

УДК 343.9

DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2023.20.292342>

В. В. Голіна,

докт. юрид. наук, проф.,
член-кореспондент НАПрН України,
головний науковий співробітник
кримінологічного відділу НДІ
вивчення проблем злочинності
імені академіка В. В. Сташиса
НАПрН України

СУБ'ЄКТ ЗАПОБІГАННЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМ ПРАВопорушенням: ПОНЯТТЯ, ОЗНАКИ, КЛАСИФІКАЦІЯ, ПРАКТИЧНЕ ЗНАЧЕННЯ¹

Стаття присвячена розгляду низки фундаментальних питань стосовно суб'єкта запобігання автотранспортним правопорушенням, його головних ознак, класифікацій, системи суб'єктів. Стверджується, що суть запобігання злочинним проявам полягає в усуненні або обмеженні їх детермінант – причин й умов. Дослідженням підтверджений висновок, що рушійною силою, домінуючою причиною є людський фактор, тобто свідомість, воля, емоції, інтереси порушників, що потребує діяльності, заходів, засобів, які у комплексі здатні реально вплинути на дорожнє свавілля. У зв'язку із цим надається визначення суб'єкта саме запобігання аварійності, головною ознакою (серед інших) якого є здатність і спроможність за своїм відповідним ресурсним потенціалом усунути чи обмежити криміногенну дію «уразливих» ланок детермінаційного ланцюгу цих правопорушень. Вноситься пропозиція створення нової або активувати існуючі структури. Подібні органи створені у багатьох країнах світу, які на шляху професіоналізації й спеціалізації суб'єктів досягли помітних позитивних результатів, рухаючись у напрямі Vision Zero.

Здійснено класифікацію суб'єктів за критерієм функціонального призначення їх основної діяльності. За цим критерієм виділено 4 групи суб'єктів: суб'єкти, для яких запобіжна діяльність у кримінологічному розумінні є: основною, однією із основних, функцією в межах інших видів діяльності, неформальним громадським обов'язком. Виявилося, що першої групи суб'єктів запобігання виключно запобіжною діяльністю на постійній чи довготривалій основі в Україні немає.

Зроблено низку пропозицій відносно створення суб'єктів першої групи, висловлені критичні зауваження щодо ствердження, що в країні існує система запобігання злочинності і такому її прояву як автодорожні

¹ Примітка. Стаття підготовлена на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», номер державної реєстрації 0120U105615.

правопорушення з тяжкими наслідками. Такої системи в Україні не побудовано.

Ключові слова: суб'єкт запобіжної діяльності, дорожній рух, ознаки суб'єкта, класифікація суб'єктів, сфера безпеки дорожнього руху.

Постановка проблеми. Запобігання злочинності та її окремим проявам, до яких належать кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, передбачає застосування заходів і засобів, спрямованих на детермінаційні чинники цих правопорушень. Відомо, що кримінальні правопорушення – це наслідок переважно умисного недотримання Правил дорожнього руху (ПДР) його учасниками. Отже, запобіжна діяльність у кримінологічному розумінні – процес, результатом якого є усунення або суттєве обмеження дії зазначених чинників, що потребує відповідних за своїм запобіжним потенціалом, ресурсного забезпечення, інтелектуальної та фізичної спроможності спеціалізованих суб'єктів. Для таких суб'єктів запобіжна діяльність повинна стати (чи її слід активувати) основною або однією із основних функцій. У зв'язку із цим виникає низка питань стосовно поняття суб'єкта саме запобіжної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху, окреслення його основних ознак, відмінності від інших суб'єктів протидії злочинності, класифікації суб'єктів за критерієм цільового призначення тощо. Саме такі суб'єкти, як свідчить зарубіжний досвід, відіграють вирішальну роль в організації, координації, здійсненні або безпосередньої причетності до розробки і впровадження заходів у вирішенні питань скорочення смертності і травматизму від ДТП.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблеми суб'єктності процесу запобігання ДТП знайшло відображення у роботах таких вітчизняних кримінологів, як: Т. О. Гуржій, А. П. Закалюк, М. Г. Колодяжний, О. М. Костенко, В. А. Мисливий, С. І. Нежурбіда, О. В. Новіков, К. О. Полтава, А. О. Собакарь, С. С. Шрамко та ін. Попри

вагомий внесок у розв'язуванні проблемних питань поставленої теми, питання про особливості суб'єкта забезпечення безпеки дорожнього руху залишилося малодослідженим.

Мета статті – запропонувати визначення поняття, ознаки і надати класифікацію суб'єктів запобіжної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. У сучасному і дещо спрощеному розумінні – запобігання автодорожнім правопорушенням є теоретико-прикладною складовою концепції (стратегії) поступового скорочення для потенційних правопорушників можливостей для вчинення будь-яких злочинів і правопорушень, а також підвищення професійної запобіжної (профілактичної) спроможності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту його учасників. Останні в теорії запобігання злочинності та її проявів отримали узагальнену назву – «суб'єкти запобігання злочинності». Оптимальність стратегії зменшення можливостей її проявів визначається вимогою адаптованості або відповідності її превентивного впливу (тиску) на безпосередні, найбільше до правопорушень і найбільш уразливі для нього чинники, тобто на ті реальні, зрозумілі суб'єктам запобіжної діяльності ланки детермінаційного для правопорушень ланцюгу, що постійно і достатньо очевидно суб'єктивно не стримують «правопорушницьку» мотивацію і дію або об'єктивно, часто ситуативно, не сприяють підвищенню уваги до дотримання нормативних заборон та приписів. Концепція скорочення можливостей проявів злочинності і злочинів пропонує щонайменше п'ять запобіжних видів діяльності:

- а) створення умов для ускладнення вчинення злочинів;
- б) збільшення ризикованості неправомірної поведінки;
- в) зниження вигідності злочинної діяльності;
- г) скорочення провокацій;

д) недопущення поширеної практики виправдань².

Припускаємо, що цей набір концептуальних запобіжних положень, вміло інтерпретовані до вирішення проблеми запобігання аварійності на вулично-дорожній мережі країни, можуть бути взагалі використані при формуванні і впровадженні заходів та завдань наступних за діючими державними програмами підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні і зокрема при розгляді питань, пов'язаних із поняттям, класифікацією, запобіжним потенціалом суб'єктів запобіжної діяльності у розглядуваній сфері.

Не дивлячись на значну кількість публікацій, присвячених такому компоненту запобіжної діяльності як суб'єкт, все ж на сьогодні залишається не до кінця зрозумілим питання щодо кримінологічної вимоги стосовно статусу і нормативних профілактичних повноважень, відповідності суб'єкта об'єкту запобігання правопорушенням. Із цього приводу А. П. Закалюк, вирішуючи питання про критерії визнання того чи іншого органу, установи, організації, колективу громадян (фонд, партія, асоціація тощо) суб'єктом, нормативно наділеним профілактичними функціями організації, координації, здійснення або безпосередньої причетності до здійснення таких функцій, застерігав щодо використання за сучасних умов неповного правового регулювання в Україні запобіжної діяльності такої підстави класифікації її суб'єктів як наявність у них визначених повноважень її проведення. Нині в актах законодавства, які регулюють статус і повноваження деяких правоохоронних органів, що за призначенням мають займатися запобіжною діяльністю, завдання та обов'язки проведення такої діяльності прямо і конкретно не передбачені³.

² Колодяжний М. Г. Стратегія зменшення можливостей учинення злочинів: зарубіжні реалії, перспективи запровадження в Україні: монографія. Харків: Право, 2018. С. 25. Зменшення можливостей вчинення злочинів: стратегічний підхід: монографія / за заг. ред. В. В. Голіни. Харків: Право, 2020. С. 38–39.

³ Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. С. 347.

Поняття суб'єкта запобіжної діяльності є, на наш погляд, визначальним як для окреслення кола державних органів, підприємств, установ, організацій, приватних і громадських формувань, що безпосередньо чи опосередковано причетні до вирішення теоретико-прикладних питань запобігання злочинності взагалі і її проявам зокрема, так і виокремлення тих з них, котрі здатні за своїм очевидним чи ще невикористаним запобіжним потенціалом зацікавлено і відповідально здійснити, точніше, виконувати та вдосконалювати запобіжну, а не тільки повноважну, так би мовити, буденну, професійну роботу. Це стосується тих державних органів або їх структурних підрозділів (департаментів), тобто суб'єктів протидії будь-яким проявам злочинності, для яких запобіжна (профілактична) функція неповно законодавчо прописана, є однією із функцій або супутнім результатом вказаної функції. І часто деякі суб'єкти, особливо правоохоронні органи, підміняють ним кримінологічну функцію запобігання злочинним конкретним проявам. Це стосується і сфери безпеки дорожнього руху в Україні. Наведемо приклад. Згідно із Додатком 2 «Завдання і заходи з виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» Міністерство внутрішніх справ України (надалі МВС) та його служби, департаменти призначено для виконання 30 завдань і заходів запобіжного характеру, реалізація яких, разом зі здійсненням інших подібних приписів, сприятиме досягненню мети Державної програми – скорочення вже у 2023 році смертності і травматизму в країні на 30 відсотків порівняно із 2019 роком⁴.

Серед цих завдань і заходів передбачені, зокрема, такі: створення баз даних щодо дорожньо-транспортних пригод (програмне забезпечення) з метою проведення аналізу дорожньо-транспортних пригод, як функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС; проведення

⁴ Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року. *Офіційний вісник України*. 2021. 04 січня. № 1. Ст. 49.

тренінгів щодо запровадження картки дорожньо-транспортних пригод; придбання блокторів для коліс транспортних засобів; придбання обладнання (у тому числі засобів захисту інформації) для створення загальнодержавної системи допомоги населенню за єдиним телефонним номером 112, у тому числі для регіональних центрів; придбання манекенів для серцево-легеневої реанімації для роботи з дихальними шляхами та навчальних автоматичних зовнішніх дефібриляторів; придбання медичних аптечок для надання невідкладної, зокрема, домедичної та медичної допомоги особам, які постраждали внаслідок дорожньо-транспортних пригод; придбання мірного дорожнього колеса для проведення замірів на місці дорожньо-транспортних пригод (200 пристроїв); забезпечення функціонування системи автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху; придбання комплексів автоматичної фіксації порушень Правил дорожнього руху (237 комплексів); придбання спеціальних технічних приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння (680 приладів), а також транспортних засобів з інтегрованою системою контролю швидкості рухомих транспортних засобів, зчитування та розпізнавання номерних знаків та інше⁵.

Багато з цих завдань і заходів, як би ми критично не ставилися до них, а така задача зараз не вирішується, покладено Державною програмою на Департамент патрульної поліції МВС України (надалі патрульна поліція). Що ж з наведених вище завдань і заходів нею виконано, оскільки строк дії програми закінчується через півроку?! У відповідному листі Департаменту «Про стан реалізації заходів Державної програми підвищення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» від 27 червня 2023 року на запит НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, який розробляє фундаментальну наукову тему «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації

⁵ Додаток 2 до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року. *Офіційний вісник України*. 2021. 04 січня. № 1. Ст. 49.

транспорту в Україні (номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U105615), надана інформація такого змісту. Патрульною поліцією проводиться комплекс цільових заходів, спрямованих на посилення контролю за безпекою дорожнього руху, у тому числі під час надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів; за результатами проведеного аналізу стану аварійності ініційовано проведення комплексу профілактичних заходів (у листі не конкретизовано яких заходів) щодо зниження рівня аварійності та тяжких її наслідків під умовною назвою «Безпечні весняні шляхи 2023»; у рамках реалізації проекту «ROADPOL» – Європейська мережа дорожньої поліції» патрульною поліцією організовано 7-денну операцію під умовною назвою «Швидкість»; проведено комплекс профілактичних заходів, спрямований на виявлення водіїв, які керують транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння; на постійній основі проводяться тижні безпеки дорожнього руху, під час яких тривають роз'яснювальні кампанії із залученням представників ЗМІ; з 01 червня 2020 року на території України розпочато роботу системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі та деякі інші заходи. Звертає на себе увагу те, що більшість завдань і заходів (можливо з поважних, наприклад, ресурсних обставин) суб'єктами не виконано. Зазначені заходи патрульної поліції відносяться до її поточної, щоденної, так би мовити, діяльності, що нормативно окреслені Розділом V «Поліцейські заходи» Закону України «Про Національну поліцію» від 02 липня 2015 року, в ст.ст. 30–41 якого перераховані види поліцейської превенції. Наприклад, перевірка документів особи; опитування особи; поверхнева перевірка і огляд; зупинка транспортного засобу та інше подібне⁶, скажімо, посилення контролю за безпекою дорожнього руху або тимчасові операції під назвою «Швидкість» або кампанія з виявлення водіїв, які керують транспортними

⁶ Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.

засобами у стані алкогольного, наркотичного, медичного сп'яніння тощо. Превентивні або короткочасні – з гучними назвами – кампанії мають певний такий самий ефект, але не більше. Кампанійські операції патрульної поліції корисні і необхідні заходи профілактичного характеру. Ці заходи діють на наявні події з метою, як правило, виявлення випадків наявності вже вчинених правопорушень, які до дорожнього руху часто не відносяться.

Запобіжна діяльність у кримінологічному розумінні – це активний інтелектуальний, фізичний або змішаний вплив на чинники, які складають детермінаційний (причини й умови) ланцюг дорожньо-транспортних правопорушень. Саме такої діяльності і заходів потребує сучасна концепція запобігання останнім. Такими саме повноваженнями і мають бути наділені суб'єкти кримінологічної практики запобігання автотранспортним правопорушенням. Превентивна діяльність та її деякі раптові, так би мовити, «шокові» для учасників дорожнього руху операції, кампанії, комплекси тощо, якими підміняються запобіжні заходи і діяльність, не здатні довгостроково вплинути на детермінуючі транспортні правопорушення чинники, як це вимагає кримінологічна теорія запобігання злочинності⁷. Тому потрібно таке практично значуще визначення поняття суб'єкта запобіжної діяльності, в ознаки якого увійшли би такі ознаки як спрямованість на здійснення запобіжних заходів, спроможність і можливість їх виконувати і вдосконалювати, нести соціальну відповідальність за повноту і якість такого виконання і бути зацікавленим у досягненні запрограмованої мети.

Отже, проблема суб'єктності зокрема у сфері запобігання дорожньо-транспортній протиправності залишається і з теоретичної і з практичної точок зору актуальною. Має бути запобіжний розвиток суб'єктів зазначеної діяльності, їх нормативно-правова і технічна озброєність.

⁷ Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посібн. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. С. 14–19.

Пропонуємо дослідити процес створення теоретико-прикладного поняття суб'єкта запобіжної діяльності у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, використовуючи, образно кажучи, «каскадний» прийом вибіркового і дещо спрощеного розгляду наростання і конкретизацію специфічних ознак поняття суб'єкта саме запобігання автотранспортним правопорушенням, тобто виходячи з його наступного призначення для вирішення питань на загально-науковому, галузевому, видовому і комплексно-цільовому рівнях.

Суб'єкт – це носій предметно-практичної діяльності і пізнання, джерело активності, яке спрямовано на об'єкт. Вже в цьому загально-філософському визначенні поняття суб'єкта виділені такі його ознаки як джерело інтелектуальної або фізичної активності, спрямованої на об'єкт діяння чи пізнання. Активність суб'єкта, як його ознака, означає здатність, зокрема, справляти енергетичний тиск (вплив) на об'єкт з метою пізнання його суті і зміни та ін. Виходячи з цього загального, але змістовного за ознаками поняття, надаються галузеві поняття. У ряді зарубіжних і вітчизняних кримінологічних роботах поняттям «суб'єкт соціального механізму запобігання злочинності» охоплюються всі органи, організації, громадяни, які безпосередньо чи опосередковано беруть участь у створенні передумов, умов або приймають участь у процесі виявлення та усунення причин й умов, що сприяють вчиненню злочинів, сукупність державних органів і громадських організацій та громадян, що на різних рівнях державної влади чи управління планують заходи щодо запобігання злочинам, здійснюють керівництво цими заходами або їх безпосередню реалізацію, мають у зв'язку із цим певні права, обов'язки і несуть відповідальність за досягнення запланованих цілей. Конкретизуючи поняття суб'єкта запобігання злочинності, окремі дослідники вважають, що суб'єктом є державний орган, організація або особа, які цілеспрямовано здійснюють запобігання злочинам; координаційно і субординаційно пов'язані з іншими

суб'єктами; вибудовують свою діяльність згідно з командами «керуючого механізму» системи; мають можливість вибору лінії поведінки залежно від стану об'єкта запобіжного впливу. Якщо особа, орган чи організація не володіють хоча б однією із цих ознак, їх не слід розглядати як суб'єктів запобігання⁸. О. М. Литвинов зауважує, що суб'єктом запобіжної діяльності, на відміну від превентивної діяльності, ще притаманні такі ознаки, як відокремленість завдань і заходів запобіжної діяльності – також похідних від основної компетенції у сфері забезпечення законності та правопорядку, здійснення діяльності із запобігання злочинів у процесуальних та не процесуальних формах, наявність у працівників запобіжної діяльності правових можливостей з правом застосовувати (ініціювати) заходи державного примусу, спеціалізація запобіжної діяльності, наявність механізму міжвідомчої координації запобіжної діяльності, виділення завдання запобігання, а не іншої профілактичної діяльності в органах, на яких сьогодні покладається лєвова частка запобігання злочинам⁹, хоча нормативно це повністю не врегульовано. Принагідно відмітимо, що до практичної реалізації кримінологічної теорії запобігання окремим різновидам злочинів наші існуючі суб'єкти (а це в основному правоохоронні органи) поки що не пристосовані.

Визначення поняття суб'єкта на видовому рівні призначено для виявлення необхідних і достатніх притаманних йому ознак з метою окреслення для практичних цілей їх кола серед існуючих, якщо так і є, або створення відповідних цілям запобігання автодорожнім подіям нових суб'єктів. Такий суб'єкт повинен виконувати запобіжну функцію саме у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху як основну, у зв'язку із чим виникають питання закріплення певних повноважень (прав і обов'язків) професіоналізація і спеціалізація видів запобіжної діяльності, кадрове і

⁸ Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посіб. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. С. 61.

⁹ Литвинов О. М. Суб'єкт запобіжної діяльності. Велика українська кримінологічна енциклопедія: у 2 т. Т. 2: М-Я. Харків: Факт, 2021. С. 568–570.

ресурсне забезпечення місця такого суб'єкта/суб'єктів у структурній ієрархії державних органів, координації і субординації та ін. Треба відразу сказати, що подібних органів в Україні немає. Правда, у проєкті Плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року у 2022 році було заплановано утворення або активізацію структури для ефективного виконання державної політики у сфері безпеки дорожнього руху, координації дій відповідальних центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування у вказаній сфері, розроблення рекомендацій щодо реалізації програм безпеки дорожнього руху та здійснення контролю за справджуванням її заходів. Відповідальними виконавцями цього пункту проєкту були Мінінфраструктури і МВС. Однак ця ініціатива та ідея не отримали подальшого розвитку і утілення¹⁰. Проте в окремих країнах світу створені органи, які функціонують саме у сфері запобігання дорожнього руху. Так, наприклад, у США діють Національне управління безпеки дорожнього руху, Федеральне управління безпеки автомобільних перевезень, Американська асоціація служб безпеки дорожнього руху та ін. У Великій Британії поміж іншими функціонують Комітет з безпеки дорожнього руху, обсерваторія безпеки дорожнього руху, муніципалітети та ін. органи. У Норвегії активно працюють Норвезьке національне управління автомобільних доріг, Норвезька рада з безпеки дорожнього руху, губернатори округів та ін. Позитивно зарекомендували себе у Швеції транспортна адміністрація, Шведська дорожня адміністрація, Шведське транспортне агентство, Міністерство підприємництва та інновацій та ін. Слід також підкреслити, що особливістю організаційної структури таких органів у зарубіжних країнах є те, що помітну роль серед них відіграють недержавні суб'єкти (агенції, союзи, спілки, об'єднання тощо), які представляють інтереси різних учасників дорожнього руху, і тісна співпраця яких з державними органами,

¹⁰ Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України. Харків: Право, 2022. С. 21.

спеціальна зацікавленість сприяли досягненню достатньо високих показників безпеки дорожнього руху¹⁰.

Отже, суб'єкт запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням – це діючий на постійній основі чи тривалий час державний орган, установа, організація, який за кадровим своїм станом професійно здійснює у сфері безпеки дорожнього руху спеціально-кримінологічну запобіжну функцію організації, координації, безпосереднього виконання заходів і засобів, у зв'язку з чим мають нормативні повноваження, ресурсне забезпечення і несуть соціальну відповідальність. Це видове визначення, як усі визначення, є недосконалим, все ж виконує сигналізуючу пропозицію щодо створення і в нашій країні централізовану вертикаль державних органів, які виключно займалися б вирішенням проблем безпеки дорожнього руху. Наявність таких органів не обмежує існування інших, для яких запобіжна функція є однією із функцій в межах організаційно-управлінської діяльності або її супутнім наслідком чи неформальною реалізацією громадського обов'язку.

Визначення суб'єкта запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням має за мету максимально конкретизувати виконавців комплексно-цільових державних програм. Комплекс спеціально відібраних заходів і засобів запобіжного впливу (тиску, примусу) на головний чинник вчинення масових правопорушень у сфері дорожнього руху потребує, а точніше вимагає відповідної комплексної суб'єктності¹¹. Йдеться про органи (державні і приватні), які за генеральним задумом здатні за своїм потужним запобіжним (не превентивним!) потенціалом, повно і якісно виконати поставлені програмні завдання. Тому такі органи набувають необхідні повноваження суб'єктів, хоча вони ними не були і не є. Вони лише суб'єктні виконавці тих чи інших заходів програми (наприклад, Інтернет, ЗМІ, медичні установи, реклама та ін.). Головна вимога – можливість і спроможність

¹¹ Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, ознаки, змістовна характеристика, значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Вип. 45. Харків: Право, 2023. С. 58–67.

виконання взятого на себе завдання програми чи стратегії. Можливість означає наявність умов, сприятливих для якісного виконання завдання. Спроможність характеризує енергетичний (інтелектуальний, фізичний, ресурсний) потенціал, достатній за професіоналізмом і навіть мистецтвом його кадрового і технічного складу, умов, часу для ефективної реалізації запланованого. Вважаю, що цих пояснень достатньо для розуміння на цьому рівні суб'єкта – виконавця запобіжної діяльності. Що стосується проблеми структури суб'єкта запобігання правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, то вона потребує додаткових досліджень (у тому числі вивчення зарубіжного досвіду побудови таких органів у США, Великій Британії, Данії, Норвегії та ін.).

Декілька зауважень стосовно класифікації (диференціації) саме суб'єктів запобіжної діяльності. Підставами можуть бути вид запобіжної діяльності або запобіжних заходів, їх масштаб або рівень, спеціальне цільове призначення та ін. За такою функціональною ознакою як реальний вплив виконуваних ними функцій та відповідних їм різновидів діяльності на усунення детермінантів злочинності та злочинних проявів, А. П. Закалюк виділяє декілька груп суб'єктів: а) органи та організації, які керують цією діяльністю, організують її, створюють систему управління нею (органи державної влади та управління, органи місцевого самоврядування); б) органи та організації, стосовно яких запобігання злочинності та злочинних проявів віднесено або має бути віднесено до основних завдань і функцій (МВС, СБУ, прокуратура, суд, спеціалізовані громадські організації); в) органи, установи, організації, функції і повноваження яких не мають цільового спрямування на запобігання злочинності та злочинним проявам, але їхня діяльність посередньо впливає на запобіжні процеси щодо детермінантів злочинності та окремих злочинів

(заклади освіти, культури, охорони здоров'я, спеціальної допомоги, адміністрація підприємств, установ, організацій та ін.)¹².

Нагадаємо, що за авторським текстом йдеться про широкий фронт суб'єктів, яких автор відносить, що спірно, до запобіжної – у кримінологічному розумінні – діяльності. Щоб не повторювати інші, часто подібні до наведеної класифікації, візьмемо її за основу і запропонуємо класифікацію суб'єктів, яка задовольняла б вимогу відповідності суб'єктів власне практиці запобігання правопорушенням якраз у сфері безпеки дорожнього руху (надалі – суб'єкти).

1. Суб'єкти, що функціонують у сфері убезпечення безпеки дорожнього руху і для яких ця запобіжна функція є виключно основною. Такого органу в Україні немає і створення його (чи їх) Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року не передбачено.

2. Суб'єкти, для яких зазначена запобіжна функція є однією з основних, відомі. Це – Верховна Рада України, її комітети та народні депутати, Президент України, Кабінет Міністрів України, інші центральні та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та ін., але за умови здійснення ними саме кримінологічної запобіжної діяльності, якою потрібно оволодіти. Це потрібно зрозуміти. На нашу думку, шляхом до цього є запровадження в країні та званої Концепції культурологічного напрямку запобігання автотранспортним подіям і пригодам¹³, яке обов'язково змусить цих та інших суб'єктів активувати свої структури для забезпечення ефективної реалізації запобіжних заходів комплексних програм, їх більш професійного розроблення, суб'єктності та контролю. Зрозуміло, що це потребує від Кабінету Міністрів відповідного правового регулювання.

¹² Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. С. 316.

¹³ Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. Вип. 42. Харків: Право, 2021. С. 113–121.

3. Суб'єкти, для яких запобігання дорожньо-транспортних правопорушень є однією із функцій у межах державного і господарського управління та іншої загально-суспільної діяльності або їх супутнім результатом. До них можна віднести органи державного і господарського управління, культурно-виховні, освітні заклади, адміністрацію спеціалізованих підприємств, установ, груп інтересів та ін., що більш опосередковано сприяють запобіжному впливу щодо детермінантів аварійності на шляхах країни інших суб'єктів. Однак, повторюємо ще раз, необхідно власне запобіжну діяльність у сфері безпеки дорожнього руху цих суб'єктів активувати, знайти тут об'єкти, вплив на які дасть позитивні результати. Завдання, якщо відверто, доволі не просте. Це стосується таких державних органів, як, зокрема, Укрінфрапроект, МОН, МОЗ, Укртрансбезпека, Мінрегіон, Укравтодор та ін.

4. Суб'єкти, для яких запобігання розглядуваних правопорушень є неформальною реалізацією громадського обов'язку. Вони виконують сигналізуючи, допоміжну роль, створюють громадську думку відносно стану в тій чи іншій сфері життя (асоціації, фонди, організації, об'єднання тощо).

Головна ціль і практичне значення визначення поняття суб'єкта кримінологічного запобігання, його ознак і запропонованої класифікації показати, що множинність органів, установ і організацій, які так чи інакше задіяні або причетні до гостросоціальної проблеми скорочення смертності і травматизму від ДТП і котрі віднесені до суб'єктів їх запобігання, реально такими ще не є. Фактично немає і підстав вважати їх системою. Таку систему необхідно створити.

Висновки. За результатами дослідження суб'єктом запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням слід вважати такий державний орган, установу чи організацію, який на постійній чи тривалій основі, професіоналізмом і спеціалізацією здійснює у сфері безпеки дорожнього руху спеціально-кримінологічну запобіжну функцію організації, координації,

безпосереднього виконання заходів і засобів, у зв'язку з чим мають права, обов'язки і несуть соціальну відповідальність. Такої структури з відповідними ознаками в Україні ще немає. В основу класифікації суб'єктів, виходячи із поняття і його ознак, покладено функцію цільового, саме запобіжного спрямування на детермінанти правопорушень і виділено 4 групи таких суб'єктів. Запропоновано створення спеціалізованих суб'єктів, які виключно займалися би запобіжною діяльністю щодо питань безпеки дорожнього руху і мали для цього відповідний запобіжний потенціал.

Список використаних джерел

1. Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посібн. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с.
2. Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, ознаки, змістовна характеристика, значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Вип. 45. Харків: Право, 2023. С. 58–67.
3. Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. Вип. 42. Харків: Право, 2021. С. 113–121.
4. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року. *Офіційний вісник України*. 2021. 04 січня. № 1. Ст. 49.
5. Додаток 2 до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року. *Офіційний вісник України*. 2021. 04 січня. № 1. Ст. 49.
6. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. 424 с.
7. Зменшення можливостей вчинення злочинів: стратегічний підхід: монографія / за заг. ред. В. В. Голіни. Харків: Право, 2020. 287 с.
8. Колодяжний М. Г. Стратегія зменшення можливостей учинення злочинів: зарубіжні реалії, перспективи запровадження в Україні: монографія. Харків: Право, 2018. 228 с.
9. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.
10. Литвинов О. М. Суб'єкт запобіжної діяльності. Велика українська кримінологічна енциклопедія: у 2 т. Т. 2: М-Я. Харків: Факт, 2021. 870 с.

11. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.

REFERENCES

1. Golina, V.V. (2011). *Zapobihannia zlochynnosti (teoriia i praktyka): navchalnyi posibnyk*. [Crime prevention (theory and practice): a study guide]. Kharkiv: Nats. yuryd. akad. Ukrainy [in Ukrainian].
2. Golina, V.V. (2023). *Kompleksnyi pidkhid do rozrobky kulturolohichnoho napriamu zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam: poniattia, oznaky, zmistovna kharakterystyka, znachennia* [A comprehensive approach to the development of cultural direction of prevention of motor vehicle offences: concepts, signs, substantive characteristics, meaning]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 45, 58–67. Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
3. Golina, V.V., & Shramko, S.S. (2021). *Kontseptualni osnovy kulturolohichnoho napriamu pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini* [Conceptual foundations of the cultural direction of increasing the level of road safety in Ukraine]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 42, 113–121. Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
4. *Derzhavna prohrama pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2023 roku*. (2021). *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy*, 1, art. 49 [in Ukrainian].
5. *Dodatok 2 do Derzhavnoi prohramy pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2023 roku*. (2021). *Ofitsiinyi visnyk Ukrainy*, 1, art. 49 [in Ukrainian].
6. Zakaliuk, A.P. (2007). *Kurs suchasnoi ukrainskoi kryminolohii: teoriia i praktyka: U 3 kn. Kn. 1: Teoretychni zasady ta istoriia ukrainskoi kryminolohichnoi nauky*. [Course of modern Ukrainian criminology: theory and practice: in 3 books. Book 1: Theoretical foundations and history of Ukrainian criminological science]. Kyiv: Vydavnychy Dim «In Yure» [in Ukrainian].
7. *Zmenschennia mozhyvostei vchynennia zlochyniv: stratehichnyi pidkhid* [Reducing opportunities to commit crimes: strategic approach] (2020). V. V. Golina (Ed.). Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
8. Kolodiaznyi, M.H. (2018). *Stratehiia zmenschennia mozhyvostei uchynennia zlochyniv: zarubizhni realii, perspektyvy zaprovadzhennia v Ukraini* [Strategy of reducing opportunities to commit crimes: foreign realities, prospects for implementation in Ukraine]. Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
9. Kolodiaznyi, M.H. (2023). *Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy* [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine]. Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
10. Lytvynov, O.M. (2021). *Subiekt zapobizhnoi diialnosti. Velyka ukrainska kryminolohichna entsyklopediia* [The subject of preventive activity. Great Ukrainian criminological encyclopedia]. Vols. 1–2. Vol. 2: M-Ya. Kharkiv: Fakt [in Ukrainian].

11. Pro Natsionalnu politsiiu: Zakon Ukrainy vid 02.07.2015 r. № 580-VIII. (2015). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*, 40–41, art. 379 [in Ukrainian].

Golina V. V. Subject of prevention of road traffic offences: concept, features, classification, practical significance

The article is devoted to consideration of a number of fundamental issues related to the subject of prevention of motor vehicle offences, its main features, classifications, and the system of subjects. It is argued that the essence of preventing criminal manifestations is to eliminate or limit their determinants – causes and conditions. The study confirms the conclusion that the driving force, the dominant cause is the human factor, consciousness, will, emotions, interests of offenders, which requires activities, measures, and means which, in combination, can have a real impact on road traffic. In this regard, the author defines the subject of accident prevention, the main feature (among others) of which is the ability and capacity to eliminate or limit the criminogenic effect of "vulnerable" links in the deterministic chain of these offences using its respective resource potential. It is proposed to create a new or activate existing structures. Similar bodies have been created in many countries around the world, which have achieved significant positive results on the path of professionalisation and specialisation of actors, moving towards Vision Zero.

The author classifies subjects according to the criterion of the functional purpose of their main activity. According to this criterion, 4 groups of entities are distinguished: entities for which preventive activity in the criminological sense is: the main, one of the main, function within other types of activity, informal public duty. It turned out that the first group of subjects of prevention is not represented in Ukraine on a permanent or long-term basis.

The author makes a number of proposals regarding the creation of the first group of subjects, and critical remarks are made regarding the statement that the country has a system of crime prevention and its manifestation such as road traffic offences with grave consequences. Such a system has not been built in Ukraine.

Key words: *subject of preventive activity, road traffic, signs of the subject, classification of subjects, road traffic safety.*