

ЗАПОБІГАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ¹

Голіна В. В.

Стаття присвячена розгляду шляхів і способів розв'язання нагальної проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні відповідно до Резолюції ООН від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі», якою Друге десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (2021-2030 роки) оголошено періодом досягнення амбітної мети міжнародної людської спільноти скорочення смертності і травматизму від дорожньо-транспортних пригод на 50%. Євроінтеграційний вектор розвитку України зобов'язав її прийняти Стратегію і Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023-2024 років, у яких ставиться, зокрема, ціль зниження смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30%, що зумовлює визначення пріоритетних запобіжних напрямів у сфері дорожнього руху, пошук і формування способів її досягнення у відносно короткі строки. З огляду на міжнародний досвід досягнення мети зменшення ДТП з тяжкими наслідками і матеріальними втратами на 30% можливе, за рекомендаціями експертів ООН, за умов реалізації національної концепції подолання масового недотримання правил дорожнього руху, новітніх підходів до розробки програмування комплексу запобіжних заходів, поступового впровадження безпілотного автотранспорту, удосконалення управління і контролю у сфері дорожнього руху.

Кримінологічний аналіз структури ДТП свідчить, що у причинно-наслідковому ланцюгу більшості з них відіграє людський фактор: зухвале свавілля свідомості і волі головних учасників руху – водіїв і пішоходів (лихацтво, бравада, безкарність за систематичне порушення ПДР, ігнорування обережності та ін.). Поступове підвищення технічної культури використання техніки і дороги комплексом часто неефективних, дороговитратних, неконтрольованих щодо їх виконання заходів не допоможуть, як показала практика їх застосування, швидко знизити небезпечну динаміку ДТП. Автор наполягає на тому, що потрібен запобіжний напрям, який поєднує норма-

тивно-репресивні заходи з комплексом спеціально відібраних із запобіжного зарубіжного і вітчизняного арсеналу заходів, які реально спроможні вплинути на свідомість і волю осіб. У статті наводяться додаткові аргументи щодо необхідності впровадження у систему запобігання транспортним правопорушенням саме такої моделі культурологічного превентивного напрямку.

Ключові слова: дорожній рух, запобігання транспортним правопорушенням, культурологічний запобіжний напрям, структура культурології дорожнього руху.

Golina V. V. Prevention of traffic offenses in Ukraine in the context of European integration

The scientific paper is devoted to considering the ways and means of solving the urgent problem of ensuring road safety in Ukraine in accordance with the UN Resolution of August 31, 2020 "Improving road safety around the world", which is the Second Decade of Actions to Ensure Road Safety (2021-2030) stipulated the period of achievement of the ambitious goal of the international community of reducing mortality and injuries from traffic accidents by 50%. The European integration vector of Ukraine's development obliged it to adopt the Strategy and the State Program for Increasing the Level of Road Safety in Ukraine for the period up to 2023-2024, which set, in particular, the goal of reducing the death rate due to road accidents by at least 30%, which conditions the determination of priority preventive directions in the field of road traffic, finding and forming ways to achieve it in a relatively short period of time. In view of the international experience of achieving the goal of reducing road accidents with serious consequences and material losses by 30%, it is possible, according to the recommendations of UN experts, under the conditions of the implementation of the national concept of overcoming mass non-compliance with traffic rules, the latest approaches to the development of programming of a complex of preventive measures, the gradual introduction of unmanned vehicles, improvement of management and control in the field of traffic.

A criminological analysis of the structure of traffic accidents shows that the human factor plays a role in

¹ 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).

the cause-and-effect chain of most of them: the audacious arbitrariness of the consciousness and will of the main participants in the traffic—drivers and pedestrians (boldness, bravado, impunity for systematic traffic violations, disregarding caution, etc.). The gradual improvement of the technical culture of the use of equipment and the road with a complex of often ineffective, costly, uncontrolled measures will not help, as the practice of their application has shown, to quickly reduce the dangerous dynamics of road accidents. The author insists that a precautionary approach is needed, which combines regulatory and repressive measures with a complex of measures specially selected from the preventive foreign and domestic arsenal, which are really able to influence the consciousness and will of individuals. The article provides additional arguments regarding the need to introduce such a model of cultural preventive direction into the system of preventing traffic offenses.

Key words: road traffic, prevention of traffic offences, cultural preventive direction, structure of traffic cultural studies.

Постановка проблеми та її актуальність. Світова бурхлива автоматизація і роботизація у ХХ-ХХІ століттях, підвищення технічних показників транспортних засобів, невідповідність дорожньої інфраструктури вимогам безпеки дорожнього руху, недостатні культура, рівень професіоналізму, навичок і обережності для їх використання, відсутність соціально та економічно обґрунтованих концепцій і практичних заходів запобігання транспортним правопорушенням, слабе їх нормативно-правове забезпечення, недостатній рівень державного управління і контроль у цій сфері та інші фактори спричинили масове порушення Правил дорожнього руху (далі – ПДР), а з ними зростаючу динаміку дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) з такими тяжкими наслідками, як смертність і травматизм. На сьогодні в Україні ці наслідки від ДТП є доволі значними. Так, у середньому в державах-членах Європейського Союзу на 100 тис. жителів припадає 5% загиблих у ДТП, тоді як в Україні такий показник (за даними 2019 року) становить 22% осіб, а можливо й більше. Навряд чи за останні три роки, з урахуванням воєнних дій на території України, цей показник змінився. Сталість кількісно-якісних показників ДТП, їх типова об'єктивно-суб'єктивна повторюваність, підвищена роль у їх вчиненні «людського фактора» зумовлюють на національному рівні розробку і впровадження швидко результативно діючих запобіжних концепцій, використовуючи при цьому вітчизняний та міжнародний досвід. Рушійними силами деструктивної поведінки «людського фак-

тора» є дефекти свідомості і волі людини, які породжують свавілля, браваду, лихацтво, ігнорування обережності і т.п. в учасників дорожнього руху. Не відкидаючи інших підходів до розв'язання актуальної проблеми поступового скорочення смертності і травматизму від ДТП в Україні, вважаємо, що домінуючим, з погляду на теперішній стан дорожньо-транспортної аварійності в країні, повинен стати культурологічний напрям, який поєднує посилення нормативно-правового тиску (репресії) на особу з відібраним комплексом заходів соціального, нормативного, організаційно-управлінського, кримінологічного, технічного, етичного та іншого запобіжного впливу. Подальше його теоретико-прикладне обґрунтування стає практично необхідним і науково значущим.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Запобігання транспортним правопорушенням, як комплексна система заходів щодо розв'язання завдання зменшення кількості постраждалих внаслідок ДТП, постійно перебуває у центрі уваги як зарубіжних, так і вітчизняних учених. Серед сучасних дослідників безпосередньо цією проблемою займалися М.Ю. Веселов, Т.О. Гуржій, С.М. Гусаров, В.В. Мисливий, О.М. Костенко, К.О. Полтава, О.А. Собакарь та багато ін. Ідеї і концепції стосовно вдосконалення запобіжних напрямів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху знайшли відображення в численних наукових публікаціях і національних стратегіях, програмах, планах підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Помітний вклад у дослідження і розробку фундаментальних питань безпеки дорожнього руху вносять науковці НДІ вивчення проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України: В.С. Батиргарєєва, Б.М. Головкін, А.В. Калініна, М.Г. Колодяжний, О.В. Новіков, І.О. Христин, С.С. Шрамко та ін., наукові результати яких викладаються у монографіях, наукових статтях, тезах наукових доповідей і повідомлень, що були опубліковані останніми роками.

Метою статті є дослідження теоретико-прикладних аспектів культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням у контексті європейської інтеграції.

Виклад основного матеріалу. У червні 2022 року Україні був наданий статус кандидата на вступ до Європейського Союзу (надалі – ЄС). Євроінтеграція, як глобальний процес «вживлення» України у співдружність з європейським народом і його менталітетом, правосвідомістю, зумовлює орієнтацію основних сфер матеріального і духовного буття нашої країни до міжнародних стандартів

вирішення проблем, які у них виникають/виникли. Це стосується і такої світової проблеми, як забезпечення безпеки у сфері дорожнього руху з його тяжкими наслідками – смертністю і травматизмом людей від ДТП, що потребує концептуального оновлення підходів до запобігання транспортним правопорушенням, які, на відміну від інших суспільно небезпечних діянь, на соціальному й індивідуальному рівнях мають свою специфіку, пов'язану з такими їх складниками, як: учасники дорожнього руху, різні види транспортних засобів, дорожня інфраструктура, навколишнє середовище і його стан, контрольованість дорожнього руху та ін.

Резолюцією ООН від 31 серпня 2020 року «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» друге Десятиліття дій із забезпечення безпеки дорожнього руху (2021-2030 роки) оголошено періодом досягнення амбітної цілі – скорочення смертності і травматизму від ДТП на 50%. Досягнення цієї мети можливе, за оцінкою експертів ООН, за дотримання таких умов:

- реалізація національних концепцій підвищення рівня безпеки дорожнього руху;
- комплексного підходу під час розробки заходів вирішення проблем безпеки дорожнього руху;
- поступове запровадження безпілотного транспорту;
- удосконалення управління і контролю у сфері дорожнього руху.

Концепція (від лат. *conceptio* – розуміння, сприйняття) – це, на наш погляд, не стільки стала стратегія поглядів чи розуміння того чи іншого явища, скільки теоретико-прикладний задум розв'язання актуальних викликів сьогодення у різних сферах людського буття. Концепція може реалізовуватися у конкретних документах. Вона завжди визначає пріоритетні напрями досліджень чи діяльності й остаточну (або проміжну) ціль. В Україні у сфері боротьби зі злочинністю та її проявами останніми роками таких документів було прийнято чимало. Так, у Постанові Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» від 8 серпня 2012 року № 771 були визначені оптимальні варіанти розв'язання проблеми на основі порівняльного аналізу можливих варіантів:

а) запровадження заходів адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, посилення відповідальності за порушення ПДР та контролю у зазначеній сфері;

б) розроблення комплексної програми, що передбачає фінансування заходів з підвищення

безпеки дорожнього руху з урахуванням норм і досвіду країн ЄС щодо створення безпечних умов дорожнього руху, підвищення ефективності державного регулювання та контролю в цій сфері, удосконалення організації дорожнього руху та системи підготовки водіїв, розвиток системи надання допомоги потерпілим у ДТП, підвищення рівня усвідомлення необхідності дотримання вимог безпеки дорожнього руху його учасниками.

Підтримку отримав другий варіант розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху. Історично цікава (всупереч показникам смертності і травматизму від ДТП в Україні) аргументація відкидання першого варіанта: «Перший варіант розв'язання проблем викликати переважно негативне ставлення в учасників дорожнього руху і дасть змогу досягти лише короткострокового поліпшення показників аварійності, тоді як другий варіант забезпечить розв'язання проблеми комплексно»². Метою створеної на цих «засадах» Програми було зниження рівня аварійності та тяжкості ДТП, створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, а також удосконалення. У наступних нормативно-правових актах, зокрема, у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року і Державній програмі з такою ж назвою на період до 2023 року, робиться помітний акцент на посиленні вимог до людського фактора, у тому числі й підвищенні правової свідомості та відповідальності учасників дорожнього руху [1; 2]. Врешті-решт стає очевидним твердження, що без суттєвої зміни модусу поведінки учасників дорожнього руху (особливо водіїв і пішоходів) досягти у короткий термін (до 2023 року) мети скорочення смертності і травматизму від ДТП на 30%, як зазначено в Стратегії і Державній програмі, неможливо. З погляду на сьогодення, безмежний, так би мовити, комплексний підхід, на якому наполягають прихильники консерватизму у сфері програмування запобігання злочинності та її окремим проявам, заздалегідь приречений на черговий проєкт. «Завдання і заходи з виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» (Додаток 2 до програми) перенасичений часто другорядними завданнями і заходами, на які плануються значні витрати дер-

² Ця Постанова втратила чинність на підставі Постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання оптимізації державних цільових програм і національних проєктів, економії бюджетних коштів та визнання такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України» від 5 березня 2014 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/71-2014-%D0%BF#Text>.

жавних коштів, хоча безпосереднього відношення до скорочення ДТП вони не мають. Наприклад, розроблення технічного завдання та методики визначення економічних витрат у зв'язку із загибеллю або пораненням людей потребує фінансових ресурсів в обсязі 2 млн грн; розроблення вимог щодо проектування споруд і заходів з інженерного захисту територій, будівель, споруд від руйнівної дії небезпечних геологічних процесів – 2,4 млн грн; придбання серверного обладнання та засобів захисту інформації для створення комплексної системи захисту інформації функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС – 8,5 млн грн; влаштування амортизаційних пристроїв (демферні системи) на автомобільних дорогах державного значення поза межами населених пунктів – 315 млн 425 тис. І такими чи подібними заходами багатотисячного і мільйонного фінансування, яке, вочевидь, має замовлений відомчий характер, наповнений цей документ. Не виключено, що у перспективі ці та інші заходи можуть бути необхідними, але зараз перетворюють Державну програму на специфічний будівельний майданчик чи проєктне бюро. Поняття «комплексність» треба вживати обережно. Хіба минуле не вчить? За даними Мінінфраструктури України, у 2018-2019 роках схожі і за назвою, і за змістом програми фактично не виконувалися: «2018 рік – 0% виконання, 2019 рік – 38% виконання. Однак у 2018 році на Державну програму витрачено 900 млн грн із виділених 2,6 млрд грн, а в 2019 році – 743 млн із 2,1 млрд» [3].

Зрозуміло, що потрібна концепція і розроблена на її засадах програма скорочення смертності і травматизму від ДТП, яка була би спрямована на «людський фактор» або чинник, котрий є, як зазначається в офіційних документах і наукових публікаціях, вирішальною, рушійною силою транспортних правопорушень з тяжкими наслідками. Такою актуальною може стати Культурологічна концепція безпеки дорожнього руху (документ), про яку ми неодноразово писали і яку обговорювали на конференціях, семінарах, круглих столах протягом 2021-2022 років [4; 5]. Не повторюючи деякі її ідеї і положення, на деяких аргументах її актуальності слід зупинитися більш детально.

Ми виходимо зі специфіки кримінологічної характеристики дорожньо-транспортних правопорушень. Проведені різними вченими численні дослідження (у тому числі й наші) у цій сфері показують типові різновиди таких правопорушень, транспортних засобів, коло потерпілих, конкретні ситуації, в яких відбуваються ДТП, певні соціаль-

но-психологічні властивості порушників ПДР тощо, і доходимо висновку, що домінуючим у причинно-наслідковому ланцюгу ДТП є людський чинник (фактор), тобто, не спрощуючи, свавілля свідомості та волі учасників дорожнього руху і насамперед водіїв та пішоходів. Під свавіллям тут розуміються як самочинні дії і схильність до них у разі нехтування заборон і приписів. Не виключається непрофесіоналізм і слабке знання ПДР. Що це не так, ілюструє аналіз ДТП. Так, наприклад, у 2021 році було вчинено 24 521 ДТП із загиблими та/або травмованими (загинуло 3 238 осіб, травмовано 29 738 осіб). Вони є наслідком таких видів автопригод, як: зіткнення (10 376), наїзд на транспортний засіб, що стоїть (564), наїзд на перешкоду (2 505), наїзд на пішохода (1 762), наїзд на велосипедиста (1 355), падіння пасажира (384), порушення ПДР пішоходами у стані сп'яніння (65). Своєю чергою вказані автопригоди відбувалися через порушення правил маневрування (усього ДТП – 5 022, загинуло 476 осіб і травмовано 6 111); перевищення безпечної швидкості (усього ДТП – 9 466, загинуло 1 646 і травмовано 11 632 особи); недотримання дистанції (усього ДТП – 1 457, загинуло і травмовано відповідно 84 і 1 805 осіб); порушення правил переїзду перехрестя (усього ДТП – 2 115, загинуло і травмовано 87 і 2 876 осіб); керування транспортним засобом у стані сп'яніння (усього ДТП – 843, загинуло і травмовано 113 і 1 072 особи); перевищення встановленої швидкості (усього ДТП – 558, у яких загинуло і травмовано 145 і 689 осіб); порушення правил проїзду пішохідних переходів (усього ДТП – 1 854, в яких загинуло 123 і травмовано 1 846 осіб); перехід пішоходів у невстановленому місці (усього ДТП – 877, в яких загинуло 188 осіб і 759 осіб було травмовано). Сумарно ці статистичні дані становлять 80-90% аварійності з людськими жертвами і потерпілими [6]. Майже стабільна динаміка цих правопорушень протягом останніх років, як показують особисті спостереження і результати проведеного емпіричного дослідження, більше ніж 1 000 архівних кримінальних проваджень, розглянутих судами України протягом 2018-2020 років за статтею 286 КК України, вчинені умисно, часто зухвало (лихацтво, бравада, навмання, ігнорування обережності, безкарність вчинків тощо), під контролем свідомості і волі водіїв і пішоходів. Тут еволюційні, так звані комплексні, заходи не допоможуть знизити наведену тенденцію порушень ПДР. Єдиним залишається шоковий вплив на свавільну свідомість і волю заходами культурологічного і, зокрема, етичного характеру: страх, совість, сором, або три «С» (страх, совість, сором).

Страх – емоція чи усталене почуття, яке породжується у людини дійсною або уявною небезпекою. Страх може виступати як усталена риса свідомості. Соціалізація свавілля свідомості і волі почуттям страху людини (у тому числі водіїв, пішоходів, інших учасників дорожнього руху). Бере на себе відповідальність за вибір рішення, для якого мовби немає ніяких раціональних підстав. Тісно пов'язаний з емоцією страждання, вини, сорому, осуду страх завжди відігравав роль важливого регулятора поведінки людей. Не виключено, що страх, можливо, є надійною гарантією дотримання ПДР. Соціологічні опитування водіїв у межах дослідження проблеми правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами у стані сп'яніння, свідчать, що серед чинників, що стримують людину від цього правопорушення, вибрані: страх за своє життя та здоров'я (а також своїх пасажирів) – 68,8%; побоювання не впоратися з керуванням транспортним засобом – 48,8%; можливість бути притягнутим до юридичної відповідальності – близько 49%. На запитання: «Що заважає стримувати особу від керування транспортним засобом у стані сп'яніння?», перше місце (51,2%) здобула відповідь – «недостатня жорстокість заходів юридичної відповідальності до правопорушників», друге (46,3%) – «неефективність механізму реалізації дієвих санкцій за подібні правопорушення» [7, с. 33].

Совість – категорія етики, яка характеризує здатність особистості здійснювати моральний самоконтроль, самостійно формулювати для себе моральні обов'язки, вимагати від себе їх виконання і створювати самооцінку зробленого. Отже, совість – це усвідомлення особистістю свого обов'язку і відповідальності перед тим, кому їх дав, перед суспільством. Совість, як вважаємо, є внутрішнім покликом до моральності, дотримання її вимог у певній сфері буття, зокрема, у сфері дорожнього руху. Дрімаючи совість людей, суспільства необхідно розбудити. Ми не проти демократизації суспільства, ми проти лібералізації вимог у сфері дорожнього руху, оскільки сучасне розуміння маргінальними прошарками суспільства демократії переховує за собою прагнення до свавілля, всюдозволеності, нехтування совістю (наприклад, численні випадки зухвалого порушення ПДР «мажорами»).

Сором – один із проявів моральності, самосвідомості особистості, моральне почуття, в якому людина визначає осуд своїм діям, мотивам і моральним якостям. Людина або самовільно в емоційній формі усвідомлює їх аморальність,

або зізнається самій собі під впливом осуду з боку оточуючих [8, с. 312, 328-329]. Образно кажучи, правопорушник, по суті, порушив довіру, яку проявила держава, надаючи йому права на керування транспортом. Можливо, у зв'язку з цим одним із заходів прикладної культурології дорожнього руху необхідно передбачити обов'язкове підписання отримувачем посвідчення водія офіційно оформленого документа у вигляді обов'язку не порушувати приписи ПДР з попередженням про їх неминучу втрату на тривалі строки і навіть назавжди у разі порушення обов'язку. Досягнення позитивних результатів зміни психології учасників дорожнього руху за рахунок елементів «примусової етики» – лише однієї зі складових частин (підкреслено мною – В.Г.) культурології дорожнього руху можливе за умови посилення нормативно-правових вимог (репресії) до учасників дорожнього руху. Репресія (від лат. *repressio* – подавлення) у контексті культурологічного запобіжного напрямку означає не підвищення покарань/стягнень, хоча і таке може бути і відбуватися, а введення у сферу дорожнього руху додаткових до наявних вимог, заборон, приписів, ускладнюючих або обмежуючих порушення ПДР та інших нормативно-правових актів (заходи організаційно-управлінського, навчального, технічного і технологічного характеру, контроль та ін.). Цим шляхом ішли ті країни ЄС, які досягли помітних результатів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Деякі любителі розвінчування міфів у сфері дорожнього руху впевнені, що острах бути притягнутим до юридичної відповідальності утримує водіїв від порушення ПДР є міфом. Вважаємо таку заяву безпідставною і навіть шкідливою. Покарання/стягнення не має тотально превентивного характеру. Завжди були, є і будуть ризиковані, необережні, нераціональні, з дефектами складу і стану психіки особи, які задовольняються «вдалими» порушенням заборон, у тому числі й ПДР. Навряд чи на них розрахований культурологічний запобіжний напрям. Його завдання полягає в тому, щоб зменшити криміногенний потенціал у загалом законослухняних громадян, застерегти їх і за допомогою «етичної тріади» від порушення ПДР. Експеримент із запровадженням у сферу дорожнього руху його прикладної культурології принесе державі тільки користь.

Як ми неодноразово підкреслювали в наших публікаціях (статтях, тезах), культурологічне запобігання автотранспортним правопорушенням не зводиться лише до посилення санкцій за їх вчинення. Цей напрям інтегрує спеціально для нього

вибрані (відібрані розробниками програми), конкретно сформульовані, маючи безпосереднє відношення до досягнення мети скорочення кількості ДТП у відносно короткий строк, заходи, головне завдання яких – слугувати потужною підтримкою реалізації нормативно-правових і технічних приписів, що спроможні у своєму поєднанні серйозно вплинути на свідомість і волю учасників дорожнього руху в Україні, орієнтувати їх на технічну культурологізацію. Тобто під тиском неминучих несприятливих наслідків, які настануть у разі порушення ПДР, максимально уважно дотримуватись їх вимог. Інакше кажучи, культурологічний напрям являє собою комплекс, який складається з набору заходів соціального, правового, технічного, організаційно-управлінського, культурологічного і психологічного характеру [5, с. 116-118]. Комплексність заходів та суб'єктів їх виконання потребує окреслення сфери і форм конкретних дій кожного суб'єкта з урахуванням його функціональних можливостей, спроможностей, ресурсів. Отже, комплексний підхід у контексті культурологічного напрямку потребує, по-перше, об'єднання зусиль низки суб'єктів запобіжної діяльності і зосередження сил і засобів на найважливіших напрямках; по-друге, чіткої диференціації дій для кожного суб'єкта і координації; по-третє, визначення мінімуму заходів, з урахуванням яких і повинна будуватися система впливу на свавілля на дорогах [9, с. 121; 10, с. 25]. Вибір зазначеного мінімуму заходів як одна із важливих вимог до структури прикладної кримінології дорожнього руху – це певне мистецтво, навіть винахідництво професіоналів – її розробників. «Мистецтво суб'єкта запобігання злочинності, – писав директор кримінологічної школи при Монреальському університеті М. Кассон, – знайти рішення, яке оптимально адаптивне до безпосередніх причин того чи іншого різновиду злочинів, що виявляється і конкретизується за допомогою кримінологічного аналізу і є фаховим професіоналізмом як теоретиків, так і практиків [11, с. 49-50]. Джерелами для відбору адаптивних до запобігання транспортних пригод можуть бути міжнародні і національні законодавчі і нормативно-правові акти, концепції, стратегії, програми, наукові дослідження, пропозиції і рекомендації теоретиків і практиків, особисте винахідництво, наукові публікації з різних галузей знань, ЗМІ, Інтернет, а також обов'язково зарубіжний досвід [12].

Людство XXI століття наполегливо спрямоване, зокрема, на активне використання технологій штучного інтелекту у підвищенні ефектив-

ності протидії злочинним проявам, у тому числі і у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, що у причинно-наслідковому ланцюзі ДТП «водій-транспортний засіб-дорога» суттєво, а може, й назавжди обмежить/усуне не лише «людський фактор», але, можливо, й інші елементи цієї тріади. Футурологія безпеки дорожнього руху запевняє, що впровадження безпілотного автотранспорту сприятиме виключенню умисних і необережних порушень ПДР, що зумовлюють ДТП, а саме тих, які перераховані нами вище. Отже, з кримінально-правової, кримінологічної і культурологічної позицій у разі певного обмеження ролі «людського фактора» можна сподіватися у неблизькому майбутньому на докорінне зниження аварійності у світі [12, с. 68]. Безсумнівно, на людство чекає ера роботизації, яка торкнеться всіх сфер його буття і свідомості. Однак для потреб культурології дорожнього руху сьогодні вона передчасна.

Державне управління [13, с. 8] безпекою дорожнього руху – один із організуючих владних видів практичної діяльності системи відповідних суб'єктів щодо забезпечення безпечного функціонування цієї сфери. Управління в ній пов'язане із безпосереднім розпорядництвом, має командний характер, ґрунтується на імперативних приписах, правилах, заборонах, що обмежують самостійність. Державне управління як вид соціального управління обов'язково містить три складники: прийняття рішення, його виконання та контроль за реалізацією [14, с. 9]. Подальше обговорення цієї складної проблеми потребує додаткових наукових досліджень.

Висновки. Розв'язання проблеми зниження дорожньо-транспортної смертності і травматизму в Україні на 30% за 2021-2023 роки, як передбачено у Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху, вбачається на шляху розробки і впровадження у запобіжну практику транспортних правопорушень культурологічного запобіжного напрямку. Згідно з цією концепцією зниження рівня ДТП з тяжкими наслідками залежить: а) радикально – від посилення санкцій до правопорушників, в основі якого лежить етичний складник цього напрямку (страх, совість, сором); б) паліативно – від комплексу спеціально відібраних, ефективних, перевірених міжнародною практикою заходів і засобів нормативно-правового, соціального, організаційно-управлінського, кримінологічного, психологічного, технічного характеру, які, по-перше, спроможні через етичний складник культурології дорожнього руху

швидко вплинути на свідомість і волю учасників дорожнього руху, і по-друге, примусити їх, особливо водіїв і пішоходів, до технічної культурологізації використання транспортних засобів і дороги, а також дотримання ПДР. Впровадження інших концепцій запобігання транспортним правопорушенням або не виправдало себе, або ще передчасне.

Література

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 30.11.2022).
2. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 30.11.2022).
3. Кабмін суттєво підвищив прогноз смертності на дорогах. Як це пояснюють? URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/02/08/kabmin-suttyevo-pidvyshhyv-prognoz-smertnosti-na-dorogah-yak-tse> (дата звернення: 30.11.2022).
4. Голіна В.В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 56-62.
5. Голіна В.В., Шрамко С.С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 42. С. 113-121.
6. Звіт Національної поліції України про результати роботи у 2021 році. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2021/Zvit_NPU_2021_.pdf (дата звернення: 30.11.2022).
7. Вітвіцький С.С., Веселов М.Ю., Пилипів Р.М. Юридична відповідальність за керування транспорт-

ними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання : монографія. Київ : ВД. Дакор, 2022. 152 с.

8. Словарь по этике / под ред. И.С. Кона. 4-е изд. Москва : Политиздат, 1981. 430 с.

9. Голіна В.В., Лукашевич С.Ю., Колодяжний М.Г. Державне програмування і регіональне планування заходів запобігання злочинності в Україні / за заг. ред. В.В. Голіни. Харків : Право, 2012. 304 с.

10. Комплексное изучение системы воздействия на преступность (методологические и теоретические основы) / под ред. П.П. Осипова. Ленинград : изд-во ЛГУ, 1978. 152 с.

11. Цит за: Голіна В.В., Колодяжний М.Г., Шрамко С.С. та ін. Зменшення можливостей вчинення злочинів: стратегічний підхід : монографія / за заг. ред. В.В. Голіни. Харків : Право, 2020. 287 с.

12. 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.). Харків : Право, 2020. С. 67-73.

13. Колодяжний М.Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с. URL: https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2022/11/%D0%9A%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B4%D1%8F%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9.-%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-Vizion-zero_.pdf (дата звернення: 30.11.2022).

14. Адміністративне право : підручник / за заг. ред. Ю.П. Битяка, В.М. Гарашука, В.В. Зуй. Харків : Право, 2010. 624 с.

Голіна В. В.,

доктор юридичних наук, професор,

член-кореспондент НАПрН України,

головний науковий співробітник відділу

кримінологічних досліджень

Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України