

**Сабріє Сейтжеліївна ШРАМКО,**

кандидат юридичних наук, старший дослідник
(Науково-дослідний інститут вивчення проблем
злочинності імені академіка В. В. Сташиса
НАПрН, м. Харків, Україна)

**ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ:
КРИМІНОЛОГІЧНИЙ ПОГЛЯД***

Стаття присвячена розкриттю напрямів, що, за результатами наукових розвідок, можуть сприяти суттєвому зниженню ДТП із тяжкими наслідками. Такими запроновано визнати: зміни у психології учасників дорожнього руху до загального розуміння необхідності дотримання вимог безпеки у сфері дорожнього руху та підвищення дорожньої культури; облаштування транспортної інфраструктури з урахуванням безпекових стандартів; визначення наслідків і оцінка втрат від ДТП; вдосконалення юридичної відповідальності за неправомірні дії учасниками дорожнього руху. Аналіз практики та результатів проведеного опитування дозволив підтвердити життєздатність висвітлених напрямів.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, культурологічний напрям, соціально-економічні втрати, концепція Vision Zero.

Постановка проблеми. Амбітна мета України щодо скорочення до 2024 року смертності та травматизму на дорогах внаслідок ДТП щонайменше на 30% (Стратегія підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року) корелюється з резолюцією Генеральної Асамблеї ООН, якою було проголошено друге Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (2021-2030 роки). Ще до проголошення цих програмних документів у дослідницькому

* *Примітка:* статтю підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації 0120U105615).

просторі України активно здійснювався пошук оптимальної моделі забезпечення безпеки дорожнього руху та зменшення смертності та травматизму від ДТП. Складно перерахувати й висвітлити напрацювання й рекомендації стосовно підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що містяться у працях вітчизняних і зарубіжних учених і практиків. Зокрема, дослідниками звертається увага на недоліки у нормативно-правових актах, на те, що реформування законодавства у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху давно назріло. Погоджуємося із тим, що чинне законодавство має зазнати докорінних змін та приведення у відповідність до європейських стандартів, а новий законодавчий акт, що регулював би сферу безпеку дорожнього руху, має стати фундаментальним уособленням інтеграційних процесів нашої країни.

Аналіз ситуації на дорогах України дозволив виокремити напрями, що сприятимуть суттєвому зниженню ДТП із тяжкими наслідками, а саме: зміни у психології учасників дорожнього руху до загального розуміння необхідності дотримання вимог безпеки у сфері дорожнього руху та підвищення дорожньої культури; прищеплення «модусу обережності» особам, що знаходяться на об'єктах транспортної інфраструктури; облаштування транспортної інфраструктури з урахуванням безпекових стандартів; визначення ризиків і підрахунку втрат від ДТП; вдосконалення юридичної відповідальності за неправомірні дії учасниками дорожнього руху.

На теоретико-прикладному рівні питання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні досліджуються фахівцями НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса НАПрН України В. С. Батиргареєвою, В. В. Голіною, Б. М. Головкіним, Ю. Б. Данильченком, А. В. Калініною, М. С. Кисельовою, М. Г. Колодяжним, О. В. Новіковим, І. О. Христинич, С. В. Пановою, С. С. Шрамко. Проблеми кваліфікації злочину, адміністративної чи кримінальної відповідальності розглядалися у роботах С. Р. Багірова, С. С. Вітвіцького, М. Ю. Веселова, С. М. Гусарова, Т. О. Гуржія, В. А. Мисливого, С. І. Нежурбіди, А. О. Собакаря та ін.

Мета статті полягає у з'ясуванні єдності теорії та практики убезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні.

Виклад основного матеріалу. Реакцією на резонансні ДТП, вчинені у стані сп'яніння, стало доповнення КК України статтею 286¹ «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння» (набрав чинність 17 березня 2021 р.). Якщо звернутися до статистики ДТП в Україні з загиблими та/або травмованими за причиною «керування транспортним засобом у стані сп'яніння», то у 2020 р. зареєстровано 911 випадків, у 2021 – 843, у 2022 – 790¹. Тобто помітного зменшення, у зв'язку з криміналізацією діяння, не сталося. Виникає запитання, що саме може вплинути на позитивну

¹ Статистика ДТП в Україні. URL : <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 11.09.2023).

динаміку стану безпеки дорожнього руху?

Наведемо результати вивчення судової практики розгляду справ про кримінальні правопорушення, передбачені частинами 2 та 3 ст. 286 КК України (414 справ за ч. 2 ст. 286 КК України та 12 справ за ч. 3 ст. 286 КК України, кваліфікованими ознаками яких є заподіяння смерті одному чи декільком особам, 2018-2020 рр.). Так, встановлено, що застосовано ст. 75 КК України та подальше звільнення від відбування покарання із встановленням іспитового строку у 82,4 % розглянутих вироків за ч. 2 ст. 286 КК України та у 16,7% вироків за ч. 3 ст. 286 КК України. Додаткове покарання позбавлення права керування ТЗ застосовано у 54 % випадках за ч. 2 ст. 286 КК України та 42 % випадках за ч. 3 ст. 286 КК України. За всіма вивченими справами суд виходив із того, що невиконання водієм ПДР перебували у причинно-наслідковому зв'язку з настанням ДТП. Справедливо зауважує І. Б. Медицький, що існуюча тенденція не співвідноситься із категорією «ціни» автотранспортних злочинів для суспільства та не сприяє досягненню декларованої у ст. 50 КК України мети покарання¹. Тут варто згадати про принцип невідворотності покарання як ефективного знаряддя запобігання кримінальним правопорушенням.

У 2021 р. в узагальненні практики розгляду ВПП скарг на суддів, які звільняли п'яних водіїв від покарання, зазначається, що керування транспортом у стані сп'яніння є не лише надзвичайно небезпечним порушенням, але і потужним джерелом корупції. Аналіз судової практики доводить, що у сотнях випадків водії уникають покарання саме завдяки сумнівним діям суддів, а припинити таку порочну практику можливо лише завдяки усвідомлення суддями невідворотності покарання за очевидне «відмазування» п'яних водіїв. Р. Маселко в узагальненні на підставі даних патрульної поліції та результатів розгляду справ у судах у 2018-2020 рр. виражував, що щороку близько 50 000 водіїв, яких спіймали з ознакам сп'яніння не зазнають будь-якого покарання. Отже, це формує у водіїв впевненість у можливості уникати відповідальності та дозволяє їм сідати п'яними за кермо, сподіваючись на можливість «вирішити питання» якщо спіймають².

Проміжний результат опитування громадян України про стан дотримання правил дорожнього руху (понад 1 200 респондентів) показав, що на думку респондентів зниженню аварійності на автошляхах сприятиме: дотримання принципу невідворотності покарання (45,7%), збільшення розміру штрафів для порушників ПДР (36,5%), введення кримінальної відповідальності за більшу кількість порушень ПДР (33%) та ін. На думку працівників патрульної поліції (взяли участь у опитуванні 2 822

¹ Медицький І. Б. Посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху: оцінка законопроектних ініціатив. URL : <http://sur.li/llcup> (дата звернення: 11.09.2023).

² Маселко Р. Суддівська (без)відповідальність. узагальненні практики розгляду ВПП скарг на суддів, які звільняли п'яних водіїв від покарання. URL : <https://dejure.foundation/suddicvska-bezvidpovidalnist> (дата звернення: 11.09.2023).

респондентів) зниженню аварійності на автошляхах сприятиме: дотримання принципу невідворотності покарання (33,4%), більш суворі покаранні за порушення ПДР (51,5%) та ін.

Дослідниками неодноразово зверталася увага на те, що в дорожньо-транспортних пригодах три чинники: людина, дорога і транспортний засіб визначаються як основні компоненти. Серед них людина – найбільш поширений і непередбачуваний чинник. Зазначене підштовхнуло науковців і практиків до активного дослідницького пошуку, зокрема, таких запобіжних заходів впливу на учасників дорожнього руху, які змінили б їх правосвідомість. Таким чином виникає актуальне завдання: винайти (обґрунтувати) стратегію «швидкого реагування», тобто комплекс конкретних заходів, засобів, дій, які суттєво обмежують учасникам дорожнього руху можливість вчинення деліктів і кримінальних правопорушень. Мова йде про культурологічний напрям підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, який специфічними заходами соціального, правового, технічного, культурологічного, кримінологічного, організаційно-управлінського характеру спроможний за стислий час силою психологічного тиску і страху перед значними матеріальними та особистісними втратами примусити перш за все водіїв дотримуватися правил дорожнього руху¹. І хоча наведена вище статистика поки що не підтверджує ефективність законодавчого тиску на водіїв, цей напрям заслуговує на впровадження у практику. Адже культурологічний напрям – це і про прищеплення поваги й відповідальності за свої дії учасникам дорожнього руху. Під час опитування громадян на запитання щодо їх думки стосовно причин порушення ПДР пішоходами 50,3% респондентів указали на низьку культури поведінки; 51,9% – на відчуття безкарності; 49,8% – на легковажність; 40,6% – на неухважність. На запитання щодо думки стосовно причин порушення ПДР водіями на низьку культуру вказали 46,9% респондентів, ще 66,9% – на нехтування дотримання ПДР; 47,6% – на відчуття безкарності; 37,4% – на легковажність. Щодо ролі правосвідомості (правової культури) громадян в забезпеченні дорожнього руху, то 73% опитуваних відповіли, що значна. Разом із тим, 44,2% респондентів зазначили, що стан правосвідомості (правової культури) учасників дорожнього руху недостатній; на думку 25,7% – потребує покращення; вважають достатнім 23,3% і лише 6,6% – високим. Серед працівників патрульної поліції роль правосвідомості (правової культури) громадян в забезпеченні дорожнього руху 60% визнали значною, а стан правосвідомості (правової культури) учасників дорожнього руху на думку 50% цієї категорії респондентів є недостатнім.

С. І. Нежурбіда, досліджуючи етіологію необережної злочинності, виявив її тісний зв'язок з певними типовими структурними елементами характеристики особистості порушника ПДР. Так, дослідник із комплексу

¹ Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків : Право, 2021. Вип. 42. С. 113-121.

суспільно-рольових, моральних, психологічних, вікових, психофізичних властивостей й ознак такої поведінки виділяє, перш за все, культуру водія. Аналіз типових характеристик таких правопорушників дав підстави наголосити про необхідність розробки культурологічної концепції необережної злочинності¹. С. Р. Багіров, дослідивши особливості психологічного механізму необережної поведінки зробив висновок, що «суб'єкт необережного злочину у момент вчинення діяння не сприймає свою поведінку як соціально небезпечну». Таким чином, зміщуються акценти запобіжної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху з «впливу на свідомість потенційних правопорушників» на здійснення таких заходів, що «ґрунтуються на виявлених закономірностях утворення дорожньо-транспортних пригод»². Тобто мова фактично йде про заходи в межах стратегії зменшення можливостей вчинення злочинів. Подібний підхід закладений у концепцію Vision Zero, автори якої виходили з твердження, що людина недосконала і їй властиво помилятися, а автотранспортна система має буди досконалою.

Заходи концепції Vision Zero складаються із напрямів, які в комплексі забезпечують рух, наприклад, упровадження новітніх технологій у транспортні засоби, безпека, управління і контроль, інфраструктура. Що цікаво, найбільшу роль в зниженні аварійності зіграло планування та посилення відповідальності за водіння у нетверезому стані. Хоча Vision Zero спочатку мислилася як спосіб реалізації конкретних заходів у сфері транспорту і міського планування (наприклад, зони з низькими обмеженнями швидкості, лежачі поліцейські, перехрестя з круговим рухом, бар'єрний поділ доріг), вона також зацікавила й представників автомобільної промисловості, які, у свою чергу, прагнули підвищити безпеку людей, впроваджуючи технічні інновації (наприклад, виявлення втоми водія або датчики, що відстежують ситуацію за межами автомобілів).

Також іноземними дослідниками встановлено, що найбільш ефективними заходами щодо забезпечення дорожнього руху є такі, що зосереджені на чинниках, пов'язаних з транспортними засобами або інфраструктурою. А найменш ефективними є заходи, орієнтовані на окремих осіб, такі, як просвіта з питань безпеки дорожнього руху, а тому питання підвищення правосвідомості громадян слід застосовувати лише як допоміжник при упровадженні інших заходів³.

Знову звернемося до опитування з безпеки дорожнього руху, що наразі проводиться. Так, на думку громадян зниженню аварійності на

¹ Нежурбіда С. І. Злочинна необережність: концепція, механізм і шляхи протидії : автореф. дис. канд. юрид. наук. Київ, 2001. С. 15–20

² Багіров С. Р. Врахування психологічного змісту необережності у державній політиці щодо запобігання злочинам проти безпеки дорожнього руху. *Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика* : матеріали Всеук. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) / [уклад. А. В. Калініна] ; НДІ вивчення проблем злочинності ім. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 19–22.

³ Ana M. Novoa, Katherine Pérez, Carme Borrell Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*. Vol. 23. Issue 6. 2009. P. 553.e1-553.e14. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2009.04.006>.

автошляхах України окрім вищенаведених сприятиме: створення безпечної дорожньої інфраструктури (підземні переходи, огорожі, мінімум перехресть, відсутність зустрічних смуг) (52,6%); ознайомлення з ПДР починаючи з дошкільного віку (42,3%). Що стосується працівників патрульної поліції, то на таке саме запитання вони висловилися так. Зниженню аварійності на автошляхах України сприятиме: створення безпечної дорожньої інфраструктури (підземні переходи, огорожі, мінімум перехресть, відсутність зустрічних смуг) (58,1%), ознайомлення з ПДР починаючи з дошкільного віку (32,7), якісна підготовка водіїв у автошколах (39,7%); збільшення присутності працівників патрульної поліції на автошляхах (31,7).

Наведені результати опитування показують, що для зниження аварійності на автошляхах України однаково важливими є заходи впливу на свідомість потенційних правопорушників, а саме культурологічний напрям, заходи, зосереджені на чинниках, пов'язаних з інфраструктурою, а також юридична відповідальність за неправомірні дії учасниками дорожнього руху. Зазначене зобов'язує державу та її інституції акцентувати увагу на запобіжних напрямках, що пропонуються науковцями та підтверджуються на практиці.

В кримінології для визначення наслідків злочинної (протиправної) поведінки у їх вартісному вираженні та подальшої розробки ефективних запобіжних заходів досліджується ціна злочинності. Здійснення аналізу втрат і вигід від ДТП є поширеною практикою в розвинутих країнах оскільки такий показник використовується при розподілі фінансових ресурсів та оцінці державних інвестиційних проєктів. Наприклад, підраховано, що грошова цінність людських втрат, не втрачених національними економіками країн-членів ЄС за рахунок запобігання цих смертей на дорогах, становить приблизно 156 млрд євро¹. За підрахунками Світового банку соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в майже 70 млрд грн на рік. Це складає приблизно 2% ВВП².

У Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням КМ України 21 жовтня 2020 р., серед основних причин високого рівня смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод на першому місці стоїть відсутність обґрунтованої економічної оцінки вартості життя, здоров'я та завданих економіці збитків від дорожньо-транспортних пригод³. Під соціально-економічними втратами від ДТП розуміються усі втрати, які

¹ Скільки коштує життя, втрачене на дорозі, й навіщо держава повинна це порохувати? URL: <https://zn.ua/ukr/internal/skilki-koshtuje-zhittja-vtrachene-na-dorozi-j-navishcho-derzhava-povinna-tse-porakhuvati.html>

² Ми хочемо знизити смертність на дорогах внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 року, – Владислав Криклій. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mi-hochemo-zniziti-smertnist-na-dorogah-vnaslidok-dtp-shchonajmenshe-na-30-do-2024-roku-vladislav-kriklij> (дата звернення: 12.09.2023).

³ Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.09.2023).

виникають внаслідок ДТП, а саме: медичні витрати (витрати на стаціонарне та амбулаторне лікування, соціальне забезпечення, допомогу по інвалідності, санаторна реабілітація); людські втрати: нематеріальна вартість втраченої якості життя та втрачених років життя; адміністративні втрати (виїзд швидкої і транспортування травмованих, робота поліції, пожежної служби, виплати страхових компаній, судові витрати); майнові збитки: пошкодження транспортних засобів, дорожньої інфраструктури, вантажів та особистого майна; інші втрати, такі як втрата часу через порушення руху громадського транспорту внаслідок ДТП, неможливість користування транспортом і витрати на поховання.

В Україні з 27 січня 2021 року діє Методика з визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод (М 42.1-37641918-779:2020), розробником якої є Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). Ця Методика застосовується для оцінки соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод при розрахунку економічного ефекту від реалізації інвестиційних проектів Укравтодору, при підготовці бюджетного запиту, проектів короткострокових та довгострокових державних цільових програм, планів фінансування будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів¹.

Вочевидь проблема для визначення реальних соціально-економічних втрат криється в недосконалій системі збирання, обліку, обробки та аналізу даних про ДТП, що тягне за собою низькоякісну аналітику, малоінформативність офіційних звітів, складнощі з верифікацією даних. Б. М. Головкін звертає увагу на те, що зараз в Україні немає єдиного державного органу, відповідального за безпеку дорожнього руху, що призводить до розпорошення відповідальності за стан дорожньо-транспортної аварійності, травматизму і смертності². Про недосконалість систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод та неналежну якість статистичної інформації говориться і у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року³.

Як ми бачимо, дослідження соціально-економічних наслідків та реальна оцінка соціально-економічних втрат від ДТП є важливою умовою для впровадження ефективних запобіжних заходів.

Висновки. Науковцями запропоновані варіанти інструментарію для практичного застосування. Це стосується розробки науково-обґрунтованих заходів, здатних суттєво зменшити тяжкі наслідки від ДТП. На наше переконання висвітлені різні за характером напрями запобіжного впливу при впровадженні у практичну площину дадуть позитивні результати. І тут

¹ М 218-03450778-695:2011 Методика визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. URL : http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id_doc=64471 (дата звернення: 07.07.2023)

² Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52-75

³ Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року : схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 07.07.2023).

знову постає питання про єдність теорії та практики: наскільки мають бути наполегливими дослідники щоби практично реалізувати свої пропозиції. Адже лише таким чином можна відслідкувати найбільш ефективні заходи для подальшого зосередження на них у майбутньому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Багіров С. Р. Врахування психологічного змісту необережності у державній політиці щодо запобігання злочинам проти безпеки дорожнього руху // Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика : Матеріали Всеук. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.) / [уклад. А. В. Калініна] ; НДІ вивчення проблем злочинності ім. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 19–22.
2. Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків : Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121.
3. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75.
4. Криклій М. Ми хочемо знизити смертність на дорогах внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 року. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/mi-hochemo-zniziti-smertnist-na-dorogah-vnaslidok-dtp-shchonajmenshe-na-30-do-2024-roku-vladislav-kriklij> (дата звернення: 12.09.2023).
5. М 218-03450778-695:2011 Методика визначення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. URL : <http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id doc=64471> (дата звернення: 07.07.2023).
6. Маселко Р. Суддівська (без)відповідальність. узагальненні практики розгляду ВРП скарг на суддів, які звільняли п'яних водіїв від покарання. URL : <https://dejure.foundation/suddicvska-bezvidpovidalnist> (дата звернення: 11.09.2023).
7. Медицький І. Б. Посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху: оцінка законопроектних ініціатив. URL : <http://surl.li/llcup> (дата звернення: 11.09.2023).
8. Нежурбіда С. І. Злочинна необережність: концепція, механізм і шляхи протидії : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2001. 20 с.
9. Скільки коштує життя, втрачене на дорозі, й навіщо держава повинна це порохувати? URL: <https://zn.ua/ukr/internal/skilki-koshtuje-zhittja-vtrachene-na-dorozi-j-navishcho-derzhava-povinna-tse-porakhuvati.html>. (дата звернення: 11.09.2023).
10. Статистика ДТП в Україні. URL : <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 11.09.2023).

11. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.09.2023).

12. Novoa A., Pérez K., Borrell C. Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria*. 2009. Vol. 23. Issue 6. P. 553. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2009.04.006>

Стаття надійшла до редакції 14.09.2023

Sabriie S. SHRAMKO,

PhD in Law

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

THEORY AND PRACTICE OF ROAD SAFETY IN UKRAINE: CRIMINOLOGICAL VIEW

The article is devoted to the disclosure of areas which, according to the results of scientific research, will contribute to a significant reduction of road accidents with severe consequences. These are: changes in the psychology of road users to a common understanding of the need to comply with road safety requirements and improve road culture; arrangement of transport infrastructure with due regard to safety standards; determination of the consequences and assessment of losses from road accidents; improvement of legal liability for illegal actions by road users. The analysis of practice and the results of the survey made it possible to confirm the viability of the highlighted areas.

Key words: *road safety, cultural direction, socio-economic losses, Vision Zero concept.*