



Максим Геннадійович КОЛОДЯЖНИЙ,
кандидат юридичних наук, старший науковий
співробітник
(Науково-дослідний інститут вивчення проблем
злочинності імені академіка В. В. Сташиса
НАПрН України, м. Харків)

СТРАТЕГІЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ¹

У статті з урахуванням прогресивного європейського досвіду запропоновані деякі нові орієнтири та окремі нестандартні рішення для визначення сучасної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні як на концептуальному, так й на правовому рівнях. Висловлено низку суджень критичного характеру, які стосуються існуючої державної політики України у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також нормативно-правових актів стратегічного характеру. Надано низку аргументів на користь більшої ефективності концепції соціального реалізму порівняно із концепцією правового ідеалізму, на яку спирається існуюча державна політика у цій царині. Зазначені ключові повноваження підрозділів патрульної поліції та основні методи їх діяльності, які мають на практиці складати базис забезпечення дорожнього руху з боку цього суб'єкта. Окреслено низку актуальних напрямів, які мають бути враховані у новій Національній стратегії забезпечення дорожнього руху в Україні на період до 2030 р.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, стратегія, Vision Zero, репресія, профілактика, злочинність, правопорушення, дорожньо-транспортна смертність і травматизм.

Постановка проблеми. На сьогодні протиправність у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР) й, відповідно, дорожньо-транспортна смертність й травматизм, які є результатом першої, уявляють собою надзвичайно актуальну соціальну проблему, яка торкається, без перебільшення, кожної країни світу. І чим економічно уразливішою й

¹ Примітка. Наукова стаття підготовлена у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. в УкрІНТЕІ 0120U10561).

організаційно розбалансованішою є та чи інша держава, тим більш гострішою стає анонсована проблема.

Про відносно масову поширеність, підвищений ступінь суспільної небезпечності, вагому соціальну та економічну шкоду різних незаконних проявів у царині БДР наочно свідчать статистичні дані, узагальнені Департаментом патрульної поліції України. Зокрема, у 2023 р. порівняно із 2022 р. збільшилась кількість ДТП із загиблими та травмованими на 26,9 % (23 642 проти 18 628 відповідно), чисельність загиблих учасників дорожнього руху на 9,4 % (3 053 проти 2 791 відповідно), чисельність травмованих під час ДТП осіб на 27,5 % (29 502 проти 23 145 відповідно)¹. Звідси шанси померти на українських дорогах є вдвічі більшими, ніж в ЄС, та аж уп'ятеро - порів'яно із Норвегією², яка має найвищий рівень БДР у світі. З урахуванням вищевикладеного недарма дорожньо-транспортну смертність і травматизм називають «дорожньою війною». Остання, на жаль, матиме місце після закінчення російсько-української війни, що триває.

Думка про те, що вимушена міграція мільйонів українців за кордон, зменшення індексу автомобілізації, скорочення інтенсивності дорожнього руху у 2022-2024 рр. позитивно й істотно відбилися на БДР, є хибною. На це впливає поява неіснуючих до війни нових негативних соціальних чинників: спорудження на дорогах держави фортифікаційних загороджень; вимкнення вуличного освітлення; знищення та пошкодження доріг, мостів та інших об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури; залучення патрульної поліції до виконання неспецифічних оборонних завдань; відключення системи автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху (далі - ПДР) тощо³.

З розумінням неможливості якісних та системних перетворень у формуванні та подальшій реалізації державної політики у царині БДР без істотного підвищення рівня БДР в Україні та зменшення дорожньо-транспортної смертності й травматизму виникає необхідність у виробленні сучасної стратегії, яка була б покладена в основу забезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні на період до 2030 р. Актуальність цього питання підвищується також з урахуванням того, що Стратегія підвищення рівня БДР в Україні, що була розрахована до 2024 р.⁴, уже втратила свою чинність. А це означає, що МВС України, Департамент патрульної поліції у тісній взаємодії із науковою спільнотою та громадським сектором мають розробити новий подібний нормативно-правовий акт. У ньому має бути закладена нова довгострокова проєвропейська прогресивна

¹ Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

² Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. С. 78-81.

³ Batorygareieva V., Kolodyazhny M., Netesa N. War as a Challenge to Road Safety: Damage to Society and the Economy of Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 9. № 5. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2023. P. 48-56. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-5-48-56>.

⁴ Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. №1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

парадигма забезпечення дорожнього руху в Україні, як кандидата на вступ до ЄС.

Різні правові та кримінологічні аспекти забезпечення БДР в Україні вивчали такі вчені, як: К. К. Бенца, В. І. Борисов, В. М. Бурдін, М. Ю. Веселов, С. В. Гізімчук, Т. О. Гуржій, Є. І. Гусева, Н. В. Давидова, Ю. Б. Данильченко, Р. Я. Демків, Є. Ю. Жученко, В. М. Когут, Ю. С. Коллер, С. Я. Лихова, В. А. Мисливий, В. І. Осадчий, О. В. Острогляд, В. М. Парасюк, В. І. Приходько, І. І. Риндюк, М. М. Рудик, А. О. Собакарь, А. О. Стрижак, М. І. Хавронюк, А. О. Чанцева та ін.

Плідно і послідовно дотичні питання досліджують фахівці відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України, а саме: В. С. Батиргареева, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, А. В. Калініна, О. В. Новіков, І. О. Христинич, С. С. Шрамко. Водночас у літературі бракує кримінологічних праць, де б на підставі емпіричного базису, з урахуванням прогресивної європейської практики пізнавалась ця важлива соціальна проблематика з огляду на вироблення перспективних напрямів діяльності, які б могли лягти в основу нової стратегії забезпечення дорожнього руху в Україні як на теоретико-концептуальному, так й на практико-правовому рівнях.

Мета статті – визначення стратегічних напрямів діяльності державної політики України у сфері БДР.

Виклад основного матеріалу. Варто підтримати висловлену науковцями думку, що без розробки доктринальної моделі кримінологічної стратегії забезпечення БДР та без уявлення щодо структури останньої майже неможливо ефективно протидіяти тим загрозам, що мають місце зараз у вказаній царині¹. У цьому зв'язку обстоюється позиція, що оновлення існуючих та створення нових та більш досконалих стратегічних рамок забезпечення дорожнього руху в Україні неможливе без критичного переосмислення теперішньої державної політики України у сфері БДР та стратегії, на якій вона базується.

Має місце тверде переконання, в основі якого перебувають результати здійсненого ґрунтовного кримінологічного дослідження², щодо потреби в об'єктивній відмові від архаїчних поглядів на вирішення проблеми дорожньо-транспортної смертності й травматизму в Україні. Це передбачає відкидання концепції правового ідеалізму, яка наразі, на жаль, є ядром державної політики України у сфері БДР. Ця концепція ґрунтується на ідеї, що умовно штрафами можна «перемогти» смертність на дорогах взагалі та протиправність у цій царині, зокрема. Доказом цьому є не лише відповідні заяви керівництва МВС України та Департаменту патрульної поліції³, а й

¹ Данильченко Ю. Б. Доктринальна модель кримінологічної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2023. № 2. С. 77–88. DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2023.2.05>.

² Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

³ Брифінг в МВС України щодо посилення відповідальності за порушення ПДР. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/video/brifing-v-mvs-ukrayini-shhodo-posilennya-vidpovidalnosti-za>

проекти десятків законів України, які знаходяться на теперішній час на розгляді у Верховній Раді України та передбачають посилення відповідальності за ті або інші порушення ПДР, наприклад:

- № 6463 (за перевищення обмежень швидкості руху транспортних засобів більше, як на 80 км/год)¹;
- № 6502 (уведення системи нарахування штрафних балів за порушення ПДР)²;
- № 7026-1 (збільшення штрафів за систематичні порушення ПДР)³;
- № 7382 (щодо конфіскації транспортних засобів за керування ними в стані сп'яніння в умовах воєнного часу)⁴;
- № 9076 (за керування транспортним засобом у стані сп'яніння)⁵;
- № 9564 (за керування транспортним засобом із перевищенням допустимого рівня шуму в населених пунктах)⁶;
- № 11029 (запровадження нових методів автофіксації перевищень швидкості транспортних засобів)⁷;
- № 11111 (за ненадання права безперешкодного проїзду транспортним засобам зі спецсигналами)⁸ та ін.

Крім цього, протягом останніх трьох років було розглянуто й згодом прийнято й інші проекти законів, якими було реально посилено юридичну відповідальність у сфері БДР: № 2695 (істотно посилено у 2021 р. відповідальність за низку поширених порушень ПДР, а також криміналізовано окремі діяння)⁹; № 5050-1 (щодо захисту честі та гідності

porusennya-pdr.

¹ Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/38674>.

² Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/38729>.

³ Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо підвищення відповідальності за систематичні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39028>.

⁴ Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39627>.

⁵ Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції). URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41467>.

⁶ Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42425>.

⁷ Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України "Про дорожній рух" щодо посилення відповідальності в сфері безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/43734>.

⁸ Проект Закону про внесення змін до статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за ненадання переваги в русі транспортним засобам, які мають на це право. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/43892>.

⁹ Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/92>.

громадян та працівників правоохоронних органів)¹; № 7354 (щодо підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами)².

Яскраво виражена каральна спрямованість норм чинного законодавства України у сфері БДР є, окрім іншого, результатом помилковості стратегії, яка перебуває в основі існуючої державної політики України у сфері БДР. Нагадаємо, що у Стратегії підвищення рівня БДР в Україні на період до 2024 р. одним із основних напрямів її реалізації було «удосконалення законодавства з питань БДР...», у тому числі в частині посилення відповідальності громадян та посадових осіб за вчинення правопорушень у сфері забезпечення БДР»³. Річ у тім, що національні стратегії убезпечення дорожнього руху західних країн (США, Канади, Австралії, ФРН) не наголошують взагалі на репресії у будь-яких її проявах⁴. Правова охорона суспільних відносин у сфері БДР у цих та багатьох інших європейських країнах здійснюється паралельно й у цілому не охоплюється такою стратегією.

Яскравим прикладом у цьому зв'язку є Польща, якій протягом 2012–2022 рр. удалось зменшити смертність на дорогах аж на 47 %. У зв'язку із цим Польща отримала від Європейської ради з безпеки на транспорті (ETSC) престижну нагороду PIN-2023 (Індекс ефективності дорожнього руху). За оцінками фахівців, в основі такого успіху перебуває поєднання декількох напрямів проактивної діяльності щодо: розроблення Національної програми БДР на 2021–2030 рр. та Програми Польщі з безпеки дорожньої інфраструктури; розширення мережі камер контролю швидкості руху транспортних засобів; примусових перевірок водіїв на стан сп'яніння; упровадження системи «аварійних коридорів» щодо безперешкодного та оперативного під'їзду машин екстрених служб до місць ДТП⁵. Ураховуючи, що Польща за багатьма напрямками державної політики є своєрідним орієнтиром для України як кандидата на вступ до ЄС, цей досвід заслуговує на те, щоб він був використаний під час розробки нової стратегії убезпечення дорожнього руху в Україні.

В основу подібних нормативно-правових актів стратегічного характеру, що мають місце у зарубіжних країнах, закладена інша некаральна (кримінологічна) парадигма, закріплена у стратегії Vision Zero (Мета: Нуль).

¹ Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо захисту честі і гідності громадян та працівників правоохоронних органів. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/25717>.

² Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження адміністративної відповідальності у сфері підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39567>.

³ Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

⁴ Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн: зб. норм. актів: електрон. вид. / уклад. М. Г. Колодяжний; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 162 с.

⁵ ETSC awards its 2023 Road Safety Performance Index Award to Poland for the first time. URL: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/etsc-awards-its-2023-road-safety-performance-index-award-poland-first-time-2023-06-30_en?prefLang=de.

Остання була уперше прийнята ще у 1997 р. парламентом Швеції. Ця стратегія спрямована на зведення загибелі або серйозного травмування внаслідок ДТП до нульового значення. Філософія цього документу виходить з неприйнятності того, що людські помилки призводять до фатальних наслідків. Адже ідеальних людей не існує і помилятися є природним для них. Тому така поведінка не має коштувати для інших людей їх життя чи здоров'я. Остаточна відповідальність за БДР відповідно до Vision Zero, умовно кажучи, перекладається з особи, яка керує транспортним засобом, на тих, хто: проектує транспортну систему, управляє транспортними потоками, виробляє транспортні засоби, приймає законодавство у цій сфері. При цьому за такого підходу ніхто не знімає відповідальності з водія та не звільняє його від обов'язків дотримувались ПДР¹. Тобто указаним документом фактично була змінена стратегія запобігання автотранспортним правопорушенням і трансформована вся система БДР у Швеції.

Сучасними стандартами згідно зі стратегією Vision Zero, є: а) управління БДР; б) безпека пересування по дорогах; в) безпека транспортних засобів; г) безпека учасників дорожнього руху; д) поставарійна діяльність². На теперішній час шведський досвід забезпечення дорожнього руху покладений в основу європейської системи транспортної безпеки. Стратегії, програми та відповідні плани, які стосуються питань БДР на національному рівні, аналогічно спираються на апробовану роками у Швеції нестандартну (асиметричну) концепцію зменшення дорожньо-транспортної смертності й травматизму. Є глибоке переконання, що цим шляхом має піти й Україна.

Критика переважання карального спрямування у діяльності суб'єктів, задіяних у процесі формування (парламент, МВС України) та реалізації (Департамент патрульної поліції) державної політики України у сфері БДР жодним чином не заперечує можливості, а в окремих випадках навіть необхідності, посилення юридичної відповідальності за порушення відповідних ПДР, особливо відповідальність за які є набагато меншою порівняно з країнами ЄС. При цьому не має бути місця невинуватому перекося у бік посилення репресії у такій політиці. Адже з аналізу діяльності зазначених вище суб'єктів стає очевидним, що правова охорона суспільних відносин у сфері БДР є на сьогодні центральною складовою чинної політики у вказаній царині. У цьому зв'язку діяльність основного суб'єкта, який реалізує державну політику у сфері БДР, у виді підрозділів патрульної поліції має здійснюватись крізь призму ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію». У ній до головних повноважень поліції віднесено здійснення превентивної та профілактичної діяльності щодо запобігання

¹ Vision Zero – no fatalities or serious injuries through road accidents. URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/>.

² About program We live Vision Zero. URL: <https://www.welivevisionzero.com/about-program-we-live-vision-zero/>.

правопорушенням (п. 1 ч. 1), а також виявлення причин та умов, що сприяють учиненню правопорушень, й вжиття заходів для їх усунення (п. 2 ч. 1)¹.

В одному з останніх дисертаційних досліджень, яке стосується адміністративно-правових засад діяльності патрульної поліції і, що головне, підготовлене А. О. Стрижак, яка кілька років очолювала Управління патрульної поліції Харківської області, розкривається зміст превентивної діяльності. На переконання цього правоохоронця-науковця, превенція зводиться не лише до примусу, а включає широкий набір соціально-правових заходів: профілактику правопорушень, встановлення їх причин та умов, підвищення правової культури громадян тощо². Іншими словами, навіть керівники регіональних підрозділів патрульної поліції визнають помилковість вузького трактування превенції як виключно реагування на правопорушення.

Аносована позиція цілком узгоджується з результатами інших адміністративно-правових та кримінологічних досліджень, здійснених в Україні останнім часом. Так, М. М. Рудик наголошує на необхідності переходу від реагування на автотранспортні правопорушення та їх наслідки до усунення вразливостей середовища, що уможливають учинення цих правопорушень (управління ризиками безпеки) з відповідною зміною порядку оцінювання результатів правоохоронної діяльності³. К. К. Бенца, здійснивши глибокий аналіз сучасного зарубіжного досвіду забезпечення дорожнього руху, аналогічно наполягає на доречності розширення меж профілактики протиправності у сфері БДР, головним чином, шляхом формування в учасників дорожнього руху культури правомірності⁴. В основі останньої перебувають саме некаральні засоби її реалізації. Навіть ті науковці, які виступають за жорсткий варіант дисциплінування учасників дорожнього руху переважно шляхом притягнення їх до юридичної відповідальності за порушення ПДР⁵, не виключають можливості забезпечення дорожнього руху іншими, некаральними, заходами.

Для того, щоб національна політика України щодо забезпечення дорожнього руху відповідала принципам адекватності, наукової обґрунтованості й соціальної справедливості, вона має формуватись й, відповідно, реалізовуватись крізь призму економічного фактору. Це означає,

¹ Про Національну поліцію: Закон України від 2.07.2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.

² Стрижак А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції як суб'єкта реалізації державної регіональної політики у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... д-ра філософії: 081 / Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2024. С. 3, 4.

³ Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: реферат дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08 / Нац. акад. внутр. справ. Київ, 2023. С. 29.

⁴ Бенца К. К. Профілактика адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: світовий досвід та перспективи його використання в Україні: дис. ... д-ра філософії: 081 / ДВНЗ «Ужгородський національний університет». Ужгород, 2023. С. 173.

⁵ Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко; Нац. акад. прав. наук України; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: 2023. 184 с.

що в основі ініціатив щодо збільшення штрафів за порушення ПДР будь-якими його учасниками має перебувати показник ВВП на душу населення, який в Україні є одним з найнижчих серед усіх країн ЄС (наприклад, у 2020 р. 3,5 тис. євро в Україні проти 68,5 тис. євро - у Норвегії (держава з найвищим рівнем БДР у світі); 60,8 тис. євро - у Швейцарії; 42,5 тис. євро - у Швеції¹). Протягом 2022-2024 рр. цей показник істотно зменшився в Україні через економічні наслідки війни. Тобто перед тим, як приймати рішення щодо збільшення штрафів, необхідно, як мінімум, оцінити реальну можливість його сплати переважною більшістю водіїв, а також сприйняття подібних ініціатив суспільством. В іншому разі такі рішення є нічим іншим, як державницьким цинізмом, адже не враховують соціально-економічний стан в Україні.

Стратегія забезпечення дорожнього руху в Україні має ґрунтуватись на так званій концепції соціального реалізму. Вона зводиться до усвідомлення неможливості підвищити рівень БДР без урахування усіх елементів складної соціальної системи «учасники дорожнього руху - транспортні засоби - дороги - правове середовище», а не лише з акцентуацією уваги на останній її складовій, як це має місце на теперішній час. Більше того, елемент «правове середовище» цієї системи не слід зводити виключно до правової охорони відповідних суспільних відносин. Тут акцент має здійснюватись саме на вдосконаленні правового регулювання системи БДР (унормування нової і більш досконалої методики статистичного обліку загиблих та травмованих під час ДТП осіб, яка зараз паралельно здійснюється кількома суб'єктами; формування у країні політики мікромобільності; створення додаткових стимулів для учасників дорожнього руху щодо відмови або обмеження використання автомобілів; упорядкування експлуатації легкого персонального електричного транспорту; вдосконалення технічного огляду транспортних засобів відповідно до європейських стандартів; прив'язка вартості щорічної плати за обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів до дисциплінованості водіїв та дотримання ними ПДР тощо).

Якщо розглядати штраф як загальнопревентивний засіб впливу на поведінку учасників дорожнього руху, то слід більше акцентувати увагу на невідворотності юридичної відповідальності порушників. Остання може забезпечуватись, окрім іншого, посиленням ефективності діяльності органів та підрозділів патрульної поліції, а також розширенням національної мережі автоматичної фіксації порушень ПДР. Зрозуміло, що 265 подібних автоматичних засобів, які мають місце у 2024 р. в Україні, вкрай мало для держави з однією із найрозгалуженіших дорожніх мереж у Європі (419,7 тис. км).

Більше того, думка про те, що достатньо обмежити негативну дію основного («людського») фактору вчинення більшості ДТП в Україні правовими засобами, є хибною. Підтвердженням цього є хоча б той факт, що

¹ Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. С. 78-84.

навіть передбачення у КНР, Таїланді, Малайзії смертної кари за вчинення окремих правопорушень у сфері БДР не вирішує остаточно проблему дорожньо-транспортної смертності й травматизму. Обмежений соціальний ефект таких заходів не виключається. Однак з розумілих причин такий «дикий» досвід інших держав не підходить Україні. Звідси у питанні підвищення правосвідомості та правової культури учасників дорожнього руху, як підґрунтя «людського» фактору автотранспортних правопорушень, акцент рекомендується перенести з репресії у всіх її проявах на довгострокові культурно-просвітницькі програми. Саме вони мають перебувати в основі державної інформаційної політики України щодо забезпечення дорожнього руху.

Подібні заходи неможливі без: широкого суспільного дискурсу навколо проблеми смертності й травматизму на дорогах; доведення до громадян сумної інформації про чисельність загиблих та травмованих учасників дорожнього руху; оголошення в Україні року управління швидкістю, боротьби з дитячою смертністю на дорогах, року велосипедиста; запровадження в навчальних закладах обов'язкових занять з БДР; виступів керівництва МВС та Департаменту патрульної поліції у ЗМІ; активізації діяльності профільних громадських організацій та сприйняття Національною поліцією їх ініціатив; розміщення на рекламних щитах соціальної реклами із зображенням загиблих учасників дорожнього руху та ін.

Потужна інформаційна політика держави у сфері БДР має доповнюватись низкою інших, не менш важливих, напрямів діяльності щодо: будівництва та реконструкції, особливо після завершення війни в Україні, дорожньо-транспортної інфраструктури, поєднаної з усуненням багатьох корупційних ризиків у цій галузі; удосконалення управління дорожнім рухом; істотного розширення мережі засобів автоматичної фіксації порушень ПДР; лібералізації чинного законодавства, яке б сприяло розширенню наявного національного автопарку сучасними та безпечними, бажано електричними та гібридними, транспортними засобами; запровадження нових стандартів та збільшення фінансування медицини катастроф (навчання медичного персоналу європейським протоколам надання невідкладної медичної допомоги постраждалим у ДТП, закупівля нових карет швидкої медичної допомоги) тощо.

Реалізація комплексу зазначених вище напрямів профілактичної діяльності, що охоплюються стратегією Vision Zero, має поєднуватись із вжиттям заходів, спрямованих на усунення викликів і ризиків, що мають наразі місце в Україні та які повинні у свою чергу визначатись шляхом: цілеспрямованого державного та регіонального моніторингу сфери БДР; результатами щорічного аудиту БДР; ревізії ефективності нормативно-правового регулювання та охорони суспільних відносин у цій галузі.

Запорукою успіху у справі забезпечення дорожнього руху в Україні з дотриманням стратегічного підходу є розроблення Білої книги БДР. Вона має бути результатом щорічної діяльності державних і недержавних суб'єктів щодо: визначення актуальних загроз у цій царині; установлення

корупційних ризиків у роботі органів, залучених до сфери БДР; визначення основних причин ДТП в Україні; стану функціонування цієї галузі; щорічних обсягів соціально-економічної шкоди від дорожньо-транспортної смертності й травматизму (у % ВВП), який дозволить більш чітко усвідомити ступінь суспільної небезпечності автотранспортних правопорушень та ефективність діяльності різних суб'єктів.

Основні індикатори та показники, що містяться у такій Білій книзі БДР, мають у графічно-текстовому наочному виді бути презентовані у тексті Національної стратегії забезпечення дорожнього руху в Україні на період до 2030 р. Ця корисна інформація буде корисною при визначенні мети, принципів, очікуваних результатів та пріоритетних напрямів реалізації положень представленого нормативно-правового акту. Саме такий підхід застосований при розробці та оформленні зарубіжних стратегій забезпечення БДР.

Висновки. Кримінологічне пізнання представлені наукової проблеми дає підстави для формулювання таких суджень:

1. Рівень БДР в Україні є незадовільним – тому вимагає застосування стратегічного підходу для вирішення соціальної проблеми дорожньо-транспортної смертності й травматизму.

2. Сучасна державна політика України у сфері БДР є неефективною, не відповідає прогресивним європейським стандартам та не здатна у цілому вирішити завдання щодо істотного підвищення рівня БДР у нашій країні.

3. Головним недоліком чинної державної політики України у царині БДР є помилкове визначення головних стратегічних векторів у вирішенні зазначеної соціальної проблеми щодо її тяжіння до розширення застосування репресії у всіх її правових та організаційних проявах. Це природньо призводить до необґрунтованого переважання у діяльності підрозділів патрульної поліції карально-превентивної складової, що спирається на метод примусу, замість здійснення профілактичних, сервісних та обслуговуючих функцій, які у свою чергу ґрунтуються на методах переконання і служіння.

4. Основу стратегії забезпечення дорожнього руху в Україні як у концептуальному, так й у нормативно-правовому її розумінні, мають становити напрями діяльності, що охоплюються європейською стратегією Vision Zero. Вона має доповнитись низкою напрямів профілактичної діяльності, актуальність реалізації яких в Україні зумовлюється комплексом специфічних для нашої країни ризиків і загроз, що мають місце у сфері БДР.

5. Формування на теоретичному та прикладному рівнях майбутньої стратегії підвищення рівня БДР в Україні має здійснюватись з усвідомленням необхідності удосконалення усіх складових соціальної системи «учасники дорожнього руху - транспортні засоби - дороги - правове середовище».

6. Майбутня Стратегія забезпечення БДР, яка має бути розрахована у нашій державі до 2030 р., повинна змінити своє концептуальне підґрунтя: з правового ідеалізму – на соціальний реалізм. Тому основу цієї Стратегії

повинен становити комплекс проактивних заходів культурно-виховного, правового, організаційного, інформаційного, технічного та ін. характеру. Саме така модель здатна забезпечити реальний позитивний ефект як у зменшенні рівня протиправності у царині БДР, так й, відповідно, у поліпшенні стану дорожньо-транспортної смертності й травматизму.

7. З урахуванням триваючої війни в Україні нова стратегія убезпечення дорожнього руху повинна враховувати ті криміногенні та інші несприятливі соціальні чинники, які мають місце у період правового режиму воєнного стану, а також ті з них, що існуватимуть у повоєнний період.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бенца К. К. Профілактика адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: світовий досвід та перспективи його використання в Україні: дис. ... д-ра філософії: 081 / ДВНЗ «Ужгородський національний університет». Ужгород, 2023. 216 с.

2. Брифінг в МВС України щодо посилення відповідальності за порушення ПДР. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/video/brifing-v-mvs-ukrayini-shhodo-posilennya-vidpovidalnosti-za-porusennya-pdr>.

3. Данильченко Ю. Б. Доктринальна модель кримінологічної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2023. № 2. С. 77–88. DOI: <https://doi.org/10.32631/vca.2023.2.05>.

4. Колодязний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

5. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія / В. В. Голіна, С. С. Шрамко; Нац. акад. прав. наук України; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: 2023. 184 с.

6. Про Національну поліцію: Закон України від 2.07.2015 р. № 580–VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>.

7. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

8. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/92>.

9. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/38674>.

10. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про

адміністративні правопорушення та інших законів України щодо впровадження обліку штрафних балів за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/38729>.

11. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо підвищення відповідальності за систематичні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39028>.

12. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення (щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції). URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/41467>.

13. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо удосконалення адміністративної відповідальності за керування або експлуатацію транспортних засобів із перевищенням допустимого рівня шуму. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/42425>.

14. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення та Закону України «Про дорожній рух» щодо посилення відповідальності в сфері безпеки дорожнього руху. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/43734>.

15. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо захисту честі і гідності громадян та працівників правоохоронних органів. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/25717>.

16. Проект Закону про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо запровадження адміністративної відповідальності у сфері підготовки та допуску водіїв до керування транспортними засобами. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39567>.

17. Проект Закону про внесення змін до статті 122 Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за ненадання переваги в русі транспортним засобам, які мають на це право. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/43892>.

18. Проект Закону про внесення зміни до Кодексу про адміністративні правопорушення щодо посилення відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння в умовах воєнного часу. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/39627>.

19. Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні: реф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08 / Нац. акад. внутр. справ. Київ, 2023. 33 с.

20. Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. URL:

<https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.

21. Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн: зб. норм. актів: електрон. вид. / уклад. М. Г. Колодяжний; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків: Право, 2023. 162 с.

22. Стрижак А. О. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної поліції як суб'єкта реалізації державної регіональної політики у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... д-ра філософії: 081 / Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2024.

23. About program We live Vision Zero. URL: <https://www.welivevisionzero.com/about-program-we-live-vision-zero/>.

24. Batyrgareieva V., Kolodyazhny M., Netesa N. War as a Challenge to Road Safety: Damage to Society and the Economy of Ukraine. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 9. № 5. Riga, Latvia: Baltija Publishing, 2023. P. 48-56. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-5-48-56>.

25. ETSC awards its 2023 Road Safety Performance Index Award to Poland for the first time. URL: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/etsc-awards-its-2023-road-safety-performance-index-award-poland-first-time-2023-06-30_en?prefLang=de.

26. Vision Zero – no fatalities or serious injuries through road accidents. URL: <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/vision-zero---no-fatalities-or-serious-injuries-through-road-accidents/>.

Стаття надійшла до редакції 08.04.2024

Maxim G. KOLODYAZHNY,

PhD, Senior Researcher

(Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems National Academy of Law Sciences of Ukraine, Kharkiv, Ukraine)

ROAD TRAFFIC SAFETY STRATEGY IN UKRAINE

The article proposes some new benchmarks and certain unconventional solutions for defining a contemporary road safety strategy in Ukraine at both conceptual and legal levels, taking into account progressive European experience. Several critical judgments are expressed regarding Ukraine's existing state policy in the field of road safety and transport operation, as well as the strategic normative acts. A series of arguments are provided in favor of the greater effectiveness of the concept of social realism compared to the concept of legal idealism, upon which the existing state policy in this area is based. The key responsibilities of patrol police units and the main methods of their activities, which are supposed to form the basis for ensuring road safety by this entity in practice, are outlined. A range of relevant directions that should be considered in the new National Road Safety Strategy in Ukraine for the period up to 2030 are

highlighted.

Key words: *road safety, strategy, Vision Zero, repression, prevention, crime, violations, road traffic fatalities and injuries.*