухається самостійно по дорозі (вулиці) на легкому електричному транспортному, керування яким не передбачає посвідчення водія». Передбачається, що знання і навички безпечного керування таким транспортним засобом повинні набуватися підлітками в період шкільного навчання (старші класи) і зараховуватися як обов'язкова навчальна дисципліна. Дослідження деяких країн свідчить, що особи цих транспортних засобів доволі часто

[1] Мисливий В. А. 'Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності' *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: матер. наук.-практ. онлайн-семінару* (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.) 72 <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads /2022/01/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D1%83-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80%D1%96-%D1%83%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83. pdf> (дата звернення: 7.08.2022)

[2] 'Нормы гражданского права о робототехнике. Резолюция Европарламента от 16 февраля 2017 г.' (Robotrens) <https://robotrends.ru/pub/1725/normy-grazhdanskogo-prava-o-robototehnike-i-hartiya-robototehniki.> (дата звернення: 15.08.2022)

не приділяють належної уваги дотриманню правил безпеки дорожнього руху. Так, за даними федерального управління (Destatis) у 2020 р. поліція зареєструвала 2 155 ДТП за участю самокатів, у результаті яких загинули або були травмовані люди. До того ж понад 80% постраждалих – водії скутерів. Саме вони винні майже у трьох із чотирьох аварій із травмами[1]. Що стосується дорослих, які беруть напрокат чи стають власниками тих чи інших різнотипних легких електронних транспортних засобів, то припускається, що вони більш-менш обізнані з вимогами їх керування і дотримання ПДР. Крім того, їх обов'язково знайомлять з відповідними Інструкціями щодо дотримання безпеки руху. Актуальним залишається і питання створення належної дорожньої інфраструктури для таких апаратів у містах.

Дорожній рух – це не лише матеріальний носій певної дорожньої інфраструктури з її користувачами, а й духовний стан сприйняття та додержання ними вимог специфічних суспільних відносин у цій сфері, котрі ми називаємо, запозичуючи вираз у Шарля Монтеск'є, – «духом»[2] дорожнього руху, який безпосередньо пов'язаний, зокрема, зі свідомістю, правосвідомістю і культурою його учасників (стаття 15 Закону України «Про дорожній рух», пункти 1.3, 1.4, 1.5 та ін. ПДР). Саме силою духу зумовлюється рівень безпеки дорожнього руху. І це не ілюзія. Кримінологічний і деліктологічний аналіз статистичних даних транспортних правопорушень за останні роки свідчить, що левова частка цих правопорушень пов'язана з порушенням правил маневрування, перевищенням безпечної швидкості, недотриманням вимог проїзду перехресть і дистанцій руху, керування транспортним засобом у стані сп'яніння, перевищенням встановленої швидкості, порушенням правил проїзду пішохідних переходів та деяких інших. Ми вже звертали увагу на те, що стійкість кількісно-якісних показників у зазначених нами транспортних правопорушень – показник, як правило, навмисного недотримання ПДР, яке напряму залежить тільки від правосвідомості учасників дорожнього руху і не потребує від них (водіїв і пішоходів) особливих знань, освіти, навичок, стажу керування транспортним засобом чи спритності при переміщенні дорогою (вулицею). При цьому є достатніми елементарна культура руху, усвідомлення можливого настання ДТП із тяжкими наслідками, просте почуття обережності[3]. «Дух ослабляється, – писав Чезаре Беккаріа, – якщо закон не потурбується про його укріплення»[4]. Виникає ідея нормативно-правового впливу на протиправну «транспортну епідемію», обов'язково поєднаним із супроводжуючими цей вплив заходами – спеціально обраними та невеликими за кількістю, застосування яких корелює з аналітичними даними кримінологічного стану ДТП із тяжкими наслідками, соціального, технічного, організаційно-управлінського, кримінологічного, медичного, статистичного, інформаційного та іншого характеру.

Як ми неодноразово писали, суть культурологічного запобіжного напряму, на нашу думку, полягає у тому, щоб за допомогою жорстких нормативно-правових імперативів, приписів і засобів примусово стимулювати суб'єктів дорожнього руху до дотримання вимог Закону України «Про дорожній рух» і ПДР. Йдеться про «силову» технічну культуризацію, культурофікацію за рахунок психологічного тиску страхом щодо можливих обмежень і втрат особистісного (позбавлення волі, полишення прав керування транспортними засобами, комфорту, погіршення здоров'я тощо), майнового (великі штрафи, конфіскація транспортного засобу, відшкодування збитків та ін.), публічного (падіння рейтингу, «пляма» судимості, осуд оточуючих, моральні переживання і т.п.) та іншого характеру. Все це логічно має впливати на свідомість і волю насамперед водіїв, точніше, потенціальних порушників ПДР[5]. Про це необхідно го-

[1] Писанка Н 'Електроскутер став головним болем для міської влади' (9 грудня 2021) Голос України

[2] Монтеск'є Ш. *О духе законов или об отношениях, в которых законы находятся к устройству каждого правления, к нравам, климату, религии, торговле и т.д.; к чему автор придавал исследования о законах римских, касающихся следования, о законах французских и о законах федеральных*; пер. с фр. под ред. М. Г. Гернфельда со вступ. Статьей М. М. Ковалевского. (изд. Л. Ф. Пантелеева, 1900) 687

[3] Голіна В. В. 'Культурологія безпеки дорожнього руху – визначальний фактор її підвищення' *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика: матер. Всеукр. наук.-практ. конф*. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) 38–44 <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads/2022/01/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D1%83-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80%D1%96-%D1%83%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83. pdf.> (дата звернення: 7.08.2022)

[4] Беккариа Ч. *О преступлениях и наказаниях* (ИНФРА-М, 2008) 125.

[5] Голіна В. В. 'Культурологія безпеки дорожнього руху – визначальний фактор її підвищення' *Державна політика*

ворити у ЗМІ, при підготовці водіїв і видачі їм водійських прав на керування транспортним засобом, можливо, навіть під підписку на кшталт «присяги» тощо. «Дорожній дух» безпеки руху повинен запанувати в нашій країні. Нехай не зараз, але у найближчій перспективі. Так відбувається в інших європейських країнах. У ЗМІ відмічається, що, наприклад, для німців правила і порядок на дорогах є своєрідною «Біблією» їх способу життя, зазіхати на яку не дозволено нікому[1]. А інакше ми, того не бажаючи, мимоволі потураємо свавіллю і безладу на дорогах і вулицях міст і селищ.

Дорожній рух передбачає відповідальний самоконтролюючий і контрольований процес територіального дорожнього перевезення (переміщення) транспортних засобів, людей, речей, вантажів тощо. Рівень самоконтролю і зовнішнього контролю у сфері дорожнього руху визначає також й стан його безпеки, а отже, й пріоритетні напрями діяльності держави, суспільства, громадян із запобігання автотранспортних правопорушень.

Таким чином, дорожній рух – це унормований самоконтролюючий і контрольований, з належною інфраструктурою процес наземного територіального горизонтального пересування та / або перевезення визнаних законом транспортних засобів, людей, вантажів, інших речей. При цьому стан і рівень безпеки переміщення для життя і здоров'я людини, оточуючого середовища, громадського порядку постійно визначають пріоритетні напрями діяльності держави щодо запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням.

Це визначення поняття дорожнього руху потребує, на наш погляд, кримінологічного пояснення.

1. Унормованість означає, що в країні існують на законодавчому рівні і діють правові й соціальні основи дорожнього руху як специфічного виду людської об'єктивно-суб'єктивної небезпечної діяльності. Безпека дорожнього руху визначається ступенем усвідомленості його учасниками залежності безпеки як від внутрішньо самоконтролюючого добровільного дотримання ПДР, так і від належної, навіть жорсткої системи зовнішнього контролюючого тиску з його «погрозами» настання несприятливих наслідків при їх порушенні. Значить, досягти поліпшення стану безпечності на дорогах і вулицях стає можливим через посиленням культурологічного запобіжного напряму, заснованого на кримінологічній теорії запобігання окремим видам правопорушень. Інші запобіжні шляхи – довготривалі, ресурсно обтяжливі для країни і головне – у найближчій перспективі нездійсненні. Однак практичні запитання щодо достатності й ефективності подібної унормованості у сфері дорожнього руху виникають вже сьогодні.

2. Дорожній рух – живий, мінливий суспільний організм зі своїми істотними ознаками, законами, правилами, етикою функціонування. Саме в його лоні відбуваються різноманітні ДТП з різними протиправними наслідками. Серед багатомільйонної «епідемії протиправності» у сфері дорожнього руху загрозливою її складовою є криміналізована автотранспортна протиправність – злочини, передбачені Кримінальним кодексом України. Їх розповсюдженість і сталість, специфічність причин, умов, мотивів, засобів їх вчинення, особливості характерологічних рис винних, несприятливі тенденції в динаміці і структурі, помітна складність їх запобігання, а взагалі відчуття їх правової самостійності – усе це зумовлює доцільність виділення з усього розділу «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (розділ XI КК України) групи однорідних злочинів, пов'язаних саме з автотранспортом[2], і виокремити їх у цьому розділі окремим підрозділом, надавши назву: «Кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту».

3. Небезпека – суттєва ознака дорожнього руху. Натепер цілковито безпечного дорожнього руху уявити собі не можливо, хоча світова спільнота і проголосила амбітну мету за кілька десятиліть, урешті-решт, позбуватися смертності і травматизму як болючої риси дорожнього руху. Безпека дорожнього руху – це, з практичної точки зору, поступове скорочення ризиків дорожньо-транспортної аварійності об'єктивного і суб'єктивного характеру. Забезпечення безпеки дорожнього руху часто розуміється як здійснення відомчої суміші різних за призначенням і нерідко другорядних за-

у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика: матер. Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) 42–44 <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads/2022/01/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D1%83-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80%D1%96-%D1%83%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83. pdf.> (дата звернення: 7.08.2022)

[1] Писанка Н

[2] Полтава К О, 43.

ходів (за звичним підходом хто і що запропонує), котрі складаються у громіздкі стратегії, концепції, плани і т.п. та котрі (якщо чесно) ніхто і не збирається виконувати. Однак практику планування треба поширювати. Необхідно створювати невеликі за набором заходів і засобів державні / регіональні програми / плани підвищення рівня безпеки у сфері дорожнього руху, які б інтегрували саме для цього спеціально, а головне професійно відібрані, запобіжно значущі, реально здійснювані заходи і засоби соціального, нормативно-правового, технічного, організаційно-управлінського, інформаційного, кримінологічного, психологічного та іншого характеру. Відбір таких заходів і засобів повинен здійснювати професійний кримінолог, який за своїм фахом панорамно бачить цю проблему. Обов'язковими елементом тактики культурологічної стратегії тиску на свідомість і волю учасників дорожнього руху є довготривала, а може і постійна інформаційна війна у вигляді організації масової вседержавної кампанії щодо загальної орієнтації громадян на підтримку гуманістичної ідеї позбавити людство від автотранспортної (і не тільки від неї!) смертності, каліцтва, матеріальних збитків. Мова йде про створення тим самим своєрідної «Біблії» дорожнього руху з її насправді великою заповіддю – «не убий».

Висновки. Визначення поняття «дорожній рух» пов'язане із виявленням і дослідженням його суттєвих ознак, зокрема, таких, як поняття: дороги (вулиці), транспортний засіб, учасник дорожнього руху, безпека, контроль, запобігання правопорушенням. Отже, за результатами дослідження, дорожній рух – це унормований самоконтролюючий і контрольований, з належною інфраструктурою процес наземного територіального горизонтального пересування та / або перевезення законом транспортних засобів, людей, вантажів, інших речей. При цьому стан і рівень його безпеки для життя і здоров'я людини, оточуючого середовища, громадського порядку постійно визначають пріоритетні напрями діяльності держави щодо запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням. Кримінологічний аналіз цього визначення свідчить, що дорожній рух – це єдність матеріальних і духовних його складових. Дорожній рух – це не тільки контрольований (і не дуже) механічний процес пересування, перевезення, переміщення його учасників і вантажів, що потребує постійної турботи держави про удосконалення безпечності такого процесу, а й соціальне явище, в лоні якого формується духовне ставлення людей, суспільства, міжнародної спільноти до якості його стану з точки зору безпечності, комфорту, рівня відповідальності, стандартів, норм, правил, вимог громадського порядку. Максимальне урахування і розвиток цієї складової дорожнього руху і є головною ідеєю культурологічного напряму запобігання автотранспортним правопорушенням.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Pro dorozhnii rukh : Zakon Ukrainy vid 30 chervnia 1993 r. №3353-XII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353–12/ed20040316#Text (in Ukrainian)
2. Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku : rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21 zhovt. 2020 r. №1360-r. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360–2020-r#Text. (in Ukrainian)

Bibliography

Authored books

1. Burbelo B. Yu., Holovin A. P., Saienko S. I. *Bezpeka dorozhnoho rukhu: mekhanizm administratyvno-pravovoho rehuliuvannia vzaiemodii subiektiv zabezpechennia : monohrafiia* [Road traffic safety: the mechanism of administrative and legal regulation of the interaction of security entities: monograph] (RVV LDUVS, 2011) 248 (in Ukrainian)
2. Poltava K. O. *Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia transportnym zlochynam, shcho poviazani iz zahybelliu liudei abo tiazhkym tilesnym ushkodzhenniam v Ukraini : monohrafiia* [Criminological characteristics and prevention of traffic crimes involving death or serious bodily injury in Ukraine: monograph] (Pravo, 2014) 284 (in Ukrainian)
3. Perepelytsia A. I., Sobakar A. O., Palii M. V. ta in. *Administratyvna ta kryminalno-pravova vidpovidalnist za pravoporushennia (zlochyny) u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu : navch. posib* [Administrative and criminal liability for offenses (crimes) in the field of road traffic safety: training. manual] (Noulidzh, 2011) 304 (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: monograph] (Tymchenko, 2010) 438 (in Ukrainian)
5. Montesk'E Sh. *O duhe zakonov ili ob otnosheniyah, v kotoryih zakonyi nahodyatsya k ustroystvu kazhdogo pravleniya, k nravam, klimatu, religii, torgovle i t.d.; k chemu avtor pridaval issledovaniya o zakonah rimskih, kasayuschihsya sledovaniya, o zakonah frantsuzskih i o zakonah federalnyih*;[Of the spirit of laws, or of the relation in which laws are to the constitution of every government, to manners, climate, religion, commerce, &c.; what the author attached to studies on Roman laws regarding the following, on French laws and on federal laws] per. s fr. pod red. M. G. Gernfelda so vstup. Statey M. M. Kovalevskogo (izd. L. F. Panteleeva, 1900) 687 (in Russian)
6. Bekkaria Ch. *O prestupleniyah i nakazaniyah* [On Crimes and Punishments] (INFRA-M, 2008) 125 (in Russian)

Articles from newspapers

7. Pysanka N. 'Elektroskuter stav holovnym bolem dlia miskoi vlady' [The electric scooter has become a headache for the city authorities] (9 hrudnia 2021 r) Holos Ukrainy (in Ukrainian)

Conference papers

8. Holina V. V. 'Pidkhid do vyznachennia poniattia dorozhnoho rukhu yak skladovoi publichnoi bezpeky i pravoporiadku' [Approach to defining the concept of traffic as a component of public safety and law and order] *Zabezpechennia publichnoi bezpeky i poriadku v umovakh voiennoho stanu : mater. Vseukr. nauk.-prakt. konf.* (m. Kropyvnytskyi, 1 lypnia 2022 r.) 91–94 (in Ukrainian)
9. Myslyvyi V. A. 'Bezpeka dorozhnoho rukhu: zakonodavchyi vymir' [Road traffic safety: legislative dimension] *Derzhavna polityka u sferi ubezpechennia dorozhnoho rukhu: teoriia, zakonodavstvo, praktyka: materialy Vseukr. nauk-prakt. konf.* (m. Kharkiv, 5 lystop. 2021 r.) 76 <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads/2022/01/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D1%83-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80%D1%96-%D1%83%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83.pdf.> (in Ukrainian)
10. Knyzhenko O. O. 'Vydy zakonodavstva shchodo vyznachennia transportnoho zasobu' [Types of legislation regarding the definition of a vehicle] *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty : mater. KhVI Mizhnar. nauk.-prakt. konf.* (m. kryvyi Rih, 19 lystop. 2021 r.) 108–110 (in Ukrainian)
11. Holina V. V. 'Kulturolohiia bezpeky dorozhnoho rukhu – vyznachalnyi faktor yii pidvyshchennia' [Culturology of traffic safety is a determining factor in its improvement] *Derzhavna polityka u sferi ubezpechennia dorozhnoho rukhu: teoriia, zakonodavstvo, praktyka: mater. Vseukr. nauk.-prakt. konf.* (m. Kharkiv, 5 lystop. 2021 r.) 38–44 <https://ivpz. kh. ua/wp-content/uploads/2022/01/%D0%94%D0%B5%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B0-%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%96%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D1%83-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80%D1%96-%D1%83%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83. pdf.> (in Ukrainian)

Websites

12. 'Shcho pidpadaie pid termin «transportnyi zasib»: postanova VS' [What falls under the term «vehicle»: resolution of the Supreme Court] (Iurydychna hazeta) <https://sud.ua/ru/news/sud-info/127209-scho-pidpadaye-pid-termin-transportniy-zasib-postanova-vs#:~:text=%D0%97%D0%B3%D1%96%D0%B4%D0%BD%D0%BE%20%D0%B7%20%D0%B2%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F%D0%BC%2C%20%D1%8F%D0%BA%D0%B5%20%D0%BC%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%82%D1%8C%D1%81%D1%8F,%D1%82%D0%B0%20%D1%96%D0%BD%D1%88%D1%96%20%D0%BC%D0%B5%D1%85%D0%B0%D0%BD%D1%96%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D1%96%20%D0%B7%D0%B0%D1%81%D0%BE%D0%B1%D0%B8.> (in Ukrainian)
13. 'Normyi grazhdanskogo prava o robototehnike. Rezolyutsiya Evroparlamenta ot 16 fevralya 2017 g.' (Robotrens) <https://robotrends.ru/pub/1725/normy-grazhdanskogo-prava-o-robototehnike-i-hartiya-robototehniki.> (in Rissian)

Голіна В. В.
Актуальні питання безпеки дорожнього руху: правові та кримінологічні аспекти.

Високий рівень смертності і травматизму від ДТП в Україні актуалізує наукові пошуки ефективного напряму їх значного скорочення. У зв'язку з цим виникає нагальна потреба дослідження фундаментального понят-

тя теорії запобігання транспортним правопорушенням – визначення дорожнього руху, його суттєвих ознак, матеріальних і духовних складових.

Серед вітчизняних вчених цій проблемі приділили увагу С. Батиргареєва, В. Голіна, Б. Головкін, Т. Гуржій, А. Калініна, М. Колодяжний, В. Колпаков, О. Костенко, В. Мисливий, С. Нежурбіда, В. Собакарь, С. Шрамко та багато інших.

Нормативно-правового визначення поняття дорожнього руху немає навіть у Законі України «Про дорожній рух» (1993 р.). Дорожній рух – це інтегрована динамічна система специфічного фрагмента соціуму, якою охоплюється щонайменше такі її матеріальні і духовні складові, як: дорога-транспортний засіб-учасник дорожнього руху-безпека-контроль-запобігання. Результатом дослідження цих компонентів є визначення дорожнього руху, як унормованого самоконтролюючого і контрольованого з незалежною інфраструктурою процесу горизонтального наземного пересування та / або перевезення, переміщення визнаних законом транспортних засобів, людей, вантажів, інших речей. У свою чергу, стан і рівень його безпеки для життя й здоров'я людини, оточуючого середовища, громадського порядку постійно визначають пріоритетні напрями діяльності держави щодо запобігання транспортним правопорушенням. Отже, дорожній рух – не лише механічне / автоматичне переміщення його учасників, а й соціальне середовище, яке відображає духовне ставлення людей, суспільства, міжнародної спільноти до якості його стану, рівня правосвідомого дотримання учасниками руху відповідних правил, нетерпіння свавілля і безладу у сфері дорожнього руху. На основі ідеї єдності матеріальної і духовної складової формується культурологічний напрям запобігання транспортним правопорушенням.

Ключові слова: *дорожній рух, безпека дорожнього руху, матеріальна і духовна складова дорожнього руху, культурологічний напрям запобігання транспортним правопорушенням.*

Golina V. V.

Current issues of road safety: legal and criminological aspects.

The high level of mortality and injuries from road accidents in Ukraine actualizes the scientific search for an effective way to significantly reduce them. In this regard, there is an urgent need to research the fundamental concept of the theory of traffic offense prevention – the definition of traffic, its essential features, material and spiritual components.

Among Ukrainian scientists, S. Batyrgareeva, V. Golina, B. Golovkin, T. Gurzhii, A. Kalinina, M. Kolodyazhny, V. Kolpakov, O. Kostenko, V. Mysliviy, S. Nezhurbida, V. Sobakar paid attention to this problem , S. Shramko and many others.

There is no normative-legal definition of the concept of road traffic even in the Law of Ukraine «On Road Traffic» (1993). Road traffic is an integrated dynamic system of a specific fragment of society, which covers at least its material and spiritual components, such as: road-vehicle-road user-safety-control-prevention. The result of the study of these components is the definition of road traffic as a normalized self-monitoring and controlled with an independent infrastructure process of horizontal ground movement and / or transportation, movement of legally recognized vehicles, people, cargo, other things. The state and level of its safety for life and health of a person, the surrounding environment, public order constantly determine the priority directions of the state's activity in the prevention of traffic offenses. So, road traffic is not only the mechanical / automatic movement of its participants, but also a social environment that reflects the spiritual attitude of people, society, and the international community to the quality of its condition, the level of legal compliance by traffic participants with the relevant rules, intolerance of arbitrariness and disorder in the field of traffic. On the basis of the idea of the unity of the material and spiritual components, the cultural direction of prevention of traffic offenses is formed.

Key words: *traffic, traffic safety, the material and spiritual component of traffic, the cultural direction of traffic offense prevention.*

Стаття надійшла до редакції:20.10.2022 р.
Прийнята до друку: 10.11.2022 р.