

УДК 343.9

DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2023.20.292371>

А. В. Калініна,

канд. юрид. наук, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка

В. В. Сташиса НАПрН України;

С. С. Шрамко,

канд. юрид. наук, ст. дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

ЗАПОБІГАННЯ АВТОТРАНСПОРТНІЙ ЗЛОЧИННОСТІ: АСПЕКТИ НАУКОВОГО І ПРИКЛАДНОГО ДИСКУРСУ¹

У статті здійснюється огляд стану дослідження автотранспортної злочинності як наукової проблеми. Підкреслено, що такий огляд доцільно здійснювати комплексно, з урахуванням особливостей понятійного апарату, міждисциплінарного характеру пізнання, попередніх напрацювань учених та ін. Розроблення проблеми запобігання автотранспортній злочинності базується на результатах досліджень різних галузей наук, наприклад, наук кримінально-правового циклу, механіки, фізики, медицини, хімії, комп'ютерних наук, психології, педагогіки та ін.

Зазначається, що зарубіжні автори у своїх публікаціях, присвячених проблемам смертності й травматизму внаслідок ДТП, надають перевагу висвітленню результатів емпіричних досліджень і спостережень; аналізу і порівнянню результатів, отриманих іншими дослідниками; оцінці політики у сфері безпеки дорожнього руху; висвітленню тенденцій стану автотранспортної злочинності, прогнозуванню змін у розглядуваній сфері та ін. Натомість українськими дослідниками у більшій мірі вивчаються кримінологічні аспекти автотранспортної злочинності як окремого суспільного явища, адміністративно-правові і кримінально-правові питання забезпечення дорожнього руху, а також порушення правил експлуатації транспортних засобів. Акцентовано увагу на тому, що початок повномасштабної війни та введення воєнного стану посилили актуалізацію цієї проблематики та необхідності проведення ґрунтовних досліджень для подальшого впровадження їх у практику.

¹ 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 в УкрІНТЕІ 0120U105615).

Визначено, що перспективними напрямками подальших наукових розвідок у сфері безпеки дорожнього руху в Україні, є: планування та прогнозування відновлення і розвитку транспортної інфраструктури країни у післявоєнний період, запобігання автотранспортній злочинності в зазначений період тощо.

Ключові слова: запобігання злочинності, правопорушення, автотранспортна злочинність, ДТП, наукове розроблення проблеми.

Постановка проблеми. Дорожній травматизм та смертність у XXI столітті – вияв одного із найгостріших протиріч сучасності. Адже масштабність цього явища видається не зрозумілою, зважаючи на рівень розвитку сучасних управлінської, містобудівної, автотранспортної галузей, у тому числі й технологій, спрямованих на убезпечення людини від можливих загроз для її життя і здоров'я. До того ж, безпека дорожнього руху ще у XX столітті стала глобальною проблемою, на вирішення якої й дотепер спрямовані зусилля міжнародної спільноти.

Оцінюючи рівень безпеки дорожнього руху в Україні, звернемося до світового рейтингу рівня смертності від дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Такий рейтинг свого часу було складено дослідницькою компанією «World life expectancy» на основі статистичних даних Всесвітньої організації охорони здоров'я. Відповідно до нього Україна належить до держав із середнім рівнем смертності від ДТП і перебуває на 125 місці із 183 держав. Проте у європейському рейтингу смертності Україна посідає 3-тє місце (після Боснії та Герцеговини й Республіки Албанія²).

Аналізуючи стан безпеки дорожнього руху на національному рівні, зазначимо, що за статистичними даними Департаменту патрульної поліції в Україні протягом 2020–2022 рр. внаслідок ДТП травмувалося 84,8 тис. осіб, а загинуло – 9,5 тис. Водночас, якщо порівняти останні два «статистичні» роки (тобто повні календарні роки, які можна порівняти між собою), то у 2022 році було зафіксовано 18 628 ДТП, що на 24,0 % менше ніж у 2021 році. Кількість

² WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT. URL: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report>.

ДТП із загиблими та/або травмованими особами також знизилася: у 2022 році таких випадків зафіксовано 14 409, що на 25,6 % менше, ніж у 2021 році³. Знизився також і рівень злочинів, передбачених статтею 286 КК України («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), для яких адміністративні правопорушення у виді порушень ПДР є фоновим явищем. Статистична звітність Офісу Генерального прокурора свідчить, що у 2022 році у державі було обліковано 6 366 злочинів за цією статтею, з яких 1 270 діянь – за частинами 2, 3 статті 286, наслідком яких є смерть потерпілого⁴. Для порівняння: у 2021 році було обліковано 7 961 кримінальне правопорушення за статтею 286 КК України, що на 25,0 % більше. Те ж саме стосується і кримінальних правопорушень, передбачених частинами 2 і 3 вказаної статті: у 2021 їх було обліковано на 18,7 % більше (1 507 злочинів у 2021 році супроти 1 270 у 2022 році)⁵. І хоча статистичні дані свідчать про зменшення показників дорожньо-транспортних правопорушень, реальна картина держави, яка перебуває в режимі воєнного стану, значно відрізняється від статистичної. Необхідно враховувати, що статистична звітність у 2022 році в частині регіонів України формувалася в екстремальних умовах, частина території або перебувала або, на жаль, перебуває й дотепер в окупації, а на прикордонних до районів бойових дій територіях, майже кілька місяців така статистика взагалі не велася.

Таким чином, розроблення теоретичного підґрунтя дослідження автотранспортної злочинності, особливо зважаючи на зафіксовану

³ Статистика ДТП в Україні за період. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 14.08.2023).

⁴ Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 14.08.2023).

⁵ Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2021 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 14.08.2023).

статистичну нестабільність у її динаміці, підтверджує актуальність наукових пошуків у цьому напрямі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукове осмислення проблем запобігання автотранспортній злочинності здійснювали у своїх роботах такі українські науковці: С. Р. Багіров, В. С. Батиргареєва, С. С. Вітвіцький, М. Ю. Веселов, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, С. М. Гусаров, Т. О. Гуржій, Ю. Б. Данильченко, А. В. Калініна, М. Г. Колодяжний, В. А. Мисливий, С. І. Нежурбіда, О. В. Новіков, К. О. Полтава, І. О. Христич, А. О. Собакарь, С. С. Шрамко та ін.

Аспекти наукового та прикладного дискурсу у розрізі проблематики безпеки дорожнього руху предметно у літературі не розглядалися. Зважаючи на те, що визначення ступеня розроблення проблеми – важливий методологічний аспект дослідження, його розкриття доцільно здійснювати за алгоритмом, виокремлюючи різні складові. Питання методології дослідження ступеня розроблення проблеми у кримінології висвітлювали В. С. Батиргареєва, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, Р. Г. Григор'єв, М. О. Маршуба, Ю. В. Калініченко та ін.

Метою статті є огляд ключових питань наукового розроблення запобігання автотранспортній злочинності та практики його реалізації, а також окреслення перспектив подальших наукових розробок у цій сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження. Важливість аналізу наукового розроблення проблеми визначається його роллю теоретичної основи для будь-якого дослідження. Результатом еволюції наукової думки щодо цього питання стало вироблення теоретичного конструкту, який можна визначити як орієнтир для розроблення наукової проблеми. Структура такого конструкту включає в себе: а) формування понятійного апарату; б) міждисциплінарний характер пізнання та запозичення певних напрацювань з інших дисциплін; в) урахування попередніх досліджень як вітчизняної, так і зарубіжної науки; г) наявність проблемних аспектів,

пізнання складної природи яких робить необхідним подальший науковий пошук; д) забезпечення відповідної обґрунтованості теоретичних висновків та їх перевірка достатніми емпіричними дослідженнями відповідної якості⁶.

Розглянемо ключові аспекти перелічених вище елементів у контексті запобігання автотранспортній злочинності.

Кримінологічне дослідження автотранспортної злочинності нерозривно поєднане із вивченням розвитку автомобільної промисловості. Адже одним із головних результатів технічного прогресу стало не лише технологічне удосконалення транспортних засобів, а й доступність їх для населення. Відповідно це сприяло і збільшенню кількості водіїв на автошляхах, закономірним наслідком чого стала поява дорожньо-транспортного травматизму та смертності. Наукове опрацювання симбіозу цих явищ вимагало формування спеціального термінологічного апарату.

Так, поряд із кримінологічними поняттями, такими як: «злочинність», «стан злочинності», «кримінологічна характеристика», «особа злочинця», «детермінація злочинності», «запобігання», «фонові для злочинності явища» та ін., були сформульовані і поняття, що є характерними саме для вказаної сфери досліджень. Серед цих понять можна вказати такі: «державна політика у сфері безпеки дорожнього руху», «культурологія дорожнього руху», «психологія учасників дорожнього руху», «стратегія нульової смертності», «транспортна інфраструктура», «роки втраченого потенційного життя», «соціально-економічна оцінка вартості життя та здоров'я» тощо.

Розроблення проблеми запобігання автотранспортній злочинності є комплексним дослідженням. Його комплексність розкривається у міждисциплінарному характері, що виявляється у запозиченні не лише методологічних, а й категоріально-термінологічних напрацювань з цілої низки юридичних, технічних, психологічних, комп'ютерних, природничих та

⁶ Голіна В. В., Маршуба М. О. Кримінологічна характеристика особи неповнолітнього корисно-насиленницького злочинця в Україні: монографія. Харків: Право, 2014. С. 84.

інших наук. У циклі юридичних наук «партнерами» кримінології у вивченні вказаного питання стали, в першу чергу, кримінальне й адміністративне право. При розробленні заходів запобігання автотранспортній злочинності необхідно враховувати здобутки механіки (при описі механічних способів запобігання), фізики (особливо фізика різних процесів, зокрема й оптики, при розробленні, наприклад, засобів фіксації правопорушень), хімії (використання хімічних процесів для підвищення якості дорожнього полотна чи авто тощо), комп'ютерних наук (при розробленні відповідного програмного забезпечення), психології (необхідно враховувати особливості психології процесу керування автотранспортним засобом, психології пасажирів та пішоходів), педагогіки (при розробленні програм навчання водіїв, розробці профілактичних заходів для всіх учасників дорожнього руху тощо) тощо.

Зважаючи на міждисциплінарний характер проблематики безпеки дорожнього руху, її перебування у фокусі пильної уваги науковців різних галузей знань є цілком закономірним. А отже, цілком логічним задля дотримання принципу повноти дослідження під час наукової розвідки стало звернення до попередніх розробок як вітчизняної, так і зарубіжної науки. Українськими дослідниками переважно вивчаються: кримінологічні аспекти автотранспортної злочинності як окремого суспільного явища, адміністративно-правові і кримінально-правові питання убезпечення дорожнього руху, порушення правил експлуатації транспортних засобів тощо. Зарубіжні автори здебільшого у своїх публікаціях, присвячених безпеці дорожнього руху загалом та дорожньо-транспортної смертності та травматизму зокрема, висвітлюють: результати емпіричних досліджень і спостережень; аналіз і порівняння результатів, отриманих іншими дослідниками; сформульовані гіпотези; оцінку політики у сфері безпеки дорожнього руху; тенденції та прогнозування змін у розглядуваній сфері.

Одним із досліджень із вказаної проблематики є дослідження М. Бурзинської (Burzyńska M.) та М. Пікали (Pikala M.), присвячене оцінці тенденцій смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод у Польщі протягом 1999–2018 років, яке ґрунтується на базі даних щодо понад 7,5 млн смертей мешканців Польщі. Авторками виокремлено найбільш уразливі групи учасників дорожнього руху та зроблено висновки, що зміни у законодавстві мають відбуватися саме з урахуванням цих особливостей⁷.

Творчий колектив у складі В. Вейнен (Wim Wijnen), В. Вейермарс (Wendy Weijermars) та ін. здійснили аналіз офіційних оцінок вартості ДТП у країнах Європейського Союзу. Матеріалом для здійснення дослідження послуговували дані щодо грошових оцінок запобігання ДТП, смертності та травматизму на дорогах у 31 європейській країні⁸. Автори встановили, що грошова оцінка попередження летального випадку коливається від 0,7 до 3,0 млн євро. Оцінка запобігання тяжким травмам коливається від 2,5% до 34,0% вартості за смертельний випадок, а оцінка запобігання легким травмам – від 0,03% до 4,2% вартості летального випадку, а загальні витрати на ДТП становлять 0,4–4,1% ВВП. При цьому звертається увага на відмінності у включених компонентах витрат, різні визначення ступеня тяжкості травм та різні рівні заниження статистичних показників⁹.

Також на увагу заслуговують розробки вчених, які вивчають мотивацію небезпечного водіння. Так, автори статті «Теорія запланованої поведінки та порушення правил дорожнього руху: обмежувальний вплив усвідомлюваного поведінкового контролю» (С. Castanier, Th. Deroche, T. Woodman «Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived

⁷ Burzyńska, M., Pikala, M. Decreasing Trends in Road Traffic Mortality in Poland: A Twenty-Year Analysis. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2021, 18, 10411. <https://doi.org/10.3390/ijerph181910411> 1.

⁸ Wijnen W., Weijermars W., Schoeters A., Berghe W., ets. An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science*, Vol. 113. 2019, P. 318–327. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.004>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753518311500> (дата звернення: 15.09.2023).

⁹ Wijnen W., Weijermars W., Schoeters A., Berghe W., ets. Там само.

behavioural control»)¹⁰ порушення правил дорожнього руху розглядають з точки зору мотиваційного чинника і вважають, що розуміння мотивації, яка є основою небезпечної манери водіння, дозволить запобігти дорожньо-транспортним пригодам. У своєму дослідженні вони зробили спробу визначити, якою мірою соціальні когнітивні чинники, включені в теорію запланованої поведінки, можуть сприяти цьому мотиваційному процесу і допомогти пояснити частоту вчинених порушень правил дорожнього руху¹¹.

Чимало праць європейських учених присвячено дослідженню керування автомобілем у стані алкогольного сп'яніння. Адже саме через це відбувається 25 % усіх смертей на дорогах у країнах ЄС¹². Враховуючи, що 90 % усіх дорожньо-транспортних пригод у країнах ЄС пов'язані з людською помилкою, предметом наукових досліджень в цьому разі стає поведінкова психологія та засоби впливу на свідомість. Іноземні дослідники обґрунтовують, що найбільш ефективними заходами щодо убезпечення дорожнього руху є такі, що зосереджені на чинниках, пов'язаних із транспортними засобами або інфраструктурою, а найменш ефективними є заходи, орієнтовані на окремих осіб, наприклад, просвіта з питань безпеки дорожнього руху¹³.

Продовжуючи огляд дослідницьких здобутків у сфері автотранспортної злочинності, зупинимося на роботах окремих українських учених.

¹⁰ Castanier C, Deroche Th., Woodman T. Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research. P. F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 18, 2013, P. 148–158. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.014>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984781300017X> (дата звернення: 15.09.2023).

¹¹ Castanier C, Deroche Th., Woodman T. Там само.

¹² Див., напр., Cestac J., Sami Kraïem, Jean-Pascal Assailly, Cultural values and random breath tests as moderators of the social influence on drunk driving in 15 countries, *Journal of Safety Research*, Volume 56, 2016, Pages 89–96, ISSN 0022-4375, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2015.12.001>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243751500105X> (дата звернення: 15.09.2023); Lasota D, Al-Wathinani A, Krajewski P, Goniewicz K, Pawłowski W. Alcohol and Road Accidents Involving Pedestrians as Unprotected Road Users. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2020; 17(23):8995. <https://doi.org/10.3390/ijerph17238995>.

¹³ Novoa A., Pérez K., Borrell C. 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>.

В. А. Мисливий свого часу став одним із перших сучасних дослідників кримінально-правових та кримінологічних аспектів правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту¹⁴. Він на монографічному рівні, враховуючи вітчизняний і зарубіжний досвід, запропонував низку концептуальних теоретичних та практичних положень і висновків щодо убезпечення дорожнього руху в Україні. Ще у 2005 році, прогнозуючи зростання аварійності, дослідник розробив нову конфігурацію системи безпеки дорожнього руху. В. А. Мисливий до теперішнього часу продовжує розв'язувати завдання, що виникають у зв'язку з розвитком автоіндустрії, поширенням використання штучного інтелекту у транспортній сфері, через законодавчі зміни у сфері безпеки дорожнього руху, практику їх застосування та, головне, оцінку ефективності цих новел¹⁵. Цінність науково-практичних розвідок професора полягає у приверненні уваги на недоліки у нормативно-правових актах, що регулюють розглядувану сферу та наданні рекомендацій та пропозицій з метою удосконалення правового врегулювання порядку безпечної експлуатації транспортних засобів.

Одним із ґрунтовних кримінологічних досліджень автотransпортних злочинів є робота К. О. Полтави, яка у 2012–2014 роках у межах підготовки кандидатської дисертації вивчила кримінологічну характеристику та дослідила можливості запобігання автотransпортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжкими тілесними ушкодженнями. Авторка, спираючись на результати власного дослідження, виокремила детермінанти автотransпортних злочинів, до яких відносяться «об'єктивні та суб'єктивні фактори, що суперечать елементарним вимогам громадської безпеки необмеженого кола осіб і пов'язані з дефектами особистісних властивостей і

¹⁴ Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. мін-ва внутр. справ, 2004. 380 с.

¹⁵ Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару* (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 67–73.

рис правопорушників»¹⁶. Фактично вона розвинула ідеї В. А. Мисливого щодо суб'єктивних причин вчинення необережних автотранспортних злочинів. У роботі вона також зупиняється на вивченні питань віктимності учасників дорожнього руху та пропонує заходи віктимологічної профілактики, що безсумнівно важливе для запобіжної практики в цій сфері.

С. Р. Багіров крізь призму дослідження питань про необережне співзаподіяння зачіпає проблеми у сфері безпеки дорожнього руху. У своїх публікаціях він звертається до критичного аналізу проектів нормативно-правових актів, чим знов актуалізує проблему якості наукового забезпечення законотворчого процесу та проблему кримінально-правових ризиків у правотворчій і правозастосовній діяльності¹⁷. Вивчення особливостей психологічного механізму необережної поведінки дозволило зробити висновок, що «суб'єкт необережного злочину у момент вчинення діяння не сприймає свою поведінку як соціально небезпечну»¹⁸. Отже, це зміщує 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»¹⁹. Тобто фактично говориться про конкретні заходи в межах стратегічного підходу до зменшення можливостей вчинення злочинів.

Дослідження прикладного характеру проводяться фахівцями Донецького державного університету внутрішніх справ. Одним із таких є робота, присвячена питанням юридичної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, що є актуальними для

¹⁶ Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні: монографія. Харків: Право, 2014. 284 с.

¹⁷ Багіров С. Р. Недоліки проекту Закону про доповнення ст. 286 КК України нормою щодо звільнення від кримінальної відповідальності та ризики його ухвалення. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. Вип. 2 (42) 2019. С. 86–90.

¹⁸ 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, 2020. С. 19–22.

¹⁹ Багіров С. Р. Там само.

кримінологічного вивчення особи злочинця, а також кримінологічної профілактики кримінальних правопорушень, передбачених статтями 286 та 286¹ КК України²⁰.

Із 2021 року проблемні питання у сфері забезпечення дорожнього руху в Україні та шляхи їх вирішення досліджуються творчим колективом науковців НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України у межах теми фундаментального дослідження. Дослідниками розробляється методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту; здійснюється аналіз нормативно-правової бази у сфері безпеки дорожнього руху; вивчаються показники вимірювання кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також географія таких правопорушень у 2013–2020 роки; здійснюється оцінка дорожньо-транспортної аварійності останніх років в Україні та тяжкості її наслідків; вивчаються соціально-економічні втрати від ДТП з тяжкими наслідками; встановлюються детермінаційні комплекси правопорушень у цій сфері; вивчається віктимна поведінка учасників дорожнього руху та особа правопорушника; розробляється культурологічна концепція дорожнього руху; здійснюється критичний аналіз державної політики у сфері забезпечення дорожнього руху тощо.

Питання методології кримінологічного вивчення правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні висвітлюються у роботах В. С. Батиргарєєвої²¹. На думку дослідниці, обрання й грамотне застосування методологічного інструментарію дозволить

²⁰ Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання: монографія. Київ: ВД Дакор, 2022. 152 с.

²¹ Батиргарєєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. зб. наук.пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 18–29; Батиргарєєва В. С. Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 68–80.

розв'язати низку проблем, пов'язаних із різними підходами до визнання тих чи інших діянь учасників дорожнього руху правопорушеннями, відмінностями методики обрахування збитків, завданих внаслідок дорожнього травматизму, співвідносності статистичних відомостей стосовно стану дотримання правопорядку на дорогах у різних регіонах світу. Фактично вона описує алгоритм наукової розвідки, для якої велике значення мають так звані вхідні дані та надійність джерел, з яких вони отримуються, відібраний та застосований у процесі набуття необхідних відомостей інструментарій, попередні висновки, зроблені у результаті узагальнення та аналізу зібраного емпіричного масиву, синтез окремих фрагментів у цілісну картину знання певного питання, а так само підготовка прогностичних розрахунків впливу отриманого знання на стан вирішення проблеми тощо²².

Аналіз дорожньо-транспортної аварійності та оцінка тяжкості її наслідків у країні є важливими для визначення масштабів смертності та травматизму внаслідок ДТП, що, у свою чергу, є необхідним для вироблення адекватних ситуації заходів запобігання. Б. М. Головкін, співставивши абсолютні показники смертності внаслідок ДТП у 2010–2021 рр. за даними з різних джерел, установив факти зниження показників смертності внаслідок ДТП у 2016 р., що підтверджується розрахунками експертів ВООЗ, а також ймовірне приховування від обліку ДТП із загиблими й травмованими у 2021 р.²³ На його думку це пов'язано з певними недоліками Єдиної інформаційної системи МВС, а саме недосконалим механізмом збирання первинних даних про ДТП багатьма державними органами, ризиками втрати частини даних при передачі інформації про ДТП під час міжвідомчої взаємодії, різними підходами до обліку загиблих і травмованих внаслідок ДТП, можливістю корегувати дані в інформаційній

²² Батиргареева В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні.

²³ Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75.

підсистемі «Дорожньо-транспортна пригода» інформаційно-телекомунікаційної системи «Інформаційний портал Національної поліції України» в інтересах зменшення тяжкості наслідків ДТП²⁴.

Нами вже відмічалось, що одним із основних аспектів у сфері безпеки дорожнього руху, якому приділяється прискіплива увага в розвинутих країнах, є формування свідомості безпеки дорожнього руху в кожного громадянина. Для України це чи не найбільш актуальне питання сьогодення. Розробкою культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху займається В. В. Голіна. На його переконання, цей напрям є найбільш реальним і досягнення запланованої мети зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30 % до 2024 року можливе за умови підвищення рівня правосвідомості всіх учасників дорожнього руху шляхом упровадження у практику запобіжної діяльності культуролого-правового напрямку (концепції). Сутність цього напрямку полягає у посиленні правового тиску (стягнень, санкцій, конфіскації тощо) на правосвідомість і, врешті-решт, на культуру поведінки у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту²⁵.

Досліджуючи будь-яке суспільно небезпечне явище, зазвичай звертаються до позитивного досвіду встановлення над ним контролю. Такий напрям у розв'язанні проблеми безпеки дорожнього руху в Україні для своїх досліджень обрав М. Г. Колодяжний, здійснивши аналіз стратегії Vision Zero²⁶. Ця Стратегія наразі вважається найбільш дієвою відповіддю прогресивної частини людства на незадовільний стан безпеки дорожнього руху й високу смертність й травматизм під час ДТП²⁷. Дослідник акумулював у роботі

²⁴ Головін Б. М. Там само.

²⁵ Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби із злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 56–62. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/240197>; Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 58–68. URL: <http://surl.li/lurvz>.

²⁶ Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

²⁷ Колодяжний М. Г. Там само.

кращі практики забезпечення дорожнього руху розвинених країн Європи, Азії, а також США, Великої Британії, Канади, Австралії. Аналіз стратегічних рішень та інновацій, спрямованих на забезпечення дорожнього руху й експлуатації транспорту у досліджуваних країнах, дозволив М. Г. Колодязному запропонувати низку напрямів діяльності щодо посилення безпеки дорожнього руху в Україні та виділити заходи безпеки учасників дорожнього руху в умовах воєнного стану в Україні.

Кримінологічний аналіз ситуації із безпекою дорожнього руху, а саме смертності і травматизму від ДТП до і у під час воєнного стану, а також особливості запобігання ДТП у цей період висвітлювалися у роботах А. В. Калініної²⁸ та С. В. Панової²⁹. У наукових публікаціях А. В. Калініної було виокремлено низку факторів як об'єктивного так і суб'єктивного характеру, що впливають на стан дорожньої безпеки у період воєнного стану, до яких віднесено: 1) стан автотранспортних шляхів (у тому числі й можливість наявності на них вибухонебезпечних предметів, пошкодження дорожнього покриття через обстріли чи бої тощо), на які також впливають елементи дорожньої інфраструктури, у першу чергу ті, що залежать від електропостачання (як, наприклад, освітлення проїжджої частини, світлофори), а також поява нових, викликаних потребами воєнного стану (зокрема, блокпостів, укріплень), оснащення шляхів дорожніми знаками, нанесення дорожньої розмітки тощо; 2) кількість транспортних засобів на дорогах, у тому числі й поява військової техніки, та їх технічний стан (зокрема, відсутність належного контролю за підтриманням технічних умов використання транспортного засобу); 3) культуру учасників дорожнього руху

²⁸ Калініна А. В. Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 107–114.

²⁹ Панова С. В. Дорожньо-транспортний травматизм і смертність в умовах зовнішньої воєнної загрози суверенітету і територіальної цілісності України. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2022. Вип. 43. С. 77–83.

(як водіїв, так і пішоходів) тощо. Також дослідницею було визначено й головні особливості забезпечення дорожнього руху під час воєнного стану³⁰.

Висвітлені наукові дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху в Україні і за кордоном не є вичерпними, що свідчить про велику кількість питань, що потребують вирішення. Початок повномасштабної війни та введення воєнного стану ще більше загострило увагу до цієї проблематики та необхідності проведення ґрунтовних досліджень для подальшого впровадження їх у практику. Перспективами подальших досліджень забезпечення дорожнього руху в Україні є планування та прогнозування відновлення і розвитку транспортної інфраструктури країни у післявоєнний період та запобігання автотранспортній злочинності в зазначений період.

Повнота і всебічність наукового дослідження залежить від майстерності дослідника виявляти та формулювати ключові проблеми для вивчення. Наразі потребують своєї конкретизації або розкриття такі питання: теоретико-методологічні засади дослідження правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні; нормативно-правова основа забезпечення безпеки правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту; кримінологічний аналіз правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні; кримінологічна характеристика особи правопорушника у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; детермінаційні комплекси правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; досвід запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в зарубіжних країнах; розроблення стратегії запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту тощо.

Висновки. Розроблення проблематики запобігання автотранспортній злочинності перебуває у динамічному стані. Як українські, так і зарубіжні

³⁰ Калініна А. В. Там само.

дослідники гостро реагують на все нові виклики будь-якого характеру, що виникають у сфері безпеки дорожнього руху, швидко зміщуючи фокус своєї професійної уваги на вирішення того чи іншого питання. Наявні натеper наукові гіпотези, теоретичні напрацювання та висновки можуть бути основою для подальших розвідок у сфері безпеки дорожнього руху і в теоретичній, і в прикладній площині.

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, 2020. С. 19–22.
2. Багіров С. Р. Недоліки проекту Закону про доповнення ст. 286 КК України нормою щодо звільнення від кримінальної відповідальності та ризику його ухвалення. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. Вип. 2 (42) 2019. С. 86–90.
3. Батиргареєва В. С. Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. Вип. 44. С. 18–29. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-18.
4. Батиргареєва В. С. Убезпечення учасників дорожнього руху в Україні: до методології створення сучасної правової платформи в умовах євроінтеграції. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 68–80.
5. Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання: монографія. Київ: ВД Дакор, 2022. 152 с.
6. Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 58–68. URL: <http://surl.li/lurvz>.
7. Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби із злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 56–62. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/240197>.

8. Голіна В. В., Маршуба М. О. Кримінологічна характеристика особи неповнолітнього корисно-насильницького злочинця в Україні: монографія. Харків: Право, 2014. 280 с.

9. 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.

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

11. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2021 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 14.08.2023).

12. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2022 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 12.05.2023).

13. Калініна А. В. Запобігання дорожньо-транспортним пригодам в умовах воєнного стану. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. Харків: Право, 2022. Вип. 44. С. 107–114.

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

15. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юрид. акад. мін-ва внутр. справ, 2004. 380 с.

16. Мисливий В. А. Штучний інтелект як фактор запобігання дорожньо-транспортній злочинності. *Використання технологій штучного інтелекту у протидії злочинності*: матеріали наук.-практ. онлайн-семінару (м. Харків, 5 листоп. 2020 р.). Харків: Право, 2020. С. 67–73.

17. Панова С. В. Дорожньо-транспортний травматизм і смертність в умовах зовнішньої воєнної загрози суверенітету і територіальної цілісності України. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2022. Вип. 43. С. 77–83.

18. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесним ушкодженням, в Україні: монографія. Харків: Право, 2014. 284 с.

19. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2022 по 31.12.2022. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 14.08.2023).

20. Novoa Ana M., Pérez K., 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>.

21. Burzyńska M., Pikala, M. Decreasing Trends in Road Traffic Mortality in Poland: A Twenty-Year Analysis. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2021, 18, 10411. <https://doi.org/10.3390/ijerph181910411> 1.
22. Castanier C, Deroche Th., Woodman T. Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 18, 2013, P. 148–158. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.014>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984781300017X>.
23. Cestac J., Sami Kraïem, Jean-Pascal Assailly, Cultural values and random breath tests as moderators of the social influence on drunk driving in 15 countries, *Journal of Safety Research*, Volume 56, 2016, Pages 89–96, ISSN 0022-4375, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2015.12.001>. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243751500105X>.
24. Lasota D, Al-Wathinani A, Krajewski P, Goniewicz K, Pawłowski W. Alcohol and Road Accidents Involving Pedestrians as Unprotected Road Users. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2020; 17(23):8995. <https://doi.org/10.3390/ijerph17238995>.
25. Wijnen W., Weijermars W., Schoeters A., Berghe W., ets. An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science*, Vol. 113. 2019, P. 318–327. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.004>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753518311500>.
26. WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT! URL: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report>.

REFERENCES

1. Bahirov, S.R. (2020). Vrakhuvannia psikhologichnoho zmistu neoberezhnosti u derzhavniï politytsi shchodo zapobihannia zlochynam proty bezpeky dorozhnoho rukhu [Consideration of the Psychological Content of Negligence in the State Policy on Prevention of Road Traffic Safety Offences]. *Derzhavna polityka u sferi ubezpechennia dorozhnoho rukhu: teoriia, zakonodavstvo, praktyka: materialy Vseuk. nauk.-prakt. konf. (m. Kharkiv, 5 lystop. 2021 r.)*. Kharkiv: Pravo, 19–22 [in Ukrainian].
2. Bahirov, S.R. (2019). Nedoliky proektu Zakonu pro dopovnennia st. 286 KK Ukrainy normoiu shchodo zvilnennia vid kryminalnoi vidpovidalnosti ta ryzyky yoho ukhvalennia. *Visnyk NTUU «KPI». Politolohiia. Sotsiolohiia. Pravo*, Vyp. 2 (42), 86–90 [in Ukrainian].
3. Batyrhareieva, V.S. (2022). Metodolohiia kryminolohichnoho vyvchennia pravoporushen u sferi dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu v Ukraini. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*. Kharkiv: Pravo, Vyp. 44, 18–29. DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-18 [in Ukrainian].
4. Batyrhareieva, V.S. (2023). Ubezpechennia uchasnykiv dorozhnoho rukhu v Ukraini: do metodolohii stvorennia suchasnoi pravovoi platformy v

umovakh yevrointehratsii. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*. Kharkiv: Pravo, Vyp. 45, 68–80 [in Ukrainian].

5. Vitvitskyi, S.S., Veselov, M.Yu., & Pylypiv, R.M. (2022). Yurydychna vidpovidalnist za keruvannya transportnymy zasobamy u stani spianinnia: problemy ta shliakhy udoskonalennia pravovoho rehuliuвання. Kyiv: VD Dakor, 152 [in Ukrainian].

6. Holina, V.V. (2023). Kompleksnyi pidkhyd do rozrobky kulturolohichnoho napriamu zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam: poniattia, zmistovna kharakterystyka znachennia. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*. Kharkiv: Pravo, Vyp. 45, 58–68 [in Ukrainian].

7. Holina, V.V. (2021). Kultura i zakon u zapobihanni pravoporushenniam u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu. *Pytannia borotby iz zlochynnistiu*. Kharkiv: Pravo, Vyp. 41, 56–62 [in Ukrainian].

8. Holina, V.V., & Marshuba, M.O. (2014). Kryminolohichna kharakterystyka osoby nepovnitnoho korysno-nasylnytskoho zlochyntsia v Ukraini. Kharkiv: Pravo, 280 [in Ukrainian].

9. Holina, V.V., & Shramko, S.S. (2021). Kontseptualni osnovy kulturolohichnoho napriamu pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, Pravo, 113–121 [in Ukrainian].

10. Holovkin, B.M. (2022). Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini. *Problemy zakonnosti*, 156, 52–75 [in Ukrainian].

11. Yedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen-hruden 2021 roku. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kryminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> [in Ukrainian].

12. Yedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen-hruden 2022 roku. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kryminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> [in Ukrainian].

13. Kalinina, A.V. (2022). Zapobihannia dorozhno-transportnym pryhodam v umovakh voiennoho stanu. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu: zb. nauk. pr.* Kharkiv: Pravo, Vyp. 44, 107–114 [in Ukrainian].

14. Kolodiaznyi, M.H. (2022). Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy. Kharkiv: Pravo, 300 [in Ukrainian].

15. Myslyvyi, V.A. (2004). Zlochyny proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu. Dnipropetrovsk: Yuryd. akad. min-va vnutr. sprav, 380 [in Ukrainian].

16. Myslyvyi, V.A. (2020). Shtuchnyi intelekt yak faktor zapobihannia dorozhno-transportnii zlochynnosti. *Vykorystannia tekhnolohii shtuchnoho intelektu u protydii zlochynnosti: materialy nauk.-prakt. onlain-seminaru (m. Kharkiv, 5 lystop. 2020 r.)*. Kharkiv: Pravo, 67–73 [in Ukrainian].

17. Panova, S.V. (2020). Dorozhno-transportnyi travmatyzm i smertnist v umovakh zovnishnoi voiennoi zahrozy suverenitetu i terytorialnoi tsilisnosti Ukrainy. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*. Kharkiv: Pravo, Vyp. 43, 77–83 [in Ukrainian].

18. Poltava, K.O. (2014). Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannya avtotransportnym zlochynam, shcho poviazani iz zahybelliu liudei abo tiazhkymu tilesnym ushkodzhenniam, v Ukraini. Kharkiv: Pravo, 284 [in Ukrainian].

19. Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2022 po 31.12.2022. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> [in Ukrainian].

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

21. Burzyńska, M., & Pikala, M. (2021). Decreasing Trends in Road Traffic Mortality in Poland: A Twenty-Year Analysis. *Int. J. Environ. Res. Public Health*, 18, 10411. <https://doi.org/10.3390/ijerph181910411> 1.

22. Castanier, C., Deroche, Th., & Woodman, T. (2013). Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 18, 148–158, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.014>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S136984781300017X>.

23. Cestac, J., Sami, Kraïem, & Jean-Pascal, Assailly. (2016). Cultural values and random breath tests as moderators of the social influence on drunk driving in 15 countries. *Journal of Safety Research*, Vol. 56, 89–96. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S002243751500105X>.

24. Lasota, D., Al-Wathinani, A., Krajewski, P., Goniewicz, K., & Pawłowski, W. (2020). Alcohol and Road Accidents Involving Pedestrians as Unprotected Road Users. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 17(23):8995. <https://doi.org/10.3390/ijerph17238995>.

25. Wijnen, W., Weijermars, W., Schoeters, A., & Berghe, W., ets. (2019). An analysis of official road crash cost estimates in European countries. *Safety Science*, Vol. 113, 318–327. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.12.004>. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753518311500>.

26. WORLD ROAD TRAFFIC ACCIDENT REPORT! URL: <https://www.worldlifeexpectancy.com/world-road-traffic-accidents-report>.

Kalinina A. V., Shramko S. S. Prevention of motor vehicle crime: aspects of scientific and applied discourse

The article provides an overview of the state of the art in the study of motor vehicle crime as a scientific issue. It is emphasized that such a review should be carried out comprehensively, taking into account the peculiarities of the conceptual apparatus, interdisciplinary nature of cognition, previous developments of scientists, etc. The development of the problem of preventing motor vehicle crime is based on the results of research in various branches of science, for example, the sciences of the criminal law cycle, mechanics, physics, medicine, chemistry, computer science, psychology, pedagogy, etc.

It is noted that foreign authors in their publications on the problems of mortality and injuries as a result of road accidents prefer to highlight the results of empirical research and observations; analyse and compare the results obtained by other researchers; evaluate road safety policy; highlight trends in road traffic crime, forecast changes in the area under consideration, etc. Instead, Ukrainian researchers study to a greater extent the criminological aspects of road traffic crime as a separate social phenomenon, administrative and criminal law issues of road traffic safety, as well as violations of vehicle operation rules. The author emphasises that the outbreak of a full-scale war and the introduction of martial law have increased the urgency of this issue and the need for thorough research for further implementation in practice.

The start of a full-scale war in Ukraine and the introduction of martial law have further sharpened attention to road safety issues and the need for in-depth research to further implement them in practice. In this context, promising areas for further research in the field of road safety in Ukraine are: planning and forecasting the restoration and development of the country's transport infrastructure in the post-war period, prevention of road traffic crime in the specified period, etc.

Key words: *crime prevention, motor vehicle crime, road accidents, scientific study of the problem.*