



**Юрій Броніславович ДАНИЛЬЧЕНКО,**  
доктор юридичних наук, доцент  
(Науково-дослідний інститут вивчення  
проблем злочинності імені академіка В. В.  
Сташиса НАПрН України, м. Харків,  
Україна)

## **ДОКТРИНАЛЬНА МОДЕЛЬ КРИМІНОЛОГІЧНОЇ СТРАТЕГІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ<sup>1</sup>**

*Стаття присвячена розробці доктринальної моделі кримінологічної стратегії забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Виділено, описано та пояснено три основні компоненти такої моделі: ціннісно-орієнтований, структурно-функціональний та компонент забезпечення. Надано характеристику стратегічним цілям, основним напрямам та ключовим заходам кримінологічного забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Їх перелік та конфігурація є відкритими, можуть та мають бути доповнені заради досягнення мети ефективної протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Наголошено на зв'язку цього процесу із виконанням задач перехідного правосуддя в Україні.*

**Ключові слова:** безпека руху, експлуатація транспорту, кримінальні правопорушення, детермінація, протидія злочинності, стратегія, кримінологічне забезпечення, перехідне правосуддя.

**Постановка проблеми.** Кримінологічне забезпечення безпеки дорожнього руху – традиційний, узвичаєний напрям протидії злочинності та, ширше, гарантування безпеки громадян, створення життєвого простору з мінімальною кількістю загроз, ризиків життю і здоров'ю. Він, цей напрям, відноситься до ординарних в системі антикримінальних практик. Однак це

---

<sup>1</sup> *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).

жодною мірою не означає, що його потенціал вичерпаний взагалі та в контексті забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, зокрема. Не є таємницею, що Україна все ще не завершила власний посттоталітарний транзит у напрямі не тільки і не стільки розбудови демократичного політичного режиму, скільки утвердження новітніх конфігурацій правосвідомості, укорінення ліберальних ціннісних імперативів, що зводять свободу до рангу беззаперечного соціального блага виключно у єдиній зв'язці із відповідальністю. Українське суспільство і держава все ще далекі від реалізації у публічному адмініструванні і буденних соціальних практиках протагорівського імперативу про людину як міру усіх речей.

Ми, українці, тільки но почали виходити на простори вибудовування підкорених цьому імперативу систем соціальної діяльності та інститутів, облаштування сфер життєдіяльності, інфраструктури із заточеністю на безпеку людини, як розпочалась повномасштабна війна. Гостра, вітально важлива необхідність у відсічі збройній агресії, що триває й нині, змусила переглянути пріоритети поточного моменту та на найближчу перспективу. Численні проекти (наприклад, щодо розбудови мережі велодоріжок) бути поставлені «на паузу». Поруч з цим вже сьогодні можна казати про те, що виникли неординарні виклики, пов'язані з необхідністю відновлення правопорядку та безпечного середовища, в тому числі й в контексті функціонування транспорту, на вже деокупованих територіях і з прицілом на майбутнє відновлення державного суверенітету й територіальної цілісності в межах міжнародно визнаних кордонів України. Це означає, що діяльність із кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху в контексті викладених обставин не може і не повинна мати спорадичного характеру; їй слід надати системного, комплексного оформлення, підкорити стратегічному, баченню, цілепокладання, структурно-функціонального та організаційно-правового оформлення. Відтак актуальною видається потреба у розробці доктринальної моделі кримінологічної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Принагідно зауважимо, що кримінологічні проблеми протидії злочинності у сфері безпеки дорожнього руху неодноразово ставали предметом досліджень таких вчених як В. С. Батиргарєєва, В. В. Голіна, М. А. Грига, А. В. Калініна, М. Г. Колодяжний, О. В. Новіков, Д. О. Пруненко, Н. М. Удалова, В. І. Шурда та ін. Втім, у жодному разі не применшуючи значущість наукових розробок означеної плеяди науковців, не можна, поруч з цим, не звернути увагу і на ту обставину, що майже не дослідженими лишаються проблеми кримінологічного стратегування у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема в умовах війни та повоєнного переходу.

З огляду на викладені ремарки *метою цієї статті* є виявлення, формулювання та обґрунтування основних (базових) складових доктринальної моделі кримінологічної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

**Виклад основного матеріалу.** Безпека руху та експлуатації

транспорту – вельми специфічна сфера суспільних відносин, яка, наразі вирізняється високим ступенем криміналізованості. Адекватна протидія «транспортній» злочинності, кримінологічне забезпечення відповідної діяльності вимагає здійснення трьох попередніх кроків у межах предикатних аналітичних операцій задля термінологічного та концептуального оформлення меж розгортання пізнавального руху. Перший крок – визначення змісту протидії злочинності як такої. Другий – співвіднесення протидії злочинності із кримінологічним забезпеченням діяльності. Третій – з'ясування суті, призначення кримінологічного стратегування. І лише після цього з'явиться можливість запропонувати доктринальну модель кримінологічної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Протидія злочинності – це система форм і методів впливу суспільства й держави на її (злочинності) детермінанти; сукупність заходів, що здійснюються спеціалізованими та іншими суб'єктами правоохоронної системи, яка, своєю чергою, входить уже як підсистема в систему забезпечення безпеки, й через неї реалізується соціальна функція охорони та забезпечення законності й правопорядку<sup>1</sup>. Так само протидія злочинності мислиться і як особливий інтегрований, багаторівневий об'єкт соціального управління, який складає різноманітна за формами діяльність відповідних суб'єктів (державних, недержавних органів та установ, громадянських формувань та окремих громадян), які взаємодіють у вигляді системи різноманітних заходів, спрямованих на пошук шляхів і засобів та інших можливостей ефективного впливу на злочинність з метою зниження інтенсивності процесів детермінації злочинності на усіх рівнях, нейтралізації дії її причин та умов для обмеження кількості злочинних проявів до соціально прийняттого рівня<sup>2</sup>. І оскільки протидія – об'єкт управління, то щодо нього застосовуються всі відповідні підходи і принципи соціального управління як такого, включаючи стратегування, програмування та планування. При цьому перше є визначальним, фундуєчим решту зусиль щодо впливу на вказаний об'єкт.

Поруч з цим корисно звернути увагу й на те, що протягом останніх приблизно 10 років українська наука, а особливо кримінологічна школа Харківського національного університету внутрішніх справ (О. М. Литвинов, А. В. Носач, Ю. В. Орлов, М. Л. Пахнін та ін.), досить активно послуговується саме цією категорією задля провадження досліджень найоптимальніших підходів, напрямів і способів організації системного кримінально-превентивного впливу у найбільш різноманітних сферах суспільних відносин: від основ національної безпеки й до функціонування інституту медіа. І це не випадково, адже категорія «кримінологічне забезпечення»

---

<sup>1</sup> Гладкова Є. О. Протидія злочинності // Велика українська кримінологічна енциклопедія. У 2 т. Т. 2: М-Я / редкол.: В. В. Сокурєнко (голова), О. М. Бандурка (співголова) та ін.; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків: Факт, 2021. С. 384.

<sup>2</sup> Бандурка О. М., Литвинов О. М. Протидія злочинності та профілактика злочинів: монографія. Х.: Вид-во ХНУВС, 2011. С. 44–45.

характеризується високим пізнавальним та практико-перетворювальним потенціалом. Узагальнення наявних теоретичних розробок дає нам підстави запропонувати власне розуміння *кримінологічного забезпечення діяльності* як комплексу науково обґрунтованих та практично реалізованих заходів і засобів, застосовуваних, використовуваних з метою зниження інтенсивності відтворення криміногенних факторів та/або їх блокування, усунення на певній території, щодо визначеного об'єкту, за колом осіб та на певну часову перспективу. Кримінологічне забезпечення безпеки дорожнього руху, таким чином, передбачає широкоформатний підхід до виявлення, усунення та/або мінімізацію впливу чинників відтворення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Цей підхід за визначенням передбачає залучення всього можливого інструментарію засобів та заходів (технічних, організаційно-управлінських, інженерно-інфраструктурних, виховних, адміністративно-правових, кримінально-правових та інших) як сприяння, розширення можливостей й усунення перешкод у виконанні встановлених правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, так і створення перешкод для можливостей їх порушення, захисту потенційних жертв відповідної групи кримінальних правопорушень.

І якщо протидія злочинності загалом може реалізуватися на рівні програмування та планування без залучення рівня стратегування (наявна практика протидії злочинності щонайменше останніх 15 років про це наочно свідчить), то кримінологічне забезпечення без стратегування неможливе. Без нього воно втрачає своє значення як внутрішнього аттрактора протидії злочинності, що задає їй генеральну цілеспрямованість, керованість, цілісність та функціональну адаптивність.

В цьому контексті влучними видаються зауваги академіка А. П. Закалюка, який стверджував, що будь-яка суспільна діяльність може досягнути поставленої мети, якщо вона належним чином доктринально визначена, скерована, організована та оптимально ресурсно забезпечена. Ці вимоги повною мірою стосуються і запобігання злочинності<sup>1</sup>. Й подібне доктринальне, концептуальне осмислення, оформлення, скерування, упорядкування кримінально-превентивних практик в науці пов'язується із кримінологічним стратегуванням<sup>2</sup>.

Стратегії протидії злочинності як системи обґрунтованих та офіційно прийнятих поглядів та уявлень, принципів і положень про шляхи, засоби й механізм захисту життєво важливих інтересів громадянина, суспільства та держави, законних, із точки зору права, від внутрішніх і зовнішніх загроз з боку злочинності<sup>3</sup>. При цьому також прийнято вважати, що кримінологічна

<sup>1</sup> Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3-х кн. Кн. 1. Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. С. 358.

<sup>2</sup> Кожушко С. О. Протидія злочинності в оборонно-промисловому комплексі України : монографія / за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О. М. Литвинова ; Кримінологічна асоціація України. Харків : Факт, 2022. С. 153.

<sup>3</sup> Бандурка О. М., Литвинов О. М. Стратегія і тактика протидії злочинності : монографія. Х. : НікаНова, 2012. 318 с.; Литвинов О. М. Стратегія протидії злочинності. *Вісник асоціації кримінального права України*. 2013. № 1 (1). С. 380. URL : [http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/07/1\\_22.pdf](http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/07/1_22.pdf).

стратегія надає функціонуванню протидії злочинності стабільності, планомірності, спрямованості, забезпечує безпосередність і послідовність розробки завдань діяльності та їх диференціацію за рівнями та сферами застосування<sup>1</sup>.

Стратегічному напрямку запобігання злочинності на сучасному етапі розвитку України, підкреслює В. В. Голіна, відповідає реформаторська кримінологічна політика, яка гармонічно поєднує соціально-економічну політику країни, її культурні традиції, політичний режим, панівну ідеологію, ресурсні можливості та ін., за національною системою впливу на злочинний потенціал соціуму. Саме він генерує кримінальну готовність і трансформацію останньої у різні злочинні прояви<sup>2</sup>. І саме на зниженні, сублімації, ускладненні реалізації його безпекових специфікацій у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту й має бути спрямована стратегія відповідного кримінологічного забезпечення, що нами досліджується.

Здійснений нами аналіз та узагальнення даних щодо детермінаційного комплексу злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, існуючого стану кримінально-превентивних практик, спрямованих на деструкцію такого комплексу (зокрема й положень Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року<sup>3</sup>), зарубіжного досвіду, а також реалій умов війни, в яких Україна продовжує свою боротьбу за збереження власної державності, дозволяє запропонувати таку рамочну доктринальну модель кримінологічної стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

**I. Ціннісно-орієнтований компонент стратегії** – включає визначення ціннісно-світоглядної бази та стратегічних цілей кримінологічного забезпечення. Перше, на нашу думку, пов'язується з ліберально-гуманістичною парадигмою, втіленою як на рівні загальноновизнаних принципів цивілізованих народів світу (Загальна декларація прав людини 1948 р., Декларація про принципи міжнародного права 1970 р., Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод 1950 р.), так і на рівні конституційно-правової аксіології, що повсякчас змушує утримувати домінанту на людину, її життя і здоров'я як найвищі соціальну цінність (ст. 3 Конституції України). Людина як міра усіх речей, як

<sup>1</sup> Бандурка О. М., Литвинов О. М. Стратегія і тактика протидії злочинності : монографія. Х. : НікаНова, 2012. 318 с.; Литвинов О. М. Стратегія протидії злочинності. *Вісник асоціації кримінального права України*. 2013. № 1 (1). С. 380. URL : [http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/07/1\\_22.pdf](http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/07/1_22.pdf).

<sup>2</sup> Голіна В. В. Криміногенний потенціал суспільства : поняття, зміст, форми реалізації // Проблеми законності : акад. зб. наук. пр. / Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого». Х. : Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2012. Вип. 119. С. 166–175; Голіна В. В. Кримінологічна політика України як ресурс у протидії злочинності (реалії і можливості). *Вісник Національної академії правових наук України*. 2013. № 2 (73). С. 194.

<sup>3</sup> Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

завжди головна ціль і як ніколи засіб досягнення будь-яких цілей – це основа для публічного адміністрування будь-якої цивілізованої країни. І ця ціннісна настанова, цей орієнтир повинен зі свого декларативного, маніфестуючого рівня планомірно втілюватись у рівень прикладний, адже гуманізм, окрім того, що це екзистенціалізм (Ж.-П. Сартр) – це перш за все практика. Безпечний транспортний трафік – то не абстракція, а про життя і здоров'я конкретних людей. І його забезпечення – обов'язок держави. Виходячи з цієї установки, можливо виділити такі стратегічні цілі:

1) зниження рівня правового нігілізму, зміцнення правової культури загалом та правової культури учасників дорожнього руху й інших суспільних відносин у сфері експлуатації транспорту, елімінація егоїстично-домінуючої позиції зверхності, зухвалості учасників дорожнього руху щодо існуючих правил та щодо один одного;

2) зниження воєнно-зумовлених негативних ефектів оборонної свідомості учасників дорожнього руху;

3) інженерно-інфраструктурне облаштування автодоріг з дотриманням вимог та стандартів забезпечення безпеки учасників дорожнього руху з урахуванням технічних факторів, що ускладнюють можливість вчинення порушень;

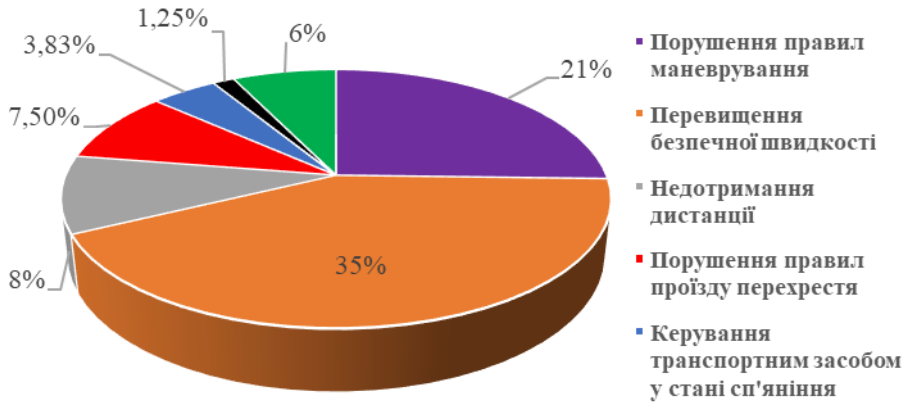
4) приведення дорожнього покриття у належний стан, адже близько 1 тис. ДТП щороку стається через незадовільний стан доріг;

5) підвищення ефективності адміністративно-наглядових та інших контрольних процедур у сфері організації навчання та екзаменування на отримання права керування транспортними засобами;

6) стимулювання громадянської активності щодо припинення та/або інформування про факти порушень правил дорожнього руху.

**II. Структурно-функціональний компонент** визначає спектр напрямів та заходів кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з метою досягнення визначених стратегічних цілей. До переліку основних з них можемо віднести:

- удосконалення правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема в частині унормування можливостей автоматичної фіксації порушень правил. Звернімо увагу на статистичний розподіл найбільш поширених проявів порушень правил дорожнього руху, внаслідок яких було спричинено смерть або заподіяно середньої тяжкості тілесні ушкодження учасникам дорожнього руху (див. діаграму):



Як можна пересвідчитись з діаграми, найбільша питома вага злочинних порушень правил безпеки дорожнього руху (ст. 286 КК України) припадає саме на перевищення безпечної швидкості руху (35 %) та порушення правил маневрування (21 %). Також високим є й відсоток порушень правил проїзду перехрестя (7,5 %). Кожна з цих категорій порушень з технічної точки зору може бути зафіксована за допомогою автоматичної фото та відеофіксації.

В цьому аспекті звернімо увагу на думку тих дослідників, які стверджують, що одним з основних завдань у сфері забезпечення БДР в Україні є зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму зі смертельними та іншими тяжкими наслідками. З метою вирішення зазначеної проблеми, удосконалення відносин у сфері забезпечення БДР та враховуючи позитивний досвід багатьох країн світу в Україні було запроваджено автоматичну фото- та відеофіксацію низки порушень ПДР. Необхідно зазначити, що запровадження автоматичної фіксації порушень ПДР є не новим заходом для України, оскільки така система вперше була введена в дію в Україні у 2008 році, коли 24 вересня був прийнятий Закон України № 586-VI, яким було внесено зміни до чинного КУпАП шляхом доповнення окремих норм, що в повсякденному житті отримали назву так званих «листів щастя»<sup>1</sup>. Проте, Конституційний суд України своїм рішенням № 23-рп/2010 визнав неконституційними положення цих норм у зв'язку з їх невідповідністю вимогам Конституції України<sup>2</sup>. На сьогоднішній день питання щодо впровадження системи автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення БДР регулюються низкою законодавчих та інших нормативно-правових актів. Проте, аналіз цих актів дає підстави стверджувати, що наразі: 1) відсутній ефективний порядок

<sup>1</sup> Рудик М. М. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Київський часопис права*. 2023. № 1. С. 307–308. DOI: <https://doi.org/10.32782/kj/2023.1.46>.

<sup>2</sup> Рішення Конституційного суду України від 22 груд. 2010 р. № 23-рп/2010 у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А.О. щодо офіційного тлумачення положень ч. 1 ст. 14-1 КУпАП (справа про адміністративну відповідальність у сфері БДР). Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>

провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення БДР, зафіксовані в автоматичному режимі; 2) невизначений правовий статус учасників цього провадження; 3) відсутні нормативно закріплені «Перелік технічних приладів та засобів автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» та «Порядок функціонування технічних приладів та засобів автоматичної фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху»; 4) Закон України «Про дорожній рух» в повній мірі не відповідає вимогам сьогодення та сучасним реаліям, у зв'язку з чим вбачається доцільність прийняття Закону України «Про дорожній рух та його безпеку»; 5) відсутній єдиний нормативно-правовий акт, наприклад, Дорожній або Дорожньо-транспортний кодекс (за аналогією з розділами XVIII – XIX Митного кодексу України), який би усунув протиріччя, що існують в чинному КУпАП та містив у собі всю систему норм права у сфері забезпечення БДР, зокрема питання відповідальності за порушення у сфері БДР (у т.ч. зафіксовані в автоматичному режимі) тощо<sup>1</sup>.

Таким чином, існує гостра необхідність в удосконаленні правових засад забезпечення безпеки дорожнього руху, що в тому числі стане необхідною передумовою для підвищення ефективності використання технічних засобів протидії порушенням, підвищуючи ризик їх викриття та, відтак, знижуючи дієвість відповідних девіантогенних стимулів;

- удосконалення процедур акредитації та постакредитаційного моніторингу освітніх програм діяльності автошкіл з метою підвищення ефективності підготовки водіїв та забезпечення постійно діючого контролю за освітнім процесом, його якістю;

- протидія корупції в сервісних центрах МВС з метою виключення та/або ускладнення можливостей для безпідставного отримання посвідчень на право керування транспортними засобами;

- повоєнне розгортання програм щодо розбудови мережі безпечних автомобільних доріг в Україні, а також активна розбудова технічної мережі для реалізації програм «Безпечне місто»;

- активізація програм *Public Education* – роз'яснення, широкі просвітницькі кампанії серед населення: якщо стали свідками у порушень правил дорожнього руху, а надто очевидцями керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння, – слід неодмінно повідомляти на гарячу лінію поліції про виявлений факт, за можливості сприяти припиненню цього правопорушення шляхом повідомлення інформації про марку, модель, колір транспортного засобу, номер державної

---

<sup>1</sup> Коллер Ю. С. Деякі питання щодо притягнення до відповідальності пішоходів за чинним законодавством України // Актуальні проблеми вдосконалення нормативноправового забезпечення у сфері безпеки дорожнього руху: матеріали круглого столу (м. Кривий Ріг, 20 травня 2016 р.). – Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2016. С. 56; Рудик М. М. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Київський часопис права*. 2023. № 1. С. 307–308. DOI: <https://doi.org/10.32782/klj/2023.1.46>



реєстрації, а також про місцезнаходження порушника, маршрут його руху тощо;

- напрям запобігання порушенням чинних на транспорті правил через заходи щодо: 1) ускладнення вчинення кримінального правопорушення через: а) облаштування окремих ділянок дороги для руху велосипедистів та водіїв самобалансувальних транспортних засобів, обладнаних електричним двигуном малої потужності підвищення ризику викриття; так досягається розрив фізичної дистанції між потенційними кримінальним правопорушником та жертвою; б) створення фізичних бар'єрів, відбійників, перешкод руху тротуарами для водіїв вказаних транспортних засобів; 2) підвищення ризику викриття кримінального правопорушення та притягнення до кримінальної відповідальності: активна реакція громадян на факт предикатного адміністративного порушення; фіксація порушення камерами відеоспостереження; активна реакція поліції на дрібні адміністративні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, нульова терпимість (Zero Vision) до таких порушень; 3) нульова терпимість до пішоходів щодо порушень, пов'язаних з користування ними виділеними смугами руху для велосипедистів та водіїв самобалансувальних транспортних засобів з електричним двигуном малої потужності («велодоріжками»). Аналогічні рекомендації стосуються й організації превенції порушень на воді, водіями маломірних моторних човнів;

- напрям сублімації негативних ефектів «оборонної свідомості». Остання активізується в умовах збройного конфлікту, серед іншого формує психологічну установку на виживання, захист вітальних інтересів та домінують персоніфікованих благ (здебільшого у осіб, безпосередньо не залучених до бойових дій). Цей фактор виявляється актуальним для громадян, які опиняються у зоні бойових дій та вимушені або рятуватися втечею, або, залишаючись на небезпечній території, підлаштовуватись під перманентні загрози життю та здоров'ю від вражаючих факторів бойового характеру. Вказані обставини й зумовлюють означену вище психологічну установку й домінують персоніфікованих благ. В таких обставинах правила дорожнього руху виявляються далеко навіть не другорядними, а практично неважливими нормативами, нехтування якими легітимізується через апелювання до небезпечної обстановки життєдіяльності.

**III. Компонент забезпечення** покликаний створити необхідний базис для функціонування всього механізму кримінологічного забезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту. В його складі на особливу увагу заслуговують такі напрями:

- систематичний моніторинг (а після деокупації – повна ревізія) характеру та обсягу заподіяваної збройною агресією шкоди дорожній інфраструктурі України. Така робота необхідна для включення в ціну позову про компенсацію російською федерацією шкоди відповідної суми збитків, що мають, зрештою, бути спрямовані на відновлення пошкоджених шляхів, магістралей, мостів, інших складових інфраструктури. Відповідно од

Резолюції ГА ООН «Відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння» 1983 р. держава є відповідальною за поведінку осіб та їх груп, які «фактично діють за вказівкою чи під керівництвом або контролем цієї держави при здійсненні цієї поведінки» (ст. 8). Формами відшкодування заподіяної шкоди Резолюція визнає реституцію, компенсацію та сатисфакцію, окремо чи у їх поєднання (ст. ст. 34–37)<sup>1</sup>. Таким чином, Україні варто вже зараз сформувавши відповідні механізми фіксації, моніторингу й забезпечити відповідні стягнення з країни-агресора у майбутньому. І це пришвидшить процес повоєнного відновлення територій, зменшить ризики вчинення кримінальних правопорушень у досліджуваній сфері, пов'язані з незадовільним станом дорожнього покриття, інших інженерно-технічних елементів організації дорожнього руху.

- забезпечення належного бюджетного та залучення позабюджетного фінансування в межах соціальної відповідальності бізнесу, програм державно-приватного партнерства задля безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;

- організація навчання персоналу органів та підрозділів Національної поліції, а також працівників відповідних служб Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України щодо задач, напрямів реалізації стратегії, передового досвіду забезпечення безпеки дорожнього руху;

- залучення іноземних донорів для забезпечення як навчального компоненту так і закупівель технічних засобів забезпечення відео- та фотофіксації порушень правил дорожнього руху, відновлення дорожнього покриття та безпеково-інфраструктурного облаштування доріг, зокрема в контексті реалізації концепції перехідного правосуддя в Україні, повоєнної відбудови;

- створення окремих цільових фондів відновлення деокупованих територій з метою забезпечення безпеки дорожнього руху. Варто сказати, що у жовтні 2019 р. Україна за підтримки Світового банку запустила Фонд міжнародної партнерської підтримки для відновлення та реінтеграції Донбасу. Він поєднуватиме у собі два вікна: для міжнародних партнерів та для приватних українських донорів. Загалом цільові фонди багатьох донорів стали одним із найбільш популярних методів для надання допомоги країнам, які пережили кризу. У загальному вигляді ці фонди можна визначити як механізм для управління донорськими фондами для досягнення різноманітних цілей<sup>2</sup>. Переконані, відновлення дорожньої інфраструктури, дорожнього покриття на територіях, що постраждали від збройного конфлікту – одна з таких цілей.

**Висновки.** Підсумовуючи, наголосимо на тому, що представлена за

<sup>1</sup> Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts / UN. URL: [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft\\_articles/9\\_6\\_2001.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf).

<sup>2</sup> Відродження постконфліктних територій: світовий досвід і Україна : наукова записка / О. М. Стойко, І. О. Кресіна, О. В. Кресін / Інститут держави і права імені В. М. Корецького НАН України. Київ : Норма права, 2020. С. 26–27.

результатами цього дослідження доктринальна модель кримінологічної стратегії забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту є лише спробою запропонувати рамку, формат подальшої розробки проблем стратегування протидії злочинності у цій сфері. В межах цієї моделі виділено, описано та пояснено три основні компоненти: ціннісно-орієнтований, структурно-функціональний та компонент забезпечення. Надано характеристику стратегічним цілям, основним напрямам та ключовим заходам кримінологічного забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Кожен з них потребує на власну науково-прикладну розробку. Крім того, їх перелік та конфігурація є відкритими, можуть та мають бути доповнені заради досягнення мети ефективної протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Наголошено на зв'язку цього процесу із виконанням задач перехідного правосуддя в Україні.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бандурка О. М., Литвинов О. М. Протидія злочинності та профілактика злочинів : монографія. Х. : Вид-во ХНУВС, 2011. 308 с.
2. Бандурка О. М., Литвинов О. М. Стратегія і тактика протидії злочинності : монографія. Х. : НікаНова, 2012. 318 с.
3. Відродження постконфліктних територій: світовий досвід і Україна : наукова записка / О. М. Стойко, І. О. Кресіна, О. В. Кресін / Інститут держави і права імені В. М. Корецького НАН України. Київ : Норма права, 2020. 145 с.
4. Гладкова Є. О. Протидія злочинності // Велика українська кримінологічна енциклопедія. У 2 т. Т. 2: М-Я / редкол.: В. В. Сокурєнко (голова), О. М. Бандурка (співголова) та ін. ; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків : Факт, 2021. С. 384–385.
5. Голіна В. В. Криміногенний потенціал суспільства : поняття, зміст, форми реалізації // Проблеми законності : акад. зб. наук. пр. / Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого». Х. : Нац. ун-т «Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого», 2012. Вип. 119. С. 166–176.
6. Голіна В. В. Кримінологічна політика України як ресурс у протидії злочинності (реалії і можливості). *Вісник Національної академії правових наук України*. 2013. № 2 (73). С. 193–201.
7. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3-х кн. Кн. 1. Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. К. : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. 423 с.
8. Кожушко С. О. Протидія злочинності в оборонно-промисловому комплексі України : монографія / за заг. ред. д-ра юрид наук, проф. О. М. Литвинова ; Кримінологічна асоціація України. Харків : Факт, 2022. 185 с.
9. Коллер Ю. С. Деякі питання щодо притягнення до відповідальності пішоходів за чинним законодавством України // Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення у сфері

безпеки дорожнього руху: матеріали круглого столу (м. Кривий Ріг, 20 травня 2016 р.). – Кривий Ріг : Донецький юридичний інститут МВС України, 2016. С. 55–58.

10. Литвинов О. М. Стратегія протидії злочинності. *Вісник асоціації кримінального права України*. 2013. № 1 (1). С. 377–387. URL : [http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/07/1\\_22.pdf](http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/07/1_22.pdf).

11. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

12. Рішення Конституційного суду України від 22 груд. 2010 р. No 23-рп/2010 у справі за конституційним зверненням громадянина Багінського А.О. щодо офіційного тлумачення положень ч. 1 ст. 14-1 КУпАП (справа про адміністративну відповідальність у сфері БДР). Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v023p710-10>.

13. Рудик М. М. Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Київський часопис права*. 2023. № 1. С. 303–309. DOI: <https://doi.org/10.32782/klj/2023.1.46>.

14. Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts / UN. URL: [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft\\_articles/9\\_6\\_2001.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf).

Стаття надійшла до редакції 11.09.2023

### **Yurii. B. Danylchenko**

Doctor of Science in Law, associate professor,

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

### **DOCTRINE MODEL OF CRIMINOLOGY STRATEGY ENSURING ROAD TRAFFIC SAFETY IN UKRAINE**

The article is devoted to the development of a doctrinal model of a criminological strategy for ensuring traffic safety and transport operation. Three main components of such a model are identified, described and explained: value-orienting, structural-functional and support component. The strategic goals, main directions and key measures of criminological security of traffic and operation of transport are described. Their list and configuration are open, can and should be supplemented in order to achieve the goal of effective countermeasures against criminal offenses against traffic safety and transport operation. The connection of this process with the implementation of the tasks of transitional justice in Ukraine is emphasized.

**Key words:** *traffic safety, transport operation, criminal offenses, determination, crime prevention, strategy, criminological support, transitional justice.*