DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-78
УДК 343.9

Б. М. Головкін, доктор юридичних наук, професор, головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науков-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, член-кореспондент НАПрН України
ORCID ID: 0000-0002-0333-9806

ВІКТИМНА ПОВЕДІНКА УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ*

Постановка проблеми. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щороку внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) у світі гине 1,35 млн людей. Крім того, від 20 до 50 млн людей отримують несмертельні травми, причому більшість з них призводять до інвалідності[1]. У країнах із середнім і низьким рівнем доходу на душу населення смертність внаслідок ДТП у три рази вище, ніж у країнах із високим доходом[2]. Понад половину всіх загиблих і травмованих становлять вразливі учасники дорожнього руху: пішоходи, велосипедисти, мотоциклісти та їх пасажири. Дорожньо-транспортний травматизм залишається основною причиною смерті дітей і молоді віком 5–29 років[3].

Вважається, що ключові ризики виникнення ДТП пов'язані із небезпечною поведінкою осіб, які керують транспортними засобами (далі – ТЗ), зокрема, це перевищення швидкості, керуванням у стані алкогольного сп'яніння та під впливом інших психоактивних речовин, невикористання захисних шоломів, ременів безпеки і дитячих утримуючих пристроїв, розсіяне водіння[4]. Водночас усебічний підхід до дослідження факторів аварійності мав би враховувати і поведінку потерпілих, пов'язану з недотриманням правил безпеки на дорогах, унаслідок чого виникають аварійні ситуації і стаються ДТП. Натомість, дотепер на міжнародному рівні проблема віктимної поведінки потерпілих у ДТП не піднімається і не обговорюється публічно, оскільки некоректно звинувачувати потерпілих у заподіянні їм шкоди внаслідок ДТП. Політика всеосяжної підтримки постраждалих у ДТП і членів їх сімей спрямовує зусилля урядів на захист вразливих учасників дорожнього руху, а не на дослідження участі потерпілих у створенні небезпеки для власного життя і здоров'я. Утім, тематичні дослідження Європейської обсерваторії з безпеки дорожнього руху свідчать, що половина пішоходів[5] і понад третину велосипедистів[6] загинули з власної вини в результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху. Наведені результати дають підстави замислитись над питанням щодо ролі віктимної поведінки у заподіянні смерті або тілесних ушкоджень потерпілим із необережності. Маємо визнати, що проблема віктимної поведінки потерпілих від необережних злочинів залишається недостатньо розробленою в кримінології. Вкрай мало фундаментальних досліджень віктимної поведінки учасників дорож-

* *Примітка.* Публікація підготовлена на виконання в НДІ ВПЗ імені акад. В. В. Сташиса НАПрН України фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», номер державної реєстрації 0120U10561.

[1] 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/> (дата звернення: 22.11.23 р.)

[2] 'Global status report on road safety 2018' (WHO) <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата звернення: 22.11.23 р.)

[3] 'Road traffic injuries overview' (WHO) <https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1> (дата звернення: 22.11.23 р.)

[4] 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата звернення: 5.11.23)

[5] Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2021 URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en 6–8 (дата звернення: 5.11.23)

[6] Road Safety Thematic Report – Cyclists. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2022 URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en. 6–8 (дата звернення: 5.11.23)

нього руху. Разом із цим за численними проявами віктимної поведінки осіб, які беруть участь в дорожньому русі, слід убачати явище, що впливає на дорожньо-транспортну аварійність і тяжкість її наслідків. Зважаючи на велику щорічну кількість загиблих і травмованих учасників дорожнього руху, виникає необхідність дослідити типові форми та прояви їх віктимної поведінки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. За роки незалежності України проведено багато досліджень адміністративних і кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. З урахуванням результатів цих досліджень сформовано загальне уявлення і предметні знання про потерпілих у ДТП, а також в автотранспортних злочинах. Зазвичай до вивчення потерпілих науковці звертаються при оцінці стану аварійності на дорогах, аналізі тенденцій і наслідків кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Крім того, інформація про потерпілих враховується і використовується для визначення детермінант ДТП, удосконалення законодавства і політики забезпечення безпеки дорожнього руху, дослідження окремих аспектів кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень із необережності. У публікаціях В. С. Батиргареєвої, В. В. Голіни, О. О. Дудорова, М. Г. Колодяжного, В. А. Мисливого, О. В. Новікова, Є. О. Письменського, І. О. Христич, С. С. Шрамко та інших науковців аналізуються дані про потерпілих від адміністративних і кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту[1]. Водночас у дисертаційних і монографічних дослідженнях по кримінології розглянуті окремі віктимологічні аспекти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Так, у монографії К. О. Полтави розкрито гендерний і віктимологічний аспекти у детермінації автотранспортних злочинів, пов'язаних із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями. Встановлено, що 25% водіїв і 69% пішоходів стають потерпілими від автотранспортних злочинів із власної вини. Запропоновано класифікувати поведінку потерпілих пішоходів на правомірну, неправомірну і неналежну. Кріт того, авторкою надано соціально-демографічну характеристику потерпілих в автотранспортних злочинах, визначено основні морально-психологічні якості пішоходів, велосипедистів та пасажирів[2].

Є. О. Жученко, дослідивши жертв кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, зробив висновок, що передзлочинна поведінка потерпілих сприяє вчиненню 40% автотранспортних кримінальних правопорушень. Залежно від характеру поведінки в конкретній дорожній ситуації запропоновано вирізняти такі категорії потерпілих: провокативні, зухвалі, пасивні, умовні, жертви-водії. Автором визначено деякі прояви віктимності потерпілих, що сприяли вчиненню проти них транспортних кримінальних правопорушень: перевищення швидкості (73,6%), порушення сигналів регулювання та вимог дорожніх знаків (15,7%), керування несправним транспортом (9,4%), порушення правил стоянки (1,2%), керування транспортним засобом у стані сп'яніння (0,1%)[3].

М. М. Рудик запропонував заходи віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху, що включають: моніторинг криміногенної обстановки у сфе-

[1] Батиргареєва В. С. 'Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції' (2023) 45 Питання боротьби зі злочинністю. 68–69; Голіна В. В. 'Актуальні питання безпеки дорожнього руху: правові та кримінологічні аспекти' (2022) 44 Питання боротьби зі злочинністю 9; Дудоров О. О, Письменський Є. О. 'Проблеми кримінально-правової кваліфікації порушень правил безпеки дорожнього руху в контексті забезпечення однаковості судової практики' (2016) 4 Міжнародний журнал «Право і суспільство» 52–55; Колодяжний М. Г. 'Нормативно-правові засади безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах' (2022) 43 Питання боротьби зі злочинністю 103–105; 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.) 75–76; Новіков О. В. 'Соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод' (2023) 4 Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Юридичні науки 37–38; Христич І. О. 'Основні тенденції зміни правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту' (2021) 3 Київський часопис права 186–187; Шрамко С. С. 'Теорія та практика убезпечення дорожнього руху в Україні' (2023) 2/29 Вісник кримінологічної асоціації України 138–139; Головкін Б. М. 'Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні' (2022) 156 Проблеми законності 66–68

[2] Полтава К. О. 'Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжким тілесним ушкодженням, в Україні' (2014) НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право 143–150

[3] Жученко Є. О. 'Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху' (дис. доктора філософ. Донецький державний університет внутрішніх справ, 2023) 149–159;

рі безпеки руху, аналіз проявів віктимної поведінки потерпілих та прогнозування кількості жертв ДТП, розроблення програм віктимологічної профілактики, а також відновлення порушених прав потерпілих, відшкодування завданих збитків, примирення потерпілих і правопорушників, надання психологічної допомоги жертвам ДТП[1].

За даними Євростату (2021 р.), у державах-членах ЄС структура загиблих у ДТП виглядає так: водії і пасажири легкових автомобілів – 44,6%, пішоходи – 18,1%, мотоциклісти та їх пасажири – 16,6%, водії велосипедів у тому числі електровелосипедів – 9,5%, решта учасників дорожнього руху – 11,2%[2].

Проведені дослідження поведінки велосипедистів у Данії, Швейцарії та Нідерландах засвідчили, що до серйозного травматизму і смертності на дорогах найчастіше призводять такі причини, як-от: втрата рівноваги на низькій швидкості (34%), рух у стані алкогольного сп'яніння (притаманно понад третині 18–24-річних осіб), проїзд на червоне світло світлофора (допускають 35% осіб віком до 20 років), а також користування під час руху мобільними телефонами, що полягає у веденні розмов, написанні текстових повідомлень, налаштуванні навігації (56%)[3].

Мета статті полягає в дослідженні основних форм і типових проявів віктимної поведінки учасників дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Під час війни ситуація з безпекою дорожнього руху в Україні залишається складною. В умовах неповного статистичного обліку даних, що не включають відомості з тимчасово окупованих територій і територій, на яких ведуться постійні бойові дії, у 2022 р. зафіксовано на 14% менше загиблих і 22% травмованих у ДТП, ніж у 2021 р. (2 791 загиблий проти 3 238 і 23 145 травмованих проти 29 738 відповідно)[4]. Однак вже за 9 міс. 2023 р. рівень дорожньо-транспортної смертності і травматизму зріс на 13,9% і 35,8% відповідно у порівнянні з аналогічними показниками за минулий рік[5]. Спостерігається збільшилася частки загиблих і травмованих пішоходів на 26% і 47% відповідно у порівнянні з показниками 2022 р. Причому побільшало пішоходів, що загинули або травмувалися з власної вини (на 59% і 60% відповідно). На особливу увагу заслуговує різке зростання в умовах війни питомої ваги загиблих і травмованих дітей 67,5% і 67,7%. Поряд із цим відбувся приріст дітей, які загинули або травмувалися з власної вини – на 6% і 74% відповідно[6]. З наведеного вбачається, що вразливі учасники дорожнього руху стали частіше потрапляти у ДТП і зазнавати серйозних травмувань або смерті.

Показово виглядає структура ДТП, скоєних із вини учасників дорожнього руху у 2021–2022 рр. Для наочності сприйняття даних доцільно їх навести у табличному вигляді.

Із наведених значень статистичних показників убачається цілком закономірний висновок: більшість ДТП із загиблими і травмованими вчиняється з вини осіб, які керують легковими, вантажними, електричними автомобілями, автобусами/мікроавтобусами та іншими транспортними засобами. Однак це зовсім не означає, що загиблими або травмованими стали самі водії-правопорушники, скоріше навпаки: в основному потерпілими у ДТП, вчиненими з вини водіїв, є інші учасники дорожнього руху, оскільки життя і здоров'я водіїв все ж таки захищене засобами активної і пасивної безпеки та металевою конструкцією автомобіля. За даними Звіту про глобальний стан безпеки дорожнього руху у 2018 р., в Україні в структурі загиблих у ДТП переважають пішоходи – 42%, за ними йдуть у порядку спадання: водії автомобілів – 16%, пасажири автомобілів – 18%, водії двох- та трьохколісних транспортних засобів – 9%, велосипедисти – 7%, водії та пасажири вантажних автомобілів – 1%, водії та пасажири автобусів – 1%, інші категорії учасників дорожнього руху – 7%[7]. Із наведеного можна при-

[1] Рудик М. М. 'Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні' (дис. доктора юрид. наук. Національна академія внутрішніх справ, 2023) 414–419.

[2] 'Road safety statistics in the EU' (Eurostat, 2021) <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU> (дата звернення 5.11.2023)

[3] Road Safety Thematic Report – Cyclists. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.: European, 2022 URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en. 6–8 (дата звернення 5.11.2023).

[4] . 'Дорожньо-транспортні пригоди за 2022 р.' (Патрульна поліція України) <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення 5.11.2023).

[5] 'Дорожньо-транспортні пригоди за період 01.01.2023 по 30.09.2023 р.' (Патрульна поліція України) <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення 5.11.2023).

[6] –

[7] 'Global status report on road safety 2018' (WHO) <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (дата звернення: 5.11.2023)

пускати, що певна частина водіїв-правопорушників втрачають життя і здоров'я у ДТП через віктимну поведінку. Водночас учасники дорожнього руху, які пересуваються дорогами поза транспортними засобами (пішоходи, велосипедисти, діти) гинуть або травмуються порівняно частіше лише тому, що вони незахищені фізично перед руйнівною силою удару транспортних засобів, вага яких суттєво перевищує середньостатистичну вагу людини. Однак, враховуючи результати зарубіжних досліджень, можна припустити факт про порівняно більшу поширеність віктимної поведінки серед пішоходів, велосипедистів і дітей, які традиційно належать до вразливих учасників дорожнього руху. Стосовно водіїв мопедів (скутерів, моторолерів) і мотоциклів слід зауважити, що вони зазнають серйозних травм або смерті у ДТП, учинених з їх вини, внаслідок невикористання шоломів та перевищення швидкості, рідше – через створення небезпечної для себе дорожньої ситуації. 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 руху.

Табл. 1

Дорожньо-транспортні пригоди, вчинені з вини учасників дорожнього руху у 2022–2023 р.[1]

Учасники дорожнього руху	**Кількість ДТП**		**Загинуло**		**Травмовано**	
	2021	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**	**2022**
Водії (легкових, вантажних, електричних автомобілів, трамваїв, тролейбусів, автобусів/мікроавтобусів, автомобілів Нацполіції, інших ТЗ)	157 046	89 126	1131	1010	16321	12485
Пішоходи	871	573	122	79	667	449
Велосипедисти	151	116	-	2	42	38
Водії мопедів (у. т.ч. моторолерів, скутерів)	1218	838	27	23	659	506
Мотоциклісти	1477	1166	80	89	912	833
Діти	816	642	26	22	533	459
Пасажири	58	52	1	2	22	28

Концептуальною ідеєю глобальної та регіональної політики безпеки дорожнього руху є забезпечення балансу між задоволенням соціальних потреб у транспортній мобільності та захистом всіх учасників дорожнього руху від реальних і потенційних небезпек на дорогах. Загальноприйняте в цивілізованих демократичних країнах гуманістичне ставлення до жертв ДТП, а також політика всеосяжної підтримки постраждалих в аваріях та членів їх сімей сприяли визнанню серед основних прав людини й права людини на безпечну мобільність, а безпеки дорожнього руху – фундаментальною цінністю. Державна політика України щодо поводження із жертвами ДТП, захисту і відновлення їх прав фактично залишається невизначеною. На рівні документів стратегічного планування лише згадується про пріоритетний захист вразливих категорій учасників дорожнього руху. Натомість, в академічному середовищі ще з радянських часів зберігається традиція щодо пояснення віктимної поведінки потерпілих від необережних кримінальних правопорушень із позицій знань і уявлень про віктимну поведінку потерпілих від умисних кримінальних правопорушень. Нагадаємо, що для значної частини умисних кримінальних правопорушень характерні дозлочинні зв'язки і відносини між потерпілим та злочинцем – указана поведінка сприяє формуванню злочинного умислу або реалізації злочинного наміру, впливає на прийняття рішення щодо цілеспрямованого ви-

[1] Звіт про дорожньо-транспортні пригоди за січень-грудень 2021 р. URL: https://data.gov.ua/dataset/974d5613-7c35-43dc-992d-bc8f9a1662e2/resource/61136f96-975f-4dff-aff8-cf5044b7b4d4/download/zvit_dtp_06.xls; Звіт про дорожньо-транспортні пригоди за січень- грудень 2022 р. URL: https://data.gov.ua/dataset/974d5613-7c35-43dc-992d-bc8f9a1662e2/resource/61136f96-975f-4dff-aff8-cf5044b7b4d4/download/zvit_dtp_06.xls (дата звернення: 5.11.2023)

бору конкретної особи на роль жертви, зумовлює обрання способу та засобів протиправного посягання в умовах конкретної життєвої ситуації. Цілком очевидно, що використовувати ці знання для пояснення віктимної поведінки потерпілих у транспортних злочинах недоцільно і безперспективно.

Особливістю транспортних злочинів, учинених із необережності, є випадковий характер суспільно небезпечних наслідків. Останні залежать від багатьох чинників, наприклад, несподіваного розвитку дорожньої обстановки, технічного стану транспортного засобу, дорожніх умов, помилкових рішень, дій чи бездіяльності з боку одного чи кількох учасників дорожнього руху в конкретній аварійній ситуації, впливу третіх осіб чи непереборної сили, зрештою, швидкості реакцій водія та здатності відвернути суспільно небезпечні наслідки, уникнути загибелі або серйозного травмування, за наявної технічної можливості. Нерідко передаварійна поведінка користувачів доріг і їх дії в небезпечній дорожній ситуації не дозволяють спрогнозувати наперед, хто саме стане заподіювачем шкоди, а хто потерпілим, а тим паче передбачити, які суспільно небезпечні наслідки ДТП фактично настануть. Недоречно говорити і про якісь дозлочинні зв'язки та відносини між злочинцем і жертвою, адже їх об'єднують хіба що обставини місця і часу в момент виникнення та розвитку аварійної ситуації. Інакше кажучи, зміст віктимної поведінки потерпілих від необережних кримінальних правопорушень відрізняється від віктимної поведінки потерпілих від умисних кримінальних правопорушень.

Слід виходити з того, що взаємодія джерел підвищеної небезпеки з учасниками дорожнього руху завжди породжує ризики виникнення ДТП і настання тяжких наслідків. Утім, вчинення ДТП може залежати від поведінки жертви або не залежати. Загальновідомо, що учасникам дорожнього руху властиво помилятися, недооцінювати небезпеку для руху та переоцінювати свої можливості уникати ДТП і запобігати суспільно небезпечним наслідкам. На безпеку дорожнього руху одночасно впливає велика кількість об'єктивних і суб'єктивних факторів ризику, що збільшують ймовірність виникнення ДТП із серйозними травмами або загибеллю людей. Об'єктивні фактори ризику включають: неналежні умови освітлення, незадовільний стан дорожнього покриття, складні погодні умови, технічно несправний стан транспортних засобів, не облаштованість дорожньої інфраструктури, непередбачувану зміну дорожньої обстановки, дію непереборних сил, інтенсивність дорожнього руху тощо. До суб'єктивних факторів ризику належать: порушення правил дорожнього руху (*далі – ПДР*), психічний стан водіїв, що знижує увагу та швидкість реакцій, відволікання від управління ТЗ, конфліктний характер взаємовідносин між учасниками дорожнього руху, віктимність і віктимна поведінка жертв тощо. Доведено, що на вчинення ДТП набагато більше впливають суб'єктивні фактори ризику, серед яких немаловажне значення мають саме віктимність і віктимна поведінка потерпілих.

У кримінології віктимність розуміється як сукупність фізіологічних, психологічних та соціальних якостей і властивостей, що зумовлюють підвищену схильність ставати жертвою злочину за певних обставин, або нездатність уникнути заподіяння шкоди, за об'єктивно наявної можливості. Поряд із цим віктимність ще трактується як вразливість особи до впливу небезпек, високо ймовірна участь у надзвичайних подіях, нездатність вижити та зберегти своє здоров'я в критичних ситуаціях[1]. На мою думку, віктимність учасників дорожнього руху включає фізіологічну, психологічну та ситуаційну складові й реалізується у віктимній поведінці.

Фізіологічна вразливість означає незахищеність організму (тіла і внутрішніх органів) перед руйнівним впливом сили удару елементами конструкції транспортного засобу або об них. Інтенсивність вказаного впливу і тяжкість наслідків для людини залежать від швидкості та ваги транспортного засобу.

Психологічна складова віктимності охоплює такі деформації психічних процесів, станів і властивостей людини, як-то: погане орієнтування в дорожньому просторі; неналежне зорове сприйняття дорожніх умов; недостатня стійкість, концентрація і розподілення уваги при аналізі дорожньої обстановки; емоційна нестабільність та ослаблений самоконтроль; стереотипність і ригідність мислення; погана стресостійкість та підвладність паніці в екстремальних ситуаціях; схильність до ухвалення помилкових рішень при дефіциті часу; уповільнені реакції і неготовність до застосування екстрених заходів рятування свого життя і здоров'я.

[1] Голіна В. В., Головкін Б. М. (ред) *Віктимологія : навч. посіб.* (Право, 2017) 35–36.

Також слід ураховувати, що в умовах війни учасники дорожнього руху, особливо у прифронтових регіонах, звикають до постійної небезпеки, зневажають загальновизнаними і спеціально встановленими правилами обережності на дорогах, зациклюються на особистих проблемах і некритично сприймають події, які відбуваються довкола, у тому числі раптові зміни дорожньої обстановки. Через затяжний стрес та емоційне виснаження швидше втомлюється психіка, розмивається сприйняття простору і часу, притупляється відчуття небезпеки на дорогах, уповільнюється реагування на аварійні ситуації. Все це тільки посилює віктимність.

Як відомо, для безпечного керування ТЗ велике значення мають належне зорове сприйняття швидкості і часу, правильний розрахунок відстані до об'єктів, що наближаються, здатність своєчасно виявляти небезпеку на дорозі, передбачати наміри інших учасників руху і ймовірний розвиток подій, правильно оцінювати характер взаємодії із користувачами дороги, а також спроможність швидко адаптуватися до аварійної ситуації, опановувати емоції, обирати оптимальний варіант реагування на небезпеку за лічені секунди, а також здатність уникнути ДТП або зменшити його наслідки. Разом із тим учасники руху, опинившись в аварійній ситуації, через стрес, паніку, відсутність навичок поведінки в екстремальних умовах допускають елементарні помилки, діють інтуїтивно та імпульсивно, що суттєво підвищує їх вразливість і не дозволяє уникнути ДТП або зменшити їх наслідки.

Ситуативна складова віктимності проявляється в неналежному відстеженні дорожньої обстановки та неврахуванні її змін; відволіканні від керування транспортним засобом і тимчасовій втраті контролю за його рухом; недотриманні безпечної швидкості, безпечної дистанції та безпечного інтервалу; ненаданні дороги учаснику, який має перевагу в русі; в застосуванні небезпечних прийомів управління ТЗ (різкого гальмування, агресивної манери їзди, продовження руху під час засліплення зустрічним транспортом), а також в перешкоджанні руху іншим транспортним засобам; невикористанні засобів пасивної безпеки, невикористанні в темну пору доби та в умовах обмеженої видимості габаритних ліхтарів і світлоповертальних елементів та ін.

Віктимність може проявлятися в активній або пасивній формах віктимної поведінки учасників дорожнього руху.

Враховуючи наведене, під віктимною поведінкою учасників дорожнього руху пропонується розуміти *пов'язані з порушенням/недотриманням правил безпеки дорожнього руху дії або бездіяльність особи, що підвищують її вразливість до ДТП і сприяють заподіянню шкоди життю або здоров'ю за конкретних дорожніх обставин.* Віктимна означає небезпечну для учасника руху поведінку в конкретній дорожній обстановці, тоді як протиправна поведінка загрожує життю та здоров'ю інших учасників дорожнього руху, і в цьому полягає різниця між двома типами поведінки користувачів доріг. Віктимна поведінка знижує здатність вчасно розпізнавати дорожню небезпеку, передбачати наміри інших учасників, а також ослаблює психологічну готовність застосовувати екстрені заходи збереження свого життя і здоров'я в аварійній ситуації. Якщо говорити в цілому, то віктимна поведінка підвищує вразливість особи до заподіяння шкоди її життю і здоров'ю внаслідок ДТП[1]. Нездатність вчасно виявити небезпеку на дорозі і загрозу, що виходить від неправомірних дій чи бездіяльності інших учасників руху, неспроможність уникати ДТП чи зменшувати їх наслідки за наявної можливості, а так само схильність свідомо наражатися на небезпеку чи ігнорувати очевидну загрозу під час дорожнього руху становлять зміст віктимної поведінки учасників дорожнього руху.

З одного боку, віктимна поведінка полягає у створенні аварійної ситуації унаслідок порушення вимог і заборон правил, призначених для запобігання ДТП та недопущення їх наслідків. З другого боку, така поведінка включає недотримання обов'язкових правил обережності, призначених для передбачення небезпеки на дорозі і збереження свого життя та здоров'я у разі потрапляння в аварійну ситуацію, створену діями чи бездіяльністю інших учасників дорожнього руху.

На мій погляд, 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) невико-*

[1] Головкін Б. М. 'Віктимна поведінка жертв злочинів' (2016) 135 Проблеми законності. 126 <http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2016_135_15> (дата звернення: 5.11.2023)

нання обов'язкових правил обережності, що сприяє травмуванню або загибелі суб'єкта бездіяльності[1].

Перша форма віктимної поведінки включає грубе порушення потерпілим вимог і заборон ПДР, що створило аварійну ситуацію, за якої невинуватий учасник руху, що в ній опинився, не зміг адекватно зреагувати на небезпеку, уникнути ДТП та запобігти травмування чи загибелі потерпілого-правопорушника. Віктимізація правопорушника відбувається з необережності, з причині невчасного застосування фактичним заподіювачем шкоди всіх необхідних і достатніх заходів реагування на небезпеку (за наявної технічної можливості). Поряд із цим трапляються випадки вимушеного заподіяння шкоди правопорушнику в стані крайньої необхідності заради порятунку свого життя і здоров'я, що виключає кримінальну відповідальність. Загалом для цієї форми віктимної поведінки характерна інверсія ролей між злочинцем і потерпілим.

Як правило, суб'єктами зазначеної форми віктимної поведінки виступають особи, які керують ТЗ. Її проявами можуть бути такі: порушення вимог заборонних і наказових дорожніх знаків і розмітки; перевищення безпечної швидкості; порушення правил обгону, проїзду перехресть і зустрічного роз'їзду; проїзд на заборонюючий сигнал світлофору; виїзд на смугу зустрічного руху; ненадання дороги ТЗ, що має перевагу в русі; застосування невиправданого маневру; розворот на автомагістралях, мостах, в тунелях, дорогах з одностороннім рухом та ін.[2]

Друга форма віктимної поведінки охоплює порушення правил безпеки дорожнього руху кількома учасниками одночасно або послідовно, що викликає аварійну ситуацію, за якої існує реальна загроза для життя і здоров'я всіх правопорушників, проте через збіг закономірних та випадкових причинних зв'язків серйозного травмування зазнає один, кілька чи всі правопорушники. За такої ситуації суспільно небезпечні наслідки, що фактично настають, залежать від випадкового збігу обставин чи дії зовнішніх сил. У контексті висловленого йдеться про взаємну віктимізацію учасників аварійної ситуації. Щоправда, буває й так, що причиною порушення ПДР одним учасником є недотримання їх іншим учасником, при цьому шкода заподіюється третій особі (особам), що опинилися на місці події у момент вчинення необережного кримінального правопорушення (так званим рикошетним жертвам)[3]. У таких випадках жертву і заподіювача шкоди поєднують лише обставини місця і часу, тому віктимна поведінка відсутня.

Проявами другої форми віктимної поведінки будуть так саме невиконання водіями вимог сигналів регулювання, ненадання переваги при проїзді перехресть, перешкоджання завершенню маневру на забороняючий сигнал світлофора, різке прискорення на завершальній фазі зеленого сигналу світлофору або передчасний старт на жовтий сигнал світлофору та ін.

Третя форма досліджуваної поведінки є наймасовішою. Вона полягає у невиконанні обов'язкових правил, призначених для передбачення небезпеки учасником руху та зменшення ризиків потрапляння в ДТП. Прояви цієї форми віктимної поведінки полягають у такому:

а) неврахування можливої небезпеки перед початком руху, перестроюванням, зміною напрямку руху, у тому числі при виїзді з другорядної дороги на головну, виконанні лівого повороту, маневруванні на ділянках дороги з обмеженою оглядовістю; неврахування дорожньої обстановки і складних погодних умов при обранні безпечної швидкості, безпечної дистанції та інтервалу; експлуатація технічно несправного ТЗ; керування ТЗ у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння або в іншому стані, що знижує увагу і швидкість реакцій;

б) відволікання уваги під час руху на розмови по телефону за кермом, прийом їжі, написання і читання текстових повідомлень, перегляд соціальних мереж і реагування на дописи, налаштування навігації й інше користування мобільними пристроями;

в) невикористання зовнішніх світлових приладів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, у тому числі, невикористання світлоповертальних елементів пішоходами; невикористання засобів індивідуальної безпеки (підголовників, ременів безпеки, дитячих утримуючих систем)

[1] – 'Вплив віктимної поведінки на аварійність, травматизм та смертність на дорогах' *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення*. (Кривий ріг, 17 листопада. 2023) 30

[2] --, 31

[3] Дудоров О. О., Письменський Є. О., 58; – Мисливий В. А. 'Співзаподіяння у необережному злочині' (2019). Новітні кримінально-правові дослідження 20–30.

водіями і пасажирами, захисних шоломів мотоциклістами і велосипедистами та ін.[1]

Висновки. На підставі вищевикладеного матеріалу слід зауважити, що учасники дорожнього руху далеко не завжди гинуть або отримують серйозні травми внаслідок віктимної поведінки. У більшості випадків потерпілі не допускають грубих порушень правил безпеки дорожнього руху. 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 умовах. Однак довести це непросто, оскільки статистична звітність про ДТП останніми роками не включає дані з тимчасово окупованих територій і територій, на яких ведуться постійні бойові дії. Разом із цим не має сумнівів, що колективна психіка користувачів доріг у прифронтових регіонах зазнає тривалого негативного впливу, що підвищує їх вразливість до впливу небезпек і несподіваних перешкод на дорозі, збільшує ризики потрапляння у ДТП. В умовах війни у користувачів доріг погіршується сприйняття простору і часу, притупляється відчуття небезпеки, знижується дисциплінованість, втрачається пильність, зрештою вони стають необачливими, фаталістичними. З огляду на це, можна стверджувати, що зараз віктимна поведінка притаманна всім без виключення користувачам доріг. Однак 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 участі потерпілого в розвитку причинних зв'язків між порушенням ПДР і суспільно небезпечними наслідками.

Слід зауважити, що у цій публікації розкрито лише основні форми і прояви віктимної поведінки учасників дорожнього руху. В реальному житті напевно зустрічаються їх комбінації, а також інші, поки що не досліджені прояви цього явища, що спонукає продовжувати науковий пошук. У будь-якому разі запобігання віктимній поведінці учасників дорожнього руху має стати одним із пріоритетних напрямів удосконалення державної політики щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

[1] Головкін Б. М. 'Вплив віктимної поведінки на аварійність, травматизм та смертність на дорогах' *Забезпечення безпеки дорожнього руху: глобальні та локальні рішення* (Кривий ріг, 17 листопада 2023) 31

REFERENCES

Legislation

Reports

1. Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2021 URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en 6–8 (in English)
2. Road Safety Thematic Report – Cyclists. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2022 URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en. 6–8 (in English)
3. Zvit pro dorozhno-transportni pryhody za sichen-hruden 2021 r. URL: https://data.gov.ua/dataset/974d5613-7c35-43dc-992d-bc8f9a1662e2/resource/61136f96-975f-4dff-aff8-cf5044b7b4d4/download/zvit_dtp_06.xls (in Ukrainian)
4. Zvit pro dorozhno-transportni pryhody za sichen- hruden 2022 r. URL: https://data.gov.ua/dataset/974d5613-7c35-43dc-992d-bc8f9a1662e2/resource/61136f96-975f-4dff-aff8-cf5044b7b4d4/download/zvit_dtp_06.xls (in Ukrainian)

Bibliography

Edited books

1. Holina V. V., Holovkin B. M. (red) *Viktymolohiia : navch. posib*. [Victimology: education. manual] (Pravo, 2017) 308 (in Ukrainian)

Journal articels

2. Batyrhareieva V. S. 'Ubezpechennia uchasnykiv dorozhnoho rukhu v Ukraini: do metodolohii stvorennia suchasnoi pravovoi platformy v umovakh yevrointehratsii' [Safety of road users in Ukraine: to the methodology of creating a modern legal platform in the conditions of European integration] (2023) 45 Pytannia borotby zi zlochynnistiu. 68–69 (in Ukrainian)

3. Dudorov O. O, Pysmenskyi Ye. O. 'Problemy kryminalno-pravovoi kvalifikatsii porushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu v konteksti zabezpechennia odnakovosti sudovoi praktyky' [Problems of criminal qualification of traffic safety violations in the context of ensuring the uniformity of judicial practice] (2016) 4 Mizhnarodnyi zhurnal «Pravo i suspilstvo» 52–55 (in Ukrainian)
4. Holina V. V. 'Aktualni pytannia bezpeky dorozhnoho rukhu: pravovi ta kryminolohichni aspekty' [Current issues of road safety: legal and criminological aspects] (2022) 44 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 9 (in Ukrainian)
5. Holovkin B. M. 'Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini' [Assessment of traffic accidents and the severity of their consequences in Ukraine] (2022) 156 Problemy zakonnosti 66–68 (in Ukrainian)
6. – 'Viktymna povedinka zhertv zlochyniv' [Victim behavior of crime victims] (2016) 135 Problemy zakonnosti. 126 http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2016_135_15 (in Ukrainian)
7. Khrystych I. O. 'Osnovni tendentsii zminy pravoporushen u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu' [The main trends of changes in offenses in the field of traffic safety and transport operation] (2021) 3 Kyivskyi chasopys prava 186–187 (in Ukrainian)
8. Kolodiazhnyi M. H. 'Normatyvno-pravovi zasady bezpeky dorozhnoho rukhu u zarubizhnykh krainakh' [Regulatory and legal principles of road safety in foreign countries] (2022) 43 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 103–105 (in Ukrainian)
9. Myslyvyi V. A. 'Spivzapodiiannia u neoberezhnomu zlochyni' [Complicity in a reckless crime] (2019) Novitni kryminalno-pravovi doslidzhennia 20–30 (in Ukrainian)
10. Novikov O. V. 'Sotsialni naslidky dorozhno-transportnykh pryhod' [Social consequences of traffic accidents] (2023) 4 Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnoho universytetu. Seriia Yurydychni nauky 37–38 (in Ukrainian)
11. Poltava K. O. 'Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia avtotransportnym zlochynam, shcho pov'iazani iz zahybelliu liudei abo tiazhkym tilesnym ushkodzhenniam, v Ukraini' [Criminological characteristics and prevention of motor vehicle crimes involving death or serious bodily injury in Ukraine] (2014) NDI vyvch. problem zlochynnosti im. akad. V. V. Stashysa NAPrN Ukrainy. Kharkiv : Pravo 143–150 (in Ukrainian)
12. Shramko S. S. 'Teoriia ta praktyka ubezpechennia dorozhnoho rukhu v Ukraini' [Theory and practice of road safety in Ukraine] (2023) 2/29 Visnyk kryminolohichnoi asotsiatsii Ukrainy 138–139 (in Ukrainian)

Thesis

13. Rudyk M. M. 'Teoriia ta praktyka zapobihannia kryminalnym pravoporushenniam u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii avtomobilnoho transportu v Ukraini' [Theory and practice of prevention of criminal offenses in the field of road safety and operation of road transport in Ukraine] (dys. doktora yuryd. nauk. Natsionalna akademiia vnutrishnikh sprav, 2023) 414–419 (in Ukrainian)
14. Zhuchenko Ye. O. 'Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia kryminalnym pravoporushenniam u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu' [Criminological characteristics and prevention of criminal offenses in the field of traffic safety] (dys. doktora filosof. Donetskyi derzhavnyi universytet vnutrishnikh sprav, 2023) 149–159 (in Ukrainian)

Conference papers

15. Myslyvyi V. A. 'Bezpeka dorozhnoho rukhu: zakonodavchyi vymir' [Road traffic safety: legislative dimension] Derzhavna polityka u sferi ubezpechennia dorozhnoho rukhu: neoriia, zakonodavstvo, praktyka : materialy Vseukr. nauk.-prakt. konf. (m. Kharkiv, 5 lystop. 2021 r.) 75–76 (in Ukrainian)
16. Holovkin B. M. 'Vplyv viktymnoi povedinky na avariinist, travmatyzm ta smertnist na dorohakh' [The influence of victim behavior on accidents, injuries and deaths on the roads] *Zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu: hlobalni ta lokalni rishennia* (Kryvyi rih, 17 lystopada 2023) 30 (in Ukrainian)

Websites

17. 'Dorozhno-transportni pryhody za 2022 r.' [Traffic accidents for 2022] (Patrulna politsiia Ukrainy) <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (in Ukrainian)
18. 'Dorozhno-transportni pryhody za period 01.01.2023 po 30.09.2023 r.' [Traffic accidents for the period from 01.01.2023 to 09.30.2023] (Patrulna politsiia Ukrainy) <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (in Ukrainian)
19. 'Road safety statistics in the EU' (Eurostat, 2021) <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU> (in English)
20. 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/> (in English)
21. 'Global status report on road safety 2018' (WHO) <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684> (in English)
22. 'Road traffic injuries overview' (WHO) <https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1> (in English)

Головкін Б. М.

Віктимна поведінка учасників дорожнього руху

У статті на підставі аналізу результатів міжнародних і вітчизняних досліджень потерпілих від дорожньо-транспортних пригод сформульовано поняття і надано визначення віктимної поведінки учасників дорожнього руху, з'ясовано зміст індивідуальної віктимності користувачів доріг, досліджено статистичні дані щодо потерпілих у ДТП, розкрито основні форми і прояви віктимної поведінки. Віктимна означає небезпечну для учасника руху поведінку в конкретній дорожній обстановці. Така поведінка створює аварійні ситуації або сприяє потраплянню в них, в результаті чого потерпілі зазнають серйозних травм або гинуть. Установлено, що учасникам дорожнього руху притаманні такі форми віктимної поведінки: порушення потерпілим ПДР, що створило аварійну ситуацію і сприяло його травмуванню або загибелі; порушення кількома учасниками дорожнього руху ПДР, що призвело до заподіяння шкоди життю або здоров'ю одному чи кільком правопорушникам або третім особам; невиконання обов'язкових правил обережності, що сприяє травмуванню або загибелі суб'єкта бездіяльності. Остання форма віктимної поведінки наймасовіша, вона притаманна вразливим учасникам дорожнього руху (пішоходам, дітям, велосипедистам). Зазначається, що в умовах війни зростає рівень віктимної поведінки користувачів доріг у прифронтових регіонах. Також спостерігається збільшення кількості загиблих і травмованих пішоходів, зокрема, дітей. Пропонується розвивати віктимологічний напрям убезпечення учасників дорожнього руху.

Ключові слова: *віктимність, віктимна поведінка, учасники дорожнього руху, транспортні злочини, потерпілі, дорожньо-транспортні пригоди, безпека.*

Holovkin B. N.

Victim behavior of road users

In the article, based on the analysis of the results of international and domestic research on victims of traffic accidents, the concept and definition of victim behavior of road users is formulated, the meaning of individual victimization of road users is clarified, and statistical data on victims of traffic accidents is researched, the main forms and manifestations of victim behavior are revealed. Victim means dangerous behavior for a road user in a specific road situation. Such behavior creates or contributes to emergency situations, resulting in serious injury or death to the victims. It was established that the following forms of victim behavior are characteristic of road traffic participants: violation of traffic rules by the victim, which created an emergency situation and contributed to his injury or death; violation of traffic rules by several road users, which resulted in harm to life or health of one or more offenders or third parties; failure to comply with mandatory safety rules, which contributes to the injury or death of the subject of inaction. The last form of victim behavior is the most widespread, it is characteristic of vulnerable road users (pedestrians, children, cyclists). It is noted that a level of victim behavior of road users in the frontline regions is increasing in war conditions. There is also an increase in the number of dead and injured pedestrians and children. It is proposed to develop the victimological direction of road safety.

Key words*: victimization, victim behavior, road users, traffic crimes, victims, traffic accidents, safety.*

Стаття надійшла до редакції:12.11.2023 р.
Прийнята до друку: 20.11.2023 р.