

**ПРИЧИНИ ТА УМОВИ ВЧИНЕННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**CAUSES AND CONDITIONS OF COMMITMENT OF CRIMINAL OFFENSES
IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC SAFETY**

Актуальність статті полягає в тому, що взятий Україною курс на євроінтеграцію зумовлює необхідність демократичних трансформацій вітчизняної політичної і правової системи з метою забезпечення умов реалізації прав і свобод людини і громадянина. Цьому процесу можуть перешкоджати різноманітні фактори і обставини, серед яких важливу роль відіграє деформована правова свідомість, низький рівень правової культури населення, зниження моральних вимог у суспільстві, і як наслідок – протиправна поведінка, злочинність, яка складає реальну загрозу соціально-економічному розвитку України. Своєчасне виявлення й усунення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінального правопорушення, має не тільки правове значення, але й спричиняє позитивний психологічний вплив, демонструючи прагнення і здатність осіб, які здійснюють кримінальне переслідування, всебічно, повно і об'єктивно встановити всі обставини його вчинення, у тому числі детермінанти. Необхідно також відзначити соціальне значення їх запобіжної діяльності, оскільки виявлені і усунуті причини та умови, що сприяють вчиненню кримінального правопорушення, не можуть сприяти аналогічному або іншому кримінальному протиправному діянню. Зроблено висновок, що вирішення проблем пов'язаних з реалізацією широкого комплексу організаційно-правових заходів, спрямованих на вдосконалення механізмів транспортної статистики, визначення соціальних та економічних показників безпеки дорожнього руху, наближення вітчизняної системи обліку дорожньо-транспортних пригод до загальноєвропейських стандартів. Першочерговими кроками в цьому напрямку повинні стати: запровадження ступеневої градації дорожньо-транспортних травм, а також методик оцінки тяжкості тілесних ушкоджень, адаптованих для використання «немедичним» персоналом; включення до державної статистичної звітності відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму, геронтологічні, гендерні та соціальні ознаки учасників дорожньо-транспортних пригод; проведення спеціальних моніторингових досліджень, покликаних визначити масштаби соціально-економічних наслідків аварійності. Одержані результати мають обов'язково враховуватись при формуванні та реалізації державної політики безпеки дорожнього руху; посилення контролю за повнотою, своєчасністю та добросовістю подання статистичної звітності в сфері безпеки дорожнього руху, налагодження тісної взаємодії між її основними суб'єктами сектору безпеки: органами поліції, судами, страховими компаніями, закладами охорони здоров'я.

Ключові слова: *суспільні відносини, функціонування, соціально-економічні показники, травматизм.*

The relevance of the article lies in the fact that the course taken by Ukraine towards European integration necessitates democratic transformations of the domestic political and legal system in order to ensure the conditions for the realization of human and citizen rights and freedoms. This process can be hindered by various factors and circumstances, among which an important role is played by deformed legal consciousness, low level of legal culture of the population, a decrease in moral requirements in society, and as a result – illegal behavior, crime, which is a real threat to the socio-economic

development of Ukraine. Timely identification and elimination of the causes and conditions that contribute to the commission of a criminal offense has not only legal significance, but also causes a positive psychological impact, demonstrating the desire and ability of persons who carry out criminal prosecution to comprehensively, completely and objectively establish all the circumstances of its commission, including determinants. It is also necessary to note the social significance of their preventive activities, since the identified and eliminated causes and conditions contributing to the commission of a criminal offense cannot contribute to a similar or other criminal illegal act. It was concluded that solving the problems related to the implementation of a wide range of organizational and legal measures aimed at improving the mechanisms of transport statistics, determining social and economic indicators of road traffic safety, and bringing the domestic system of accounting for traffic accidents closer to European standards. The primary steps in this direction should be: the introduction of step-by-step gradation of traffic injuries, as well as methods of assessing the severity of bodily injuries, adapted for use by "non-medical" personnel; inclusion in the state statistical reporting of information on the causes of car accidents, the structure of traffic injuries, gerontological, gender and social characteristics of participants in traffic accidents; carrying out special monitoring studies designed to determine the scale of social and economic consequences of the accident. The obtained results must be taken into account in the formation and implementation of the state road safety policy; strengthening control over the completeness, timeliness and good faith of submitting statistical reports in the field of road safety, establishing close cooperation between its main subjects of the safety sector: police authorities, courts, insurance companies, health care institutions.

Key words: *social relations, functioning, socio-economic indicators, traumatism.*

Актуальність теми. Взятий Україною курс на євроінтеграцію зумовлює необхідність демократичних трансформацій вітчизняної політичної і правової системи з метою забезпечення умов реалізації прав і свобод людини і громадянина. Цьому процесу можуть перешкоджати різноманітні фактори і обставини, серед яких важливу роль відіграє деформована правова свідомість, низький рівень правової культури населення, зниження моральних вимог у суспільстві, і як наслідок – протиправна поведінка, злочинність, яка складає реальну загрозу соціально-економічному розвитку України.

Своєчасне виявлення й усунення причин та умов, що сприяють вчиненню кримінального правопорушення, має не тільки правове значення, але й спричиняє позитивний психологічний вплив, демонструючи прагнення і здатність осіб, які здійснюють кримінальне переслідування, всебічно, повно і об'єктивно встановити всі обставини його вчинення, у тому числі детермінанти. Необхідно також відзначити соціальне значення їх запобіжної діяльності, оскільки виявлені і усунуті причини та умови, що сприяють вчиненню кримінального правопорушення, не можуть сприяти аналогічному або іншому кримінальному протиправному діянню.

Стан дослідження: Рівень розробки прикладних засад системно-структурних взаємодій і зв'язків, а також наявна кримінологічна інформація ще не дають можливості з належною повнотою виявити усі і, очевидно, навіть основні системні взаємодії причин і умов злочинності як між собою та наслідком (злочинністю), так і з антикриміногенною системою. Детермінувати значить визначити. Це поняття ширше, ніж причина або умова, тому що включає те й інше. Термін «детермінація» походить від латинського «determinate», що означає визначати, відокремлювати, відмежовувати. Як роз'яснюють фахівці, у цьому стародавньому сенсі даний термін позначав операцію визначення предмета шляхом виявлення ознак, що відрізняють даний предмет від інших. У міру розвитку наук цей термін еволюціонував, змінив свій початковий зміст. На сьогодні він означає не відмежування, а обумовлення одних явищ, процесів, станів іншими явищами, процесами, станами, в результаті чого перші набувають ознак, які можна зафіксувати в поняттях [1].

Згідно з одним із основних у кримінології принципів відповідності, як обґрунтовано довів у своїх роботах А. П. Закалюк, запобіганню та в цілому запобіжному впливові підлягає насамперед і головним чином є те, що предметно обумовлює злочинні прояви та злочинність загалом, визначає її функціонування. Як зазначає М. А. Парнюк, кримінологічна детермінація являє собою вид соціальної детермінації, яку можна розглядати в рамках більш загальної системи – детермінації подій і явищ природи й суспільства. У свою чергу ця детермінація – різновид універсального зв'язку явищ [3]. На думку О. М. Джужі, причинами злочинності є такі

процеси і явища, які породжують злочинність як свій безпосередній наслідок [4]. Як зазначає Н. М. Ярмиш, детермінізм – це категорія, що виражає будь-яку обумовленість явищ, предметів, процесів, усі види зв'язків між ними. Причинність же – категорія, призначена для того, щоб висловлювати виключно причинно-наслідкові відносини, тобто має більш вузьке значення [6]. На думку А. М. Бойка, незважаючи на достатньо сформований категоріальний апарат і науково-методологічну базу проведення криминологічних досліджень, теорія детермінації злочинності не становить на сучасному етапі цілісного вчення, охоплюючи найрізноманітніші концепції про детермінацію злочинності. Він вважає можливим групування наявних криминологічних концепцій детермінації злочинності в шість основних підходів: 1) факторний (багатофакторний та однофакторний); 2) соціально-психологічний (теорії, в яких у структурі детермінації злочинності причинами вважають лише соціально-психологічні чинники); 3) підхід, який ґрунтується на позиції, згідно з якою причиною злочинності є соціальні протиріччя; 4) комбінований підхід, який поєднує концептуальні положення кількох підходів, зокрема багатофакторного, соціальних протиріч і частково – соціально-психологічного; 5) інтеракціоністський – підхід до причинності з позицій взаємодії – злочинність є наслідком взаємодії соціального середовища та людини (людей); 6) підхід до розуміння детермінації злочинності, який ґрунтується на теорії універсального натуралізму.

Виклад основного матеріалу: Як зазначено у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні основними причинами виникнення проблеми є:

1) відсутність: обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданої економічної шкоди від ДТП; сучасної системи збору інформації про ДТП за всіма необхідними ключовими показниками; ефективної системи сповіщення про ДТП та екстреної допомоги постраждалим внаслідок ДТП; належної інформаційної взаємодії та залучення уповноважених органів містобудування та архітектури до прийнятих системних рішень щодо підвищення рівня БДР, зокрема під час розроблення та внесення змін до містобудівної документації місцевого рівня; бачення пріоритетів інтересів видів транспорту під час прийняття рішень у сфері організації та безпеки дорожнього руху в частині забезпечення принципів сталого розвитку населених пунктів, зокрема сталої міської мобільності; загальна застарілість парку автотранспорту, що не дає змоги повністю використовувати переваги від систем активної та пасивної безпеки, які пропонуються в останніх моделях транспортних засобів; інтенсивність транспортного та пішого руху, що значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі; невідповідність стандартів безпеки дорожнього руху сучасним вимогам; недоступність транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

2) недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері БДР; системи управління та міжвідомчої взаємодії безпосередньо на місці виникнення масштабних аварій та інших небезпечних подій, у тому числі під час припинення транспортного сполучення внаслідок ускладнення погодних умов;

3) низький рівень підготовки водіїв; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; виховання суспільства у сфері БДР, власної відповідальності та дотримання ПДР; заходів з профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму; запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху; впровадження сучасних технологій проектування та будівництва об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури.

Надмірна швидкість залишається головною причиною ДТП. За даними Патрульної поліції, у 2022 р. понад 44 % ДТП сталися саме через перевищення швидкості. Також вона збільшує ризик потрапити у аварію. Адже якщо виникає якась нестандартна ситуація, у водія менше часу – а отже, і можливостей, щоб адекватно відреагувати (до того ж, гальмівний шлях стає довшим). Якщо аварія все ж сталася, швидкість збільшує тяжкість травм, а отже й імовірність смертельних наслідків. Це стосується всіх учасників руху: водіїв авто, пішоходів, велосипедистів, мотоциклістів. За даними ВООЗ, зменшення середньої швидкості руху на 5% може скоротити кількість смертельних ДТП на 30%.

Факторами ризику, які ВООЗ визначила як причини найбільшої кількості ДТП із загиблими та потерпілими, є також є ігнорування ременів безпеки і дитячих крісел, використання телефонів за кермом.

Водночас, як наголосила Олеся Холопик: «Аваріям на дорогах можна запобігти, їх могло б не бути. Зробити це можна завдяки комплексу рішень, від законодавчих до інфраструктурних.

Науково доведено, що камери фотовідеофіксації є найефективнішими для запобігання ДТП і перевищенні швидкості. Однак наразі покарання за перевищення швидкості в Україні неспівмірне з його наслідками».

Всі причини та умови, які сприяють вчиненню кримінальних правопорушень проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту варто розподілити на:

1) об'єктивні – соціально-економічні відносини, труднощі й недоліки, які породжують антигромадську мотивацію та поведінку злочинця;

Стан транспортного засобу і дороги, наявність засобів оповіщення та інформації, дії інших учасників дорожнього руху – ці та низка інших обставин можуть серйозно вплинути на процес дорожнього руху. Саме вони складають об'єктивні причини і умови, яким повинна відповідати безпека руху (його напрямок, швидкість тощо). Порядок безпечного руху завжди має зв'язок до цих причин і умов, а, отже, останні, зі свого боку, не можуть займати нейтрального положення по відношенню до процесу дорожнього руху.

Основною особливістю об'єктивних причин і умов, якими супроводжується дорожній рух є їхня постійна зміна. Тобто, при всій можливій статичності дорожньої обстановки вона постійно оновлюється і змінюється. Тому не можливо зупинити або повернути дорожню ситуацію, яка постійно видозмінюється, сповільнюючи або прискорюючи свій перебіг. Ця обставина визначає специфічність і динамізм походження кожного окремо взятого досліджуваного злочину і аварійності в цілому. Зміна обстановки вимагає постійної уваги з боку водія і внесення ним необхідних коректив в параметри руху з урахуванням змін, що відбуваються. Невідповідність параметрів руху реальним умовам призводить до виникнення екстремальних ситуацій і може спричинити аварійну ситуацію [2].

Об'єктивні причини – продовження процесу викривлення правосвідомості особи злочинця, що знаходить своє втілення у вчиненні нею конкретної дії, яка врешті-решт як причина злочинної поведінки в однойменному механізмі викликає (звісно ж у певних об'єктивних умовах місця і часу) настання суспільно-небезпечних наслідків. Відмітимо також, що до злочинного результату можуть призводити дії об'єктивного характеру (причини) як одного винного, так й інших осіб (інших винних водіїв при обоїльній вині, інших учасників ДТП, що зазнали тілесних ушкоджень або смерті). У останньому випадку слід вести мову про одночасну дію, переплетення кількох причинних чинників об'єктивного характеру.

Об'єктивні детермінанти, пов'язані з конструкцією і станом транспортних засобів, а також з дорожньою обстановкою, включаючи особливості дороги і навколишнього середовища, – неодмінні умови, які супроводжують кримінальні правопорушення проти БДР, і нерідко виступають в якості джерела небезпеки. Однак вони досить рідко можуть претендувати на винятковість і поставити водія в безвихідне становище, позбавляючи його можливості припинити небажане продовження руху і тим самим запобігти настанню шкідливих наслідків. Зазвичай вони попереджають водія про виникнення небезпеки і тому водій має можливість запобігання, якою може і повинен скористатися.

З метою забезпечення безпеки водій повинен певним чином узгоджувати свої дії з поведінкою інших учасників руху і приймати при необхідності відповідні запобіжні заходи. Дотримання викладених в ПДР вимог і є тією умовою, що гарантує правопорядок і попереджає дорожні експеси. Відхилення від цих вимог може мати небезпечні наслідки і при певних обставинах може спричинити наїзд на будь-який об'єкт, зіткнення транспортних засобів чи дорожньо-транспортний злочин.

Елементи об'єктивної обстановки, в якій відбувається рух, знаходяться в постійній взаємодії і виявляються в різних поєднаннях. Це дозволяє вивчати їх закономірності, визначати типові ситуації, встановлювати шляхи і заходи попередження шкідливого впливу об'єктивних причин і умов на безпеку дорожнього руху.

2) суб'єктивні – елементи психології, що виявляються у спотворених потребах, інтересах, цілях, мотивах, моральних цінностях і правосвідомості осіб, які вчиняють правопорушення.

У осіб, винних у вчиненні кримінальних правопорушень проти БДР та експлуатації автомобільного транспорту негативні, антигромадські установки з'являються не самі по собі, вони соціальні за своїм походженням, їхнє формування відбувається в процесі спілкування індивіда з навколишнім середовищем. На цьому етапі формування індивіда закладається фундамент майбутньої злочинної поведінки після чого виникає для кожного конкретного суб'єкта кримінологічна ситуація, яка включає всі етапи злочинної механізми: 1) формування особистості з певними морально-психологічними деформаціями; 2) життєву ситуацію, в якій формуються конкретні

особливості поведінкової активності, мотивації; 3) обстановку, що сприяє вчиненню злочину (передкримінальна обстановка); 4) сам злочин [5].

Початковий період формування особистості такого суб'єкта, як правило, знаходиться досить далеко від моменту вчинення кримінального правопорушення, хоча об'єктивно саме з нього починається рух криминологічного механізму. Сказане про закономірності злочинності в цілому поширюється і на досліджувані кримінальні правопорушення. Наприклад, вагомим фактором, що впливає на рівень кримінальних правопорушень проти БДР є некваліфікована здача іспитів при отриманні посвідчення водія (анонімне опитування 46 % респондентів підтвердило обхід іспиту). Між кількістю ДТП і рівнем підготовки автомобілістів є пряма залежність. Щоб отримати водійські права, необхідно скласти в сервісному центрі МВС теоретичний іспит на знання ПДР і практичний – на вміння керувати автомобілем. Освоїти все це можна у великій кількості навчальних закладів, так званих автошколах.

Експерти визначають такі види корупційних ризиків:

1. курсант – автошкола (співробітник автошколи є посередником між курсантом і сервісним центром, навчання при цьому найчастіше неповне або фіктивне);
2. автошкола – сервісний центр (за атестацію автошколи і інструкторів, за здачу іспитів і реєстрації груп учнів);
3. курсант – сервісний центр (коли отримують права без проходження навчання).

Починаючи з 2014 року, після початку в країні реформ, в суспільстві та уряді активно обговорювалося питання про необхідність наведення порядку в системі навчання та складання іспитів на отримання водійських прав. Дана тема вивчена експертами і громадськістю з усіх боків.

Для вирішення цієї проблеми експерти пропонують здійснити наступне:

- підвищити якість навчання в автошколах і контроль за ними;
- практичному водінню повинні вчити тільки ліцензовані інструктори;
- зробити необхідні зміни в нормативно-правових актах з акцентом на лібералізацію;
- підвищити контроль і прозорість складання теоретичних і практичних іспитів в спеціалізованих сервісних центрах.

У криминологічному механізмі вчинення кримінальних правопорушень проти БДР, причини суб'єктивного характеру пов'язані з особливостями особи суб'єкта кримінального проти-правного діяння, який припускається помилковою оцінкою тієї об'єктивної, зовнішньої до нього ситуації, в якій він діє.

Варто зауважити, що суб'єктивний фактор обмежується рамками особистості правопорушника і під суб'єктивною причиною правопорушення розуміються дефекти свідомості і особливості індивідуальної психології правопорушника. У суб'єктивному чиннику асимілюється суспільна свідомість, яка впливає на формування психології конкретної особи й оцінку цією особою об'єктивних причин і умов, вплив яких відобразився у вчиненні кримінальних правопорушень проти БДР. У них розкривається вияв відношення суб'єкта до своїх дій та їхніх результатів, його психологічні особливості та біологічно обумовлені властивості, що визначають поведінку даної особи індивідуальною, самостійною, створюючи тим самим основу для його подальшої відповідальності.

При взаємодії водія з транспортними засобами вкрай негативними факторами є алкогольне, наркотичне чи інше сп'яніння, поспішність і втома (включаючи незібраність, розслабленість, неуважність). Навіть вади зору, слуху та інші фізичні вади або уповільнені реакційні відхилення у властивостях психіки не такі небезпечні, оскільки суб'єкту, як правило, відомо про них і він нейтралізує можливі небажані наслідки більш обережним управлінням транспортним засобом, підвищеною увагою тощо.

При вчиненні кримінальних правопорушень проти БДР переважає необережність як головний мотив. Необережність посилена виробничими інтересами винного, дійсно створює навколо розглянутих кримінальних правопорушень професійну необачність, випадковість, безвихідь.

Соціально-психологічне коріння, які виявляються в діях суб'єкта, результатом яких виявився необережний злочин, лежать значно глибше, ніж мотив, що виник під впливом тих чи інших (нерідко тимчасових) обставин. Установка на певну поведінку, його спрямованість і доцільність формується протягом усього життя людини під впливом безлічі внутрішніх і зовнішніх факторів. У відповідних ситуаціях ці чітко визначені орієнтації особистості спрацьовують, визначаючи характер дій суб'єкта. Мотив же і мета як психологічні категорії не можуть виникати, минаючи соціальні орієнтації та установки особистості, без зіставлення поведінки індивіда до вимог соціального контролю.

Також, можна виділити наступні додаткові детермінанти злочинності; що входять до причинного комплексу, що породжує та обумовлює вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, зокрема:

а) антинародні урядові програми, що ведуть до повного зубожіння населення та до росту агресії і протиправних намірів і вчинків з боку окремих осіб, їх груп і організацій;

б) бездумна, непрофесійна та авантюрна фінансова політика в державі, що спричинила обвал курсу гривні та грошових вкладів і збережень населення України;

в) повна безконтрольність за порядком зберігання, використання та розпорядженням зброї, вибухових пристроїв та боєприпасів до них, що, у свою чергу, привело до збільшення кількості теоретичних актів, злісного хуліганства та інших особливо тяжких наслідків для особи суспільства і держави;

г) поспішні, малообґрунтовані та безсистемні реформи, що пов'язані з виведенням з автошляхів України підрозділів ДАІ (Державної автомобільної інспекції) МВС України та заміною їх підрозділами поліції. При цьому було допущено ряд прорахунків, що вкрай негативно вплинули як на стан правопорядку в цілому в Україні, так і стан боротьби із злочинами, що пов'язані з БДР, а саме:

відомчими нормативно-правовими актами, зокрема наказом МВС України, коли відсторонувались від контролю та в цілому від виконання функціональних обов'язків 100% працівників територіальних підрозділів ДАІ, у той самий час, коли тільки набирались для навчання кандидати для роботи в поліції;

відміна у свій час та легалізація у сьогоdnішніх умовах права громадян на носіння так званих «балаклав» (засобів, що приховують обличчя людини) значно ускладнила роботу правоохоронних органів по запобіганню злочинам та спростила діяльність окремих груп і осіб по їх вчиненню;

поширення організованої злочинності: установлено основні причини та умови, що сприяють злочинній діяльності організованих груп і злочинних організацій: війна та важке економічне становище в країні (75 %); недостатня запобіжна робота з боку працівників правоохоронних органів (68 %); транснаціональність організованої злочинності (67 %); соціально-психологічні фактори (недоліки виховного характеру (виховання в сім'ї, прорахунки в освіті тощо), недостатня правовиховна робота з населенням, процес розшарування суспільства за майновим станом тощо) (59 %); нестабільність державної політики (54 %); недосконалість чинного кримінального чи кримінального процесуального законодавства (50 %); організаційні заходи (недоліки системи обліку та звітності, недоліки нормативно-правового регулювання суспільно-економічних відносин тощо) (48 %); морально-психологічні вади окремих осіб (38 %); наявність у найбільш розвинених регіонах активно діючих організованих злочинних груп (38 %); вкрай слабе залучення громадськості до спільної роботи щодо запобігання злочинності (35 %). За останні роки стали помітними нові процеси в розвитку організованої злочинності через її співпрацю з іноземним капіталом. Ці процеси полягають у тому, що українська організована злочинність розширює свою діяльність через легальні українські фінансові, комерційні та підприємницькі структури, які опираються на фінансову підтримку іноземного капіталу. Помітним є зміцнення зв'язків злочинних формувань з України із міжрегіональними і міжнародними кримінальними структурами. Для запобігання організованій злочинності необхідний вплив саме на ці фактори суспільного життя .

Таким чином, у контексті формування національної стратегії БДР особливої ваги набуває соціально-економічний аспект цього явища. Тільки шляхом аналізу ключових соціальних та економічних параметрів БДР можна з'ясувати істинний стан відповідного сектору суспільних відносин, встановити закономірності його функціонування, сформулювати реалістичний концепт його розвитку. Соціально-економічні показники БДР лежать в основі кореспондуючих планів, програм, проектів та й, взагалі, усіх масштабних заходів, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортного травматизму. І від того, наскільки точно визначені (обраховані) перші, безпосередньо залежить ефективність останніх. Адже саме соціально-економічна характеристика БДР зумовлює постановку стратегічних цілей, вибір напрямів їх реалізації, зміст необхідних управлінських заходів, обсяги та структуру пов'язаних з ними витрат .

Будь-які похибки при оцінці соціально-економічних передумов прийняття управлінських рішень, зокрема у сфері БДР, мають дуже високу ціну. Часто-густо їх наслідками стають недостовірне прогнозування (хибні вихідні дані завжди тягнуть за собою помилковість кінцевого прогнозу), низька якість перспективних планів (не усвідомлюючи істинних масштабів проблеми, неможливо створити по-справжньому ефективний механізм її розв'язання), дисбаланси ресурсного

забезпечення (за браком об'єктивної інформації про соціоекономічний аспект планованих заходів їх кошторис розраховується нераціонально, а фінансові потоки поміж ними розподіляються безсистемно), послаблення адміністративного контролю (в умовах збідненої чи спотвореної «базисної» емпірики розмиваються критерії ефективності цільових програм, що суттєво ускладнює поточний та підсумковий контроль за їх виконанням). Зрештою руйнується архітектура всієї стратегії: розроблені плани не задовольняють потреб практики, вжиті заходи не приносять відчутних результатів, й без того обмежені ресурси витрачаються марно. У зв'язку з цим існує нагальна необхідність у чіткому визначенні соціально-економічних параметрів, котрі характеризують стан БДР та результативність відповідного напрямку державної політики. Поза всяким сумнівом, головною соціальною характеристикою БДР є кількість загиблих та поранених унаслідок ДТП.

Найбільш розповсюдженими причинами ДТП з постраждалими в Україні за офіційними даними є перевищення безпечної швидкості (приблизно кожен третій випадок), порушення правил маневрування (приблизно кожен п'ятий випадок), порушення правил проїзду перехрест'я (приблизно кожен десятий випадок), недодержання дистанції (приблизно кожен десятий випадок), порушення правил проїзду пішохідних переходів (приблизно кожен п'ятнадцятий випадок). Найбільш розповсюдженими причинами смертності в результаті ДТП в Україні за офіційними даними є перевищення безпечної швидкості (приблизно кожен другий випадок), порушення правил маневрування (приблизно кожен сьомий випадок), виїзд на смугу зустрічного руху (приблизно кожен чотирнадцятий випадок), перехід у невідновленому місці (приблизно кожен сімнадцятий випадок), перевищення встановленої швидкості (приблизно кожен двадцятий випадок). За останні п'ять років доволі суттєво збільшилось кількість ДТП з постраждалими та ДТП з загиблими в результаті перевищення безпечної швидкості (тобто швидкості, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах).

Таким чином, урахувавши недосконалість механізмів збору інформації про наслідки ДТП та обумовлений цим високий рівень латентної віктимності, реальне відставання України від провідних європейських держав імовірно є ще більшим. Так, в силу низки організаційних проблем у вітчизняній системі обліку ДТП (а отже, й у національній системі статистики) не відображаються дані про постраждалих, які звернулися за медичною допомогою через декілька днів після оформлення ДТП, не завжди беруться до уваги відомості про осіб, які померли в лікувальних закладах протягом 30 діб з моменту аварії. Викладене дає експертам привід стверджувати, що фактична кількість загиблих унаслідок ДТП перевищує офіційно декларовану на 5-10 %, кількість поранених – на 40-60 %.

Така невтішна статистика – закономірний наслідок відсутності планомірного підходу до вирішення проблем транспортної безпеки. За роки незалежності в Україні так і не була розроблена національна стратегія підвищення БДР, що зумовило безсистемність і малоефективність величезного масиву організаційно-правових заходів, котрі здійснювались протягом останніх десятиліть. Деякі успіхи (як-то зменшення дорожнього травматизму, створення патрульної поліції) є результатом поодиноких акцій, орієнтованих на посилення примусового тиску та не охоплені єдиним стратегічним задумом. Відтак, вони практично завжди носять нестабільний, швидкоплинний характер.

Окреслена ситуація вимагає впровадження багаторівневої системи стратегічного планування запобігання кримінальним правопорушенням, яка б функціонувала на засадах міжгалузєвої та міжрегіональної координації, ґрунтувалася на стрункій єдності прогностичних, планових і програмних документів, передбачала можливість комплексної оцінки результатів криминологічної діяльності в сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту.

Поряд із загальними показниками дорожньо-транспортного травматизму, важливу роль у визначенні цілей і пріоритетів державної політики БДР відіграє інформація про вікові, гендерні, професійні та інші соціальні ознаки громадян, постраждалих унаслідок ДТП. Як свідчать останні дослідження, між соціальними рисами індивіда та його ризиками у сфері дорожнього руху існують сталі кореляційні зв'язки. Доведено, зокрема, що серед представників різних суспільних груп спостерігається неоднаковий рівень смертності. Різною є кількість травмованих, відрізняється й тяжкість отриманих ушкоджень.

Крім того, на думку соціологів, профілактична робота з основними соціальними групами потребує диференційованого підходу. Адже доволі часто методи, які дали позитивний ефект на рівні однієї такої групи, виявляються абсолютно недовірними стосовно іншої. Усе це дозволяє

вважати, що ефективність стратегії підвищення БДР істотним чином залежатиме від того, наскільки повно нею буде врахована специфіка окремих прошарків (груп) суспільства.

З огляду на свою безперечну значущість, категоріальні соціоекономічні параметри учасника дорожнього руху мають обов'язково враховуватись при формуванні та реалізації відповідних напрямів державної політики. По-перше, це дозволить максимально чітко окреслити коло об'єктивних передумов дорожньо-транспортного травматизму; по-друге, – сприятиме параметричному «збагаченню» (а отже й підвищенню достовірності) кримінологічних методик прогнозування стану БДР; по-третє – забезпечить ув'язку та комплексне вирішення проблем, які перебувають «на стику» економічної, соціальної, освітньої, транспортної та інших сфер суспільної життєдіяльності; по-четверте, – дасть змогу розробити додаткові критерії оцінки якості галузевого запобігання; по-п'яте, – підвищить ефективність запобіжних рішень. В умовах суворої детермінованості макроекономічних показників рівнем організації дорожнього руху особливої ваги набуває «вартісний» аспект його безпеки. Адже тільки на основі чіткого визначення обсягів матеріальної шкоди (тобто, умовної вартості) дорожньо-транспортних пригод можна судити про рентабельність окремих профілактичних заходів та, загалом, – про ефективність кореспондуючого напрямку кримінологічної політики.

Питання «вартості» ДТП не знаходить належного відображення ні в програмних документах, ні в тематичних наукових доробках. Залишається нез'ясованим загальний обсяг збитків, обумовлених аварійністю. Не визначена допоки й структура кореспондуючих витрат. Поодинокі дослідники, які все-таки намагаються охарактеризувати економічний аспект безпеки дорожнього руху, оперують надто узагальненими та умовними даними, малоприматними для подальших прикладних розрахунків.

В умовах недостатньої визначеності економічних параметрів БДР постає нагальна потреба у розробці та запровадженні дієвих методик оцінювання «вартості» ДТП. Означені методики повинні: а) охоплювати всі, без винятку, наслідки ДТП, придатні для «монетарної калькуляції», незалежно від того, яким чином, де і коли вони проявляються; б) усебічно враховувати вплив фонових економічних процесів; в) ґрунтуватися на якомога ширшому колі інформаційних джерел, серед яких важлива роль має належати обліковим базам суб'єктів страхової діяльності (компаній, організацій, тощо); г) забезпечувати безперервну кореляцію статистичних показників по мірі надходження додаткових даних; д) розкривати залежність обсягів матеріальної шкоди ДТП від їхнього характеру та обставин виникнення (як уявляється, саме ця інформація повинна лежати в основі економічного обґрунтування заходів цільових програм БДР).

На жаль, сьогодні в Україні кримінологічна система прогнозування та планування допоки не створена. Аналіз стану БДР проводиться за методиками, успадкованими ще з радянських часів. Суб'єкти статистичної звітності діють розрізнено та розкоординовано, бракує узгодженості й серед їхніх структурних ланок. Як наслідок, по одним напрямам діяльності інформація може дублюватись, а по іншим – бути лише уривковою. Глибина аналітичної «проробки» дуже далека від потрібного рівня: десятиліттями поспіль стан БДР оцінюється за вузьким колом параметрів (здебільшого підраховується загальна кількість автоаварій та їх жертв), неспроможних дати всебічне уявлення про соціально-економічний аспект БДР. Це, в свою чергу, обумовлює бідність «вихідного» статистичного масиву та поверховість розроблених на його основі концепцій (планів, програм) галузевого розвитку запобігання; по-п'яте, – підвищить ефективність запобіжних рішень.

Висновок: Окреслені проблеми носять взаємозалежний і взаємообумовлений характер. Відповідно, їх вирішення пов'язане з реалізацією широкого комплексу організаційно-правових заходів, спрямованих на вдосконалення механізмів транспортної статистики, визначення соціальних та економічних показників безпеки дорожнього руху, наближення вітчизняної системи обліку ДТП до загальноєвропейських стандартів. Першочерговими кроками в цьому напрямку повинні стати:

- запровадження ступеневої градації дорожньо-транспортних травм, а також методик оцінки тяжкості тілесних ушкоджень, адаптованих для використання «немедичним» персоналом;
- включення до державної статистичної звітності відомостей про причини автоаварій, структуру дорожнього травматизму, геронтологічні, гендерні та соціальні ознаки учасників ДТП;
- проведення спеціальних моніторингових досліджень, покликаних визначити масштаби соціально-економічних наслідків аварійності. Одержані результати мають обов'язково враховуватись при формуванні та реалізації державної політики БДР;
- посилення контролю за повнотою, своєчасністю та добросовісністю подання статистичної звітності в сфері БДР, налагодження тісної взаємодії між її основними суб'єктами сектору безпеки: органами поліції, судами, страховими компаніями, закладами охорони здоров'я.

Таким чином, наявність цих тенденцій свідчить про серйозні проблеми в організації та здійсненні криминологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту. Запобіжні заходи розробляються неплановірно, без чіткого уявлення про їх результативність, економічну доцільність або можливий сукупний ефект. Мало враховується зарубіжний досвід, а головна роль відведена примусу, котрий майже вичерпав свій превентивний потенціал. Водночас, найбільш прогресивні форми профілактичної діяльності часто-густо лишаються незатребуваними.

Поза сумнівом, ліквідувати окреслені недоліки можливо тільки у рамках цілеспрямованої політики, котра б ґрунтувалась на засадах плановості, комплексності, послідовності, соціально-економічної обґрунтованості. З цією метою запобігання кримінальним правопорушенням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту має бути оголошено стратегічним пріоритетом забезпечення БДР, а відповідний напрям діяльності – знайти відображення в державній політиці, транспортному законодавстві, актах галузевого планування, а також у політичних рішеннях керівництва держави.

Список використаних джерел:

1. Закалюк А. П. Курс сучасної української криминології: теорія і практика : у 3-х кн. Київ : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 1 : Теоретичні засади та історія української криминологічної науки. 424 с. С. 183.
2. Литвинов О. М. Соціально-правовий механізм протидії злочинності в Україні : монографія. Харків : Вид-во Харк. нац. ун-ту внутр. справ, 2008. 446 с. С. 180.
3. Парнюк М. А. Принцип детермінізму в системі матеріалістической діалектики. Київ, 1972. 84 с. С. 10.
4. Профілактика злочинів : підручник / О. М. Джу́жа, В. В. Васи́левич, О. Ф. Гіда та ін. ; за заг. ред. О. М. Джу́жи. Київ : Атіка, 2011. 720 с.
5. Тимошенко В.І. Детермінуючі фактори протиправної поведінки. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2012. № 6 (червень). С. 94–100.
6. Ярымыш Н. Н. Теоретические проблемы причинно-следственной связи в уголовном праве (философско-правовой анализ) : монография. Харьков : «Право», 2003. 512 с.