

Механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту

Рудик Микола Миколайович¹

Опубліковано	Секція	УДК
05.12.2022	Право	343.988

DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7701807>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

Анотація. В даній статті проаналізована транспортна галузь як така, що являється однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу. В Україні нові криміногенні виклики вимагають перегляду основних напрямів запобігання кримінальним правопорушенням. Минулі концептуальні парадигми запобігання були зруйновані, позитивний досвід відкинутий, наявні наукові розробки проігноровані. У цих умовах необхідне переосмислення проблеми забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту, розробка оптимальної кримінологічної моделі, що здатна нейтралізувати негативні процеси криміналізації суспільних відносин за цими напрямками. Таким чином, джерела кримінологічної політики – це форма вираження (закріплення) політико-правових, соціально-економічних, законодавчих і урядових рішень (заходів), спрямованих на виявлення та усунення причин і умов вчинення злочинів, а також боротьбу зі злочинністю тієї чи іншої держави. Саме в джерелах кримінологічної політики декларуються мета, завдання та напрями кримінологічної політики держави, основні принципи її реалізації, визначаються пріоритети у сфері боротьби зі злочинністю.

Ключові слова: кримінологічна політика, державна політика, криміногенні чинники (детермінанти) злочинності, профілактика злочинності, стратегія і тактика, системний аналіз заходів впливу на злочинність, системна реалізація заходів впливу на злочинність.

Mechanism of formation and implementation of criminological policy in the field of road traffic safety and operation of road transport

Annotation. This article analyzes the transport sector as one of the basic sectors of the economy, which has an extensive railway network, a developed network of highways, sea ports and river terminals, airports and a wide network of air connections, cargo customs terminals, which creates the necessary prerequisites for satisfying needs of transport users in the provision of transport services and business development. In Ukraine, new criminogenic

¹ кандидат юридичних наук викладач кафедри поліцейського права, Національна академія внутрішніх справ, <https://orcid.org/0000-0003-1031-9982>

challenges require a review of the main areas of criminal offense prevention. Past conceptual paradigms of prevention have been destroyed, positive experience has been rejected, existing scientific developments have been ignored. Under these conditions, it is necessary to rethink the problem of ensuring road safety and operation of road transport, developing an optimal criminological model capable of neutralizing the negative processes of criminalization of social relations in these areas. Thus, the sources of criminological policy are a form of expression (consolidation) of political-legal, socio-economic, legislative and governmental decisions (measures) aimed at identifying and eliminating the causes and conditions of committing crimes, as well as the fight against crime in one or another state. It is in the sources of criminological policy that the purpose, tasks, and directions of the state's criminological policy, the main principles of its implementation, and the priorities in the field of combating crime are defined.

Keywords: criminological policy, state policy, criminogenic factors (determinants) of crime, crime prevention, strategy and tactics, systematic analysis of measures to influence crime, systematic implementation of measures to influence crime.

Вступ

У Рекомендації R (96) Комітету міністрів країнам-членам ЄС відносно політики боротьби зі злочинністю в період соціальних перетворень (1996 р.) запропоновано кожній країні ЄС проводити гармонічну й раціональну політику боротьби зі злочинністю та її виявами, спрямовану на запобігання злочинності, яка включає соціальну превенцію (наприклад, соціально-економічну політику, освіту, культуру, інформацію тощо) і ситуативну превенцію (зокрема, заходи, що спрямовані на зменшення кількісних можливостей і засобів вчинення злочинів), індивідуалізацію кримінальної репресії, більш широке застосування альтернативних ув'язненню покарань, соціальну реінтеграцію злочинців і надання допомоги потерпілим [2, с. 182-190, 3, с. 193-201].

В Україні нові криміногенні виклики вимагають перегляду основних напрямів запобігання кримінальним правопорушенням. Минулі концептуальні парадигми запобігання були зруйновані, позитивний досвід відкинутий, наявні наукові розробки проігноровані. У цих умовах необхідне переосмислення проблеми забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту, розробка оптимальної кримінологічної моделі, що здатна нейтралізувати негативні процеси криміналізації суспільних відносин за цими напрямками.

Вирішення такого завдання можливе в межах наукової доктрини – кримінологічної політики, яка визначає межі правового та організаційно-практичного інструментарію за допомогою запобіжних заходів впливу на злочинність [4, с. 1125-1127]. Отже, метою статті є обґрунтувати механізм формування та реалізації кримінологічної політики у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту.

Результати

Кримінологічну політику, як зазначає В. В. Голіна, можна вважати своєрідною ідеологією, під впливом якої, з одного боку, розробляються форми, завдання, зміст, принципи діяльності держави у сфері нерепресивного напрямку боротьби зі злочинністю, а з іншого – використовується найбільш обґрунтована з соціально-політичних позицій наявна або розробляється відповідно до неї нова теорія запобігання злочинності [5, с. 8]. Далі, В. В. Голіна зазначає, що «кримінологічна політика – це складова державної внутрішньої соціально-економічної політики, яка на основі Конституції України, теорії кримінології та інтегрованих нею знань визначає

методологічні засади та шляхи, якими керується держава під час здійснення нерепресивної протидії злочинності та її виявам. Вона є ширше, ніж запобігання злочинності. Кримінологічна політика є своєрідною ідеологією, під впливом якої розробляються форми, завдання, зміст діяльності держави у сфері нерепресивного напрямку боротьби зі злочинністю. Кримінологічна політика слугує як єдність державної концепції протидії злочинності, що виражається у відповідних директивних актах (законах, постановах, указах Президента України, програмах, планах); наукової кримінологічної теорії запобігання злочинам; особливого виду діяльності держави, її органів, громадськості, спрямованої на ефективну протидію злочинності як соціального явища та окремим її різновидам» [5, с. 8].

У свою чергу, І. М. Даньшин та А. Ф. Зелінський вважають, що кримінологічна політика не передбачає видання й застосування кримінальних законів. Запобігання завжди має активний, наступальний характер, але орієнтується не на репресію, а на скорочення сфери застосування примусових заходів. Політика профілактики злочинів реалізується на основі кримінологічного прогнозування й планування з урахуванням соціальної та економічної ситуації, що постійно змінюється [6, с. 29-36].

Поряд із застосуванням терміну «кримінологічна політика», низка авторів використовують терміни «політика у сфері профілактики злочинів», «кримінологічна (профілактична) політика», «державна політика у сфері профілактики правопорушень» тощо.

Досліджуючи поняття державної політики у сфері профілактики злочинів, В. І. Борисов вважає, що вона визначає основні напрями, цілі й засоби діяльності державних органів і громадськості, спеціально спрямованих на попередження злочинів шляхом усунення причин і умов, які спричиняють, і здійснення попереджувально-виховного впливу на осіб, які схильні до їх вчинення. Вона виражається як в правових нормах, які регулюють профілактичну діяльність, так і в практиці їх застосування [7, с. 305-312].

П. Л. Фріс вказує, що «політика у сфері профілактики злочинів, яка базується на наукових знаннях про причини й умови, які сприяють злочинам, характеристику злочинності, особи злочинця й профілактику, є необхідною основою для успішної реалізації законотворчої, судової та пенітенціарної діяльності. Завдання зниження рівня злочинності може бути вирішене під час здійснення профілактичних заходів економічного, соціально-культурного, ідейно-виховного та іншого характеру. Виключення ж з політики у сфері боротьби зі злочинністю профілактичного напрямку призведе до штучного звуження її можливостей, позбавить головного й найефективнішого засобу в боротьбі зі злочинністю» [8, с. 191].

І. Б. Медицький підкреслює, що термін «кримінологічна (профілактична) політика» може бути трактований як розроблена Українською державою та здійснювана на підставі основоположних правових принципів стратегія і тактика виявлення, аналізу й оцінки причинного комплексу злочинності, розробка найбільш оптимальних напрямів з реалізації заходів, метою яких є досягнення позитивних зрушень у характеристиках злочинності, ліквідація або зниження потенціалу криміногенних факторів, що її детермінують [9, с. 110].

Не ставлячи під сумнів доктринальні точки зору і не заперечуючи дискусії з цієї проблеми, зазначимо, що всі вони мають право на існування, водночас підтримуємо В. В. Василевича, що кримінологічна політика у широкому розумінні – складова соціальної політики держави, що полягає у скоординованій діяльності усіх гілок влади й інституцій громадянського суспільства, спрямованій на виявлення криміногенних чинників (детермінантів) злочинності, запобігання кримінальним правопорушенням, прогнозування змін кримінологічної ситуації, розроблення стратегічних напрямів

удосконалення положень кримінального (матеріального, процесуального і виконавчого) законодавства, а також ужиття організаційно-управлінських заходів у системі органів кримінальної юстиції; у вузькому розумінні – як системи кримінологічних положень та рекомендацій щодо формування та реалізації правових, організаційно-управлінських і практичних інструментів боротьби зі злочинністю [10, с. 5].

Ефективне проведення кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту неможливе без чіткого уявлення про її базисні елементи: цілі, завдання, принципи, пріоритети, механізм реалізації, загальні правила поведінки учасників правовідносин тощо. Попри загальновідомий характер такого висновку, питання ідентифікації джерел кримінологічної політики досі лишається на узбіччі магістральних шляхів наукового пошуку.

Кримінологічна складова є нерозривною частиною політики протидії злочинності, що реалізовується через систему законів, спрямованих на боротьбу й профілактику злочинності та її різновидів. На підставі викладеного можна дійти висновку, що кримінологічна політика є стратегією політики боротьби зі злочинністю, а решта галузей – її тактикою.

Стосовно політики протидії злочинності доречно використовувати одночасно два напрями (стратегію і тактику) в боротьбі зі злочинністю – загальний (стосовно системи загалом) і спеціальний (стосовно окремих елементів). Причому в межах основних галузей, задіяних у реалізації цієї політики, можна не лише сформулювати першорядно важливі найближчі тактичні питання, а й намітити стратегічно вивірені тривалі завдання, що переслідують досягнення кінцевої мети [11].

Стратегія і тактика в боротьбі зі злочинністю повинні застосовуватися відносно діяльності всієї системи органів, безпосередньо задіяних у реалізації державної політики протидії злочинності. Важливо передбачити тактику вибору найбільш ефективних засобів і методів здійснення діяльності, без якої неможливо виробити дієву стратегію протидії. З огляду на це, відносити стратегію до всієї політики, а тактику – лише до її галузей не зовсім правильним.

Суть політики протидії злочинності полягає в системному аналізі заходів впливу на злочинність і в системній реалізації цих заходів. Причому соціологічна інформація (про злочинність, її причини, ефективність заходів впливу на неї) у цій системі відіграє одну з ключових ролей [11].

Стосовно кримінологічної політики доречно використовувати одночасно два напрями в організації та здійсненні – загальний (стосовно системи загалом) і спеціальний (стосовно окремих елементів). У межах основних галузей, задіяних у реалізації такої політики, можна не лише сформулювати першорядно важливі найближчі питання, а й намітити стратегічно вивірені довготривалі завдання, що переслідують досягнення кінцевої мети [12].

Зміст кримінологічної політики (окремого законодавчого акта чи складової загальної державної програми запобігання/ протидії злочинності) може бути різним, але необхідно дотримуватися певної структури тексту, що дозволить викласти основні положення, наміри влади, заходи й засоби досягнення цілей, ресурсне забезпечення, контролю, оцінки досягнутих результатів тощо [13].

Таким чином, джерела кримінологічної політики – це форма вираження (закріплення) політико-правових, соціально-економічних, законодавчих і урядових рішень (заходів), спрямованих на виявлення та усунення причин і умов вчинення злочинів, а також боротьбу зі злочинністю тієї чи іншої держави. Саме в джерелах кримінологічної політики декларуються мета, завдання та напрями кримінологічної

політики держави, основні принципи її реалізації, визначаються пріоритети у сфері боротьби зі злочинністю.

У цьому контексті, варто зазначити, що ЄС історично приділяє багато уваги питанням забезпечення БДР. Серед великої кількості документів, які присвячені таким проблемам, особливої уваги заслуговують:

Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 64/255 від 10 травня 2010 року про проголошення Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки [14];

Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011-2020» (COM (2010) 0389) [15];

Резолюція Європейського парламенту від 27 вересня 2011 року про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011-2020 роки (2010/2235 (INI)) [16].

Зазначені документи інтегрують в собі комплексний підхід до забезпечення БДР в світі, який сформований на базі багаторічних досліджень, практик та набутого досвіду в цій сфері. Вони запровадили нову програму ЄС з БДР і змінили статистику зменшивши кількість смертей внаслідок ДТП на 50 %. Так Комісія ЄС у своєму Повідомленні та Європейський парламент у своїй Резолюції встановили загальні правила і цілі для всіх держав-членів ЄС у відповідності до яких національні та місцеві стратегії, а також й законодавство із забезпечення безпеки руху мають бути адаптовані. Тобто прийняття зазначених документів знаменує собою початок уніфікації ПДР в ЄС.

Положення міжнародних актів, по-перше, мають особливе значення в системі регулювання, оскільки регламентують найбільш важливі за змістом та обсягом правовідносини певної сфери, зокрема безпеки на автомобільному транспорті; по-друге, вони є волевиявленням одразу декількох держав або інших суб'єктів міжнародного права, з огляду на що мають наднаціональний, стратегічний характер, адже приймаються на основі спільної угоди сторін, кожна з яких має значний обсяг прав і повноважень [17, с. 74].

Також, серед ключових правових засад варто виділити Угоду про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, прийнята Організацією Об'єднаних Націй (1958 р.). У цьому документі встановлено єдині технічні приписи, яким мають відповідати деякі транспортні засоби, предмети обладнання та частини задля використання їх у країнах, які їх виготовляють, а також полегшення використання на території держав – сторін Угоди транспортних засобів, предметів обладнання та частин, офіційно затверджених на основі зазначених приписів компетентними органами будь-якої держави-сторони [18].

Зазначена Угода слугувала підґрунтям для іншого міжнародного документа, виданого ООН, – Конвенції про дорожній рух від 1968 року, якою було прийнято та затверджено типові правила руху з метою полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення безпеки на автомобільних дорогах. Положення цього акта встановлюють єдиний нормативний зразок, відповідно до якого країни – учасниці Конвенції видають власні національні правила дорожнього руху. У главі II документа регламентовано вимоги щодо дорожніх знаків і сигналів, прав та обов'язків учасників дорожнього руху, безпосередньо водіїв, розміщення на дорозі, порядку обгону, руху у смугах тощо [19].

На національному рівні ключову роль у системі правових засад відіграє Конституція нашої держави, яка закріплює та регулює найважливіші аспекти життя

суспільства й держави. Конституція має всі ознаки закону, є частиною чинного права, але частиною особливою. Її особливість полягає в тому, що вона – не просто закон, а Основний Закон. Конституція як головний елемент чинного права є і його вершиною, і його стрижнем, і базисом поточної правотворчості. Вона – найбільш стабільний юридичний акт, що має найвищу юридичну силу й визначає найважливіші принципи забезпечення БДР: законність; найвища цінність – людське життя; рівність; презумпція невинуватості; індивідуальність юридичної відповідальності; принцип обов'язку додержання й виконання законодавчих та інших нормативних приписів тощо [20].

Крім того, Конституція чітко розмежовує гілки державної влади та встановлює компетенцію кожної з них, на основі чого здійснюється подальший розподіл прав та обов'язків державних органів у різних сферах, зокрема в контексті забезпечення БДР [20].

Доцільно також розглянути положення Закону України «Про автомобільний транспорт» регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень [21].

Закон регламентує питання державного регулювання та контролю діяльності автомобільного транспорту, які спрямовані на:

- забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку та шляхів оптимізації діяльності автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг і підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб – суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності;
- захист національного ринку транспортних послуг і суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері автомобільного транспорту, тощо [21].

У системі правових засад забезпечення БДР на автомобільному транспорті варто зупинити увагу на згаданому нами раніше Законі України «Про дорожній рух» (1993 р.), завдяки якому вперше була створена законодавча основа забезпечення БДР. Він відобразив ті позитивні зміни, які відбулися у державі по відношенню до проблеми дорожньо-транспортної аварійності, проблеми захисту прав і законних інтересів учасників дорожнього руху [22].

У Законі були визначені основні принципи та напрямки забезпечення БДР, повноваження органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у цій галузі, основні положення з організації державного обліку основних показників стану БДР та розроблення програм забезпечення БДР, участі громадських об'єднань у здійсненні заходів щодо забезпечення БДР, які у сукупності визначали галузь забезпечення БДР як об'єкт управління з боку держави з метою забезпечення прав громадян на безпечні умови участі у дорожньому русі, а також встановлення основних вимог, якими повинна відповідати діяльність органів виконавчої влади, юридичних та фізичних осіб як суб'єктів забезпечення БДР.

Правильне визначення пріоритетів державної політики БДР – важлива запорука її ефективності. В умовах тотального дефіциту ресурсів забезпечення дорожньо-транспортної безпеки пов'язане з постійним перерозподілом сил і засобів, їх концентрацією на найбільш важливих напрямках розвитку. Дана обставина зумовлює

постановку питання про те, які саме напрями галузевої політики повинні вважатися пріоритетними й такими, що потребують першочергової реалізації.

Однак, необхідно констатувати, що старий закон «Про дорожній рух» не відповідає вимогам сьогодення, оскільки цим законом не в повному обсязі визначено комплекс заходів із забезпечення БДР. Крім того, не достатньою мірою визначено механізм контролю й нагляду за дорожнім рухом та рівень відповідальності органів, на які покладаються обов'язки щодо забезпечення БДР. Також, слід відмітити велику численність актів, що регулюють суспільні відносини дорожнього руху, які недостатньо пов'язані між собою або навіть суперечать один одному. У зв'язку з цим, виникає нагальна потреба у прийнятті Закону, який би регулював відносини між суб'єктами забезпечення БДР, учасниками дорожнього процесу та визначав рівень їх відповідальності.

Окремі положення діяльності суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, крім вищезазначених законів, регулюються нормами низки інших аналогічних актів, зокрема законами України «Про ліцензування видів господарської діяльності», «Про Національну поліцію», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», «Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)» та інші.

До правових засад забезпечення БДР на автомобільному транспорті, крім законів, належать підзаконні нормативно-правові акти, які регламентують більш конкретні, безпосередньо наближені до сфери роботи зазначених суб'єктів питання. Наприклад, у Положенні про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, закріплено правовий статус, функції, завдання та повноваження Укртрансбезпеки [23].

Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті (2006 р.), визначає процедуру здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів щодо організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, норм міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах, вимог Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення, габаритно-вагових параметрів, а також здійснення державного контролю щодо наявності дозвільних документів на виконання перевезень і відповідності виду перевезень ліцензіям, внесення перевізниками-нерезидентами платежів за проїзд автомобільними дорогами [24].

Вартий уваги й один із найголовніших підзаконних нормативних актів, положення якого стосуються сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та діяльності в ній відповідних суб'єктів, – постанова Кабінету Міністрів України «Про Правила дорожнього руху» (2001 р.), в якому регламентовано широке коло питань, пов'язаних із іншими типів транспорту, а також встановлено єдиний порядок дорожнього руху на всій території України [25].

До окремої групи правових засад необхідно віднести нормативно-правові акти, положення яких визначають стратегічні питання у сфері безпеки на автомобільному транспорті та транспорті загалом. До таких, наприклад, належать Стратегія національної безпеки України (2020 р.) [26], Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (2020 р.) [27], Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (2018 р.) [1], Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [28] та

інші. Особливість цих нормативних актів полягає в тому, що вони не тільки встановлюють пріоритетні напрями роботи, а й визначають засоби, принципи та процедури досягнення поставлених цілей, очікувані результати, що є протиположними до констатованих проблем, зокрема у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Висновки

Таким чином, варто зауважити, що на сьогодні правові засади забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту становлять значний масив нормативно-правових актів різної ієрархічної належності, починаючи від міжнародних договорів і закінчуючи національними підзаконними документами вищих та центральних органів влади. У цьому контексті ситуацію в означеній сфері можна визначити як позитивну, адже робота суб'єктів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті не тільки вичерпно регламентована, а й постійно вдосконалюється відповідно до перспективних напрямів розвитку, що виражається в стратегічно спрямованих нормах різних концепцій, програм та інших аналогічних актів. Водночас, на сьогоднішній день в Україні увесь такий масив нормативно-правових актів, на жаль, не відображає основні принципи та засади актів права ООН та ЄС, а саме, те, що громадянин і його безпека має стати центром державної політики України у сфері БДР. Міжнародний досвід свідчить, що основою системи БДР розвинених країн є національні концепції безпеки руху, що забезпечують системний підхід до вирішення проблем указаної сфери. Використання наявного та практично перевіреного досвіду інших країн для України є найбільш ефективним, швидким та маловитратним шляхом розв'язання проблеми, особливо в умовах сьогоднішньої економічної кризи. У повній мірі такий підхід стосується як реалізації конкретних практичних заходів, так і вироблення принципів та побудови національної системи забезпечення БДР. Основою такої системи має бути принцип спільної відповідальності всіх складових суспільства.

Виходячи з цього, вважаємо доречним схвалити Стратегію забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року, в якій виділити такі напрями державної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту:

– розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху. Як відомо, від якості нормативно-правових актів напряму залежить ефективність організації правовідносин, забезпечення законності та правопорядку, динамічний розвиток відповідних галузей і сфер соціального життя, авторитет органів державної влади. На жаль, сучасний стан нормативно-правової регламентації суспільних відносин у сфері дорожнього руху (зокрема, в частині забезпечення його безпеки) не дає підстав розраховувати на позитивний соціально-економічний результат. Відсутність «стрижневого» закону з питань БДР; розпорошеність кореспондуючих норм по величезному масиву галузевих нормативно-правових актів; фрагментарність правового регулювання; застарілість та неузгодженість нормативного матеріалу; логіко-юридичні погрішності змісту законодавчих положень; безсистемність нормотворення – ці та інші проблеми, з одного боку, змушують констатувати недосконалість нормативно-правової бази, а з іншого – дозволяють убачати в окресленому напрямі державної політики стратегічний ресурс для оптимізації правовідносин та покращення основних показників БДР;

– модернізація системи управління БДР. За загальним визнанням, вітчизняна система забезпечення БДР перебуває в надзвичайно розбалансованому стані, що вкрай негативно позначається на її ефективності [29]. Практично відсутня координація управлінської діяльності на міжгалузевому та міжрегіональному рівнях. Центральні

органи виконавчої влади у сфері БДР провадять «свою» відомчу політику, всіляко відхрещуючись від відповідальності за загальний стан справ. Місцеві державні адміністрації та органи самоврядування часто-густо не можуть дійти згоди щодо розподілу сфер адміністративного впливу (причому, зазвичай, має місце не перетягування повноважень, а, навпаки – їх взаємне перекладання). Функції щодо управління безпекою дорожнього руху та контроль за здійсненням відповідного напрямку управлінської діяльності виконує по суті один і той самий орган – Міністерство внутрішніх справ України (думається, питання про відомчу «ангажованість» цього контролю є риторичним). Тому, для забезпечення сучасного рівня БДР в Україні пропонується, в першу чергу, створити окреме управління (як це вже зроблено в багатьох країнах Європи), наприклад, національне управління (агенція) БДР, яке буде координувати міжгалузеві співвідношення у цій сфері. Тому що без єдиного координаційного управління та належного закону до нього, не можливо якісно і ефективно захищати громадян від небезпеки на дорогах країни. Регулювання з боку правової системи слід вважати найважливішим компонентом державного управління у сфері забезпечення БДР [30];

– поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг. Невпинне збільшення кількості транспортних засобів та критична зношеність дорожньої інфраструктури з особливою гостротою ставлять питання про активізацію будівництва, ремонту й реконструкції автомобільних доріг. На жаль, сьогодні це питання вирішується дуже повільно. За останні дев'ять років протяжність доріг загального користування збільшилась лише на 10 кілометрів (тобто на 0,005%), тоді як автопарк країни зріс щонайменше вдвічі. Переважна більшість вітчизняних доріг не відповідають технічним правилам, нормам і стандартам. З огляду на хронічне бюджетне недофінансування, темпи реконструкції вулично-дорожньої мережі впали майже до мінімуму [31]. Величезну проблему становить брак технічних засобів організації руху. Загалом на українських дорогах «не вистачає» близько 70 тис. дорожніх знаків. У деяких містах працюють менше половини світлофорів. Далекими від оптимальних параметрів залишаються обсяги покриття та якість дорожньої розмітки;

– забезпечення високої якості підготовки водіїв. У соціотехнологічній макроструктурі «водій – транспортний засіб – дорога» найменш надійною ланкою є водій. За інформацією Департаменту патрульної поліції України, водії механічних транспортних засобів вчиняють 3,5 млн. порушень правил дорожнього руху на рік. З їх вини трапляються 65-75% усіх ДТП [32];

– підвищення дорожньо-транспортної культури населення. Величезна кількість правопорушень на автомобільному транспорті пояснюється не лише браком водійської майстерності, а й тотальним нігілізмом в питаннях дисципліни руху, вирішення спірних дорожніх ситуацій, соціальних стандартів поведінки водіїв і пішоходів. Як показують останні соціологічні дослідження, третина вітчизняних водіїв не співвідносять власні дії з інтересами інших учасників дорожнього руху, в усьому керуючись особистісними та егоїстичними міркуваннями. Кожний четвертий водій вважає нинішній рівень порядку й дисципліни на дорогах незадовільним. Причому визнання цього факту зовсім не свідчить про шанобливе ставлення до правил дорожнього руху: практично всі респонденти допускають можливість їх порушення за певних «сприятливих» умов (як-то: неконтрольованість дорожньої ділянки, відсутність поблизу транспортних засобів тощо). Що ж стосується пішоходів, то лише чверть з них при перетинанні проїзної частини послуговуються сигналами світлофора. Приблизно стільки ж – взагалі переходять дорогу не там, де це дозволено, а там, де їм зручно.

Результат подібної легковажності закономірний: протягом 2016–2022 років в Україні зафіксовано 223743 ДТП за участю пішоходів;

– підвищення надійності та безпечності транспортних засобів. Аналіз причин аварійності на автомобільному транспорті дозволяє констатувати відсутність тенденції щодо збільшення кількості ДТП, обумовлених незадовільним технічним станом рухомого складу. Через несправності транспортних засобів трапляються близько 1 тис. аварій на рік, тобто 2,5-3% всіх ДТП. За світовими мірками це далеко не критичний показник. Але він повністю нівелюється надвисоким рівнем смертності й травматизму: на кожні 100 ДТП, спричинених технічними несправностями автомобілів (мотоциклів, автобусів), припадають 25 загиблих і 100 поранених осіб. Загрозлива віктимологічна ситуація вимагає від держави вжиття комплексу невідкладних заходів, спрямованих на: підвищення вимог до конструкції транспортних засобів у частині забезпечення їх пасивної та активної безпеки; удосконалення контролю за технічним станом засобів пересування; посилення відповідальності за керування транспортними засобами із серйозними несправностями (дефектами рульового управління, гальмівної системи, тягово-зчіпного механізму автопоїзда тощо) [33];

– удосконалення медичного забезпечення БДР. Істотний вплив на стан аварійності та тяжкість наслідків ДТП здійснює система медичного забезпечення. Від того, наскільки добре ця система організована, наскільки злагоджено функціонують її компоненти, наскільки повно вона відповідає об'єктивним соціально-економічним і дорожньо-транспортним умовам, залежать такі показники БДР, як загальна кількість автомобільних аварій, обсяг спричинених ними матеріальних збитків, питома вага загиблих і поранених внаслідок ДТП.

Ось лише декілька показових викладок статистики: незадовільний психофізіологічний стан водія є причиною 9-12% ДТП, в яких щороку гинуть до 1 тис. чоловік; через несвоєчасне або неналежне надання медичної допомоги передчасно йдуть з життя 13% постраждалих у ДТП; надання першої допомоги протягом 9 хвилин після аварії дозволяє врятувати 90% важкопоранених, після 18 хвилин – шанси на порятунок зменшуються в 6 разів (до 15%); 91% жертв ДТП доправляються в медичні заклади попутним транспортом, при цьому ймовірність летального випадку становить 86,2% (при транспортуванні штатним автомобілем швидкої допомоги відповідний показник дорівнює 66,3%, бригадою реанімації – 17,4%).

Список використаної літератури

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
2. Голина В. В. Кримінологічна політика в Україні: деякі теоретико-прикладні проблеми. Вісн. Акад. прав. наук України. 2008. № 2. С. 182–190; Голина В. В. Кримінологічна політика України. Правова доктрина України: учебник. У 5 т. / В. Я. Тацій, В. І. Борисов, В. С. Батиргареєва та ін.; за заг. ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова. Т. 5: Кримінально-правові науки в Україні: стан, проблеми та шляхи розвитку. Харків: Право, 2013. 640 с.
3. Голина В. В. Кримінологічна політика України як ресурс у протидії злочинності (реалії і можливості). Вісник Нац. акад. правових наук України. 2013. № 2 (73). С. 193–201; Василевич В. В. Поняття кримінологічної політики. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. 2013. Спецвипуск. Т. 2. С. 120–125.
4. Кузнецов А. П. Проблема определения смежных понятий в уголовной и криминологической науке. Законодательная дефиниция: логико-

- гносеологические, политико-юридические, морально- психологические и практические проблемы: материалы междунар. кругл. стола (Черновцы, 21–23 сент. 2006 г.) / под ред. В. М. Баранова, П. С. Пацуркивского. Нижний Новгород, 2007. С. 1125–1127. С. 1125.
5. Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посіб. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с. С. 8.
 6. Даньшин І. М., Зелінський А. Ф. Кримінальна політика: за і проти. Право України. 1992. № 8. С. 29–36. С. 34.
 7. Борисов В. І. Державна політика у сфері боротьби зі злочинністю та її напрями. Проблеми законності: Респ. міжвідом. наук. зб / відп. ред. В. Я. Тацій. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2009. Вип. 100. С. 305–312.
 8. Фріс П. Л. Кримінально-правова політика Української держави: теоретичні, історичні та правові проблеми: монографія. Київ: Атіка, 2005. 332 с. С. 191.
 9. Медицький І. Б. Вплив соціальних факторів на злочинність в умовах становлення незалежної Української держави: монографія. Івано-Франківськ: Прикарпатський нац. ун-т імені Василя Стефаника, 2007. 222 с. С. 110.
 10. Василевич В. В. Теоретико-прикладні засади кримінологічної політики України: автореф. дис...докт. юрид. наук: 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право». Київ, 2021. 40 с. С. 5.
 11. Литвинов О. М. Нова кримінологічна парадигма і політика протидії злочинності. URL: http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/6586/Nova%20kryminolohichna%20paradyhma%20i%20polityka%20protydii%20zlochynnosti_Lytnov%20OM_2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y
 12. Ступник Я. Про кримінологічну складову політики протидії наркозлочинності. URL: <http://ua.z-pdf.ru/7yuridicheskie/932117-2-udk-343791-pro-kriminologichnu-skladovu-politiki-protidii-narkozlochinnosti-stupnik-kandidat-yuridichnih-nauk-docent-kafe.php>
 13. Голіна В, Колодяжний М. Кримінологічна політика України: сутність та передумови її формування. URL: http://dspace.nulau.edu.ua/bitstream/123456789/6199/1/Golina_Kolodygnuy_53.pdf
 14. Резолюція № 64/255 Генеральної Асамблеї ООН. URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-ru.pdf
 15. Повідомлення Комісії Європейському Парламенту, Раді, Європейському економічному та соціальному комітету та Комітету регіонів «На шляху до європейського простору безпеки дорожнього руху: напрямки політики з безпеки дорожнього руху 2011–2020» URL: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/dossier.do?code=COM&year=2010&number=0389>
 16. Резолюція Європейського парламенту про Європейську безпеку дорожнього руху на 2011–2020 роки. URL: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2011-408>
 17. Скрипа Є. В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: дис...докт. юрид. наук: 12.00.07. Дніпро, 2020. 426 с. С. 74.
 18. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання

- офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів від 20 берез. 1958 р. Верховна Рада України. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_343
19. Конвенція про дорожній рух від 08 листоп. 1968 р. ЛІГА:ЗАКОН. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU70K01U.html
 20. Конституція України: Закон від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>
 21. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2344-III. Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>.
 22. Про дорожній рух: Закон від 30 черв. 1993 р. № 3353-XII. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>
 23. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 11 лют. 2015 р. № 103. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>
 24. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті : постанова Кабінету Міністрів України від 8 листоп. 2006 р. № 1567. ЛІГА:ЗАКОН. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/kp061567?ed=2020_08_19
 25. Про затвердження Правил дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. № 1094. Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1094-93-%D0%BF>
 26. Стратегія національної безпеки України: Указ Президента України від 14 верес. 2020 р. № 392. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>
 27. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#n8>
 28. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: постанова Кабінету Міністрів України від 21 груд. 2020 р. № 1287. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>
 29. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. Право України. 2015. №5. С. 81–85. С. 82; Редзюк А. М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні. Автошляховик України. 2006. № 2. С. 5–14. С. 5–8.
 30. Товстуха С. О. Шляхи вдосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Державне управління та місцеве самоврядування: тези XI Міжнар. наук. конгресу (Харків, 24 берез. 2011 р.). Харків: «Магістр», 2011. С. 62–63.
 31. Дмитрієв І. А., Бурмака М. М Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. Проблеми і перспективи розвитку підприємництва. 2013. № 1. С. 64–72. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/piprp_2013_1_14
 32. Статистика ДТП в Україні за 2016-2022 роки. Департамент патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
 33. Гуржій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Кіровоград: Тимченко, 2010. 440 с. С. 140.