

of the Criminal Code of Ukraine. It is highlighted how the provisions of treaty international humanitarian law prohibiting sexual violence correspond with forms of the crime «violation of the laws and customs of war».

It is also analyzed how the issue of criminalization of sexual violence as a war crime is proposed to be solved in the draft of the new Criminal Code of Ukraine. Arguments for improving Art. 438 of the Criminal Code of Ukraine, while taking into account the «catalogue» of war crimes enshrined in Art. 8 of the Rome Statute, are formulated.

Keywords: sexual violence, war crimes, violation of laws and customs of war, armed conflict, international humanitarian law, Rome Statute, criminalization, qualification, crimes against humanity

DOI: 10.33766/2524-0323.102.110-120

УДК: [343.9:343.24]:351.81

Колодяжний М. Г., кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник, завідувач відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України (м. Харків, Україна)
e-mail: mkolodyazhny@ukr.net
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2149-9165>

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ РЕПРЕСИВНОЇ ТА КРИМІНОЛОГІЧНОЇ МОДЕЛЕЙ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ¹

У науковій статті на підставі результатів емпіричного та теоретичного дослідження здійснена спроба визначення дієвості карального і некарального підходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту шляхом зменшення смертності й дорожньо-транспортного травматизму і так само запобігання автотранспортним правопорушенням. Виділені прояви тяжіння сучасної державної політики України у вказаній сфері до репресії: криміналізація окремих діянь; посилення адміністративної відповідальності за окремі правопорушення на транспорті; відповідна організаційна налаштованість керівництва МВС України і Національної поліції, активне застосування примусу в діяльності органів та підрозділів патрульної поліції. Наголошено, що некаральна (кримінологічна) модель забезпечення дорожнього руху базується на європейській стратегії Vision Zero. Вона відноситься до управління дорожнім рухом, безпечних доріг, сучасних транспортних засобів, забезпечення пересування учасників дорожнього руху, поставарійної діяльності. Здійснений ґрунтовний кримінологічний аналіз адміністративних стягнень за вчинення найбільш поширених правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в багатьох країнах-членах ЄС. Установлено кореляційні взаємозалежності між рівнем безпеки дорожнього руху у відповідних європейських державах

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

та розміром штрафів за деякі правопорушення у сфері дорожнього руху, а також рівнем ВВП на душу населення. Проведено такий аналіз й щодо України. Зауважено, що оцінка рівня безпеки дорожнього руху має урахувати не лише правові, а й передусім економічні чинники. Констатовано, що кримінологічна (некаральна) модель забезпечення дорожнього руху є більш ефективною порівняно з репресивним підходом. Водночас в Україні має бути застосована комбінована модель запобігання автотранспортним правопорушенням. Вона охоплює кримінологічні та деякі примусові заходи.

Ключові слова: правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, автотранспортні правопорушення, Vision Zero, забезпечення дорожнього руху, ефективність запобігання правопорушенням на транспорті, результативність профілактики правопорушень у царині безпеки дорожнього руху.

Постановка проблеми. Сучасний світ загалом й українська соціальна дійсність, зокрема, характеризуються наявністю багатьох загроз й ризиків для порушення прав та свобод людини і громадянина. Наразі найбільш потужною загрозою для життя, здоров'я, безпеки і недоторканності громадян України є зовнішня військова агресія. Водночас існують інші явища, які істотним чином впливали(ють) на смертність громадян у довоєнний, воєнний і, на жаль, впливатимуть на летальність багатьох людей у повоєнний період. Ідеться про злочинність (правопорушувальність) у сфері безпеки дорожнього руху (далі – БДР) та експлуатації транспорту.

Зазначені автотранспортні правопорушення є причиною смерті щороку до 1,35 млн осіб у всьому світі (2018 р.) [1] й до 2,8 тис. – в Україні (2022 р.) [2]. Наша держава має найнижчий показник БДР у Європі (85 смертей у ДТП на 1 млн населення у 2020 р.) [3]. Звідси шанси померти на дорогах України є вдвічі більшими, ніж у середньому у країнах ЄС, та вп'ятеро – порівняно із Норвегією. Ця країна має найвищий рівень БДР у світі (15 смертей у ДТП на 1 млн населення у 2021 р.) [4]. Через те автотранспортну правопорушувальність справедливо називають «дорожньою війною», у якій беруть участь різні категорії «військових» (учасників дорожнього руху), які аналогічно переміщуються на техніці (транспортних засобах), здатні допускати фатальні помилки у виді віктимних форм самовпевненої, легковажної, агресивної та іншої поведінки, що нерідко призводить до їх смерті або травмування.

Державна політика на глобальному і національному рівнях включає різні моделі правового регулювання суспільних відносин, а також відмінні підходи в запобіганні правопорушенням у зазначеній царині. З одного боку, має місце виражений репресивний напрям в забезпеченні дорожнього руху. Він проявляється, у тому числі, у підвищеній відповідальності за вчинення правопорушень на транспорті, особливо в деяких західних країнах. Указаний вектор чітко просліджується останніми роками у правотворчій та правозастосовній діяльності в Україні. З другого боку, вагомий профілактичний потенціал міститься у так званій предикативній (кримінологічній, нерепресивній) парадигмі забезпечення дорожнього руху. Основні її положення закріплені в європейській стратегії Vi-

sion Zero (Мета: Нуль) [5]. Зокрема, метою останньої є зменшення на 50 % смертності і тяжкого травмування учасників дорожнього руху в ЄС до 2030 р. і зведення цього показника до нульового значення до 2050 р. [6].

Пізнання анонсованої проблематики набуває особливої значущості, з огляду на отримання Україною офіційного статусу кандидата на вступ до ЄС (2022 р.), узяття нею низки зобов'язань у межах Угоди про асоціацію із ЄС (2014 р.), а також загалом на тривалий євроінтеграційний поступ нашої держави, у тому числі у сфері запобігання злочинності, та її окремим проявам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Правові аспекти забезпечення дорожнього руху вивчалися здебільшого крізь призму адміністративно- й кримінально-правового розгляду цієї проблематики такими ученими, як: В. І. Борисов, В. М. Бурдін, М. Ю. Веселов, С. В. Гізімчук, Т. О. Гуржій, Ю. С. Коллер, С. Я. Лихова, В. А. Мисливий, В. І. Осадчий, О. В. Острогляд, В. І. Приходько, І. І. Риндюк, А. О. Собакар, М. І. Хавронюк та ін. Плідно і послідовно указані та дотичні питання досліджують фахівці відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України, а саме: В. С. Батиргарєєва, В. В. Голіна, Б. М. Головін, Ю. Б. Данильченко, А. В. Калініна, М. С. Кисельова, О. В. Новіков, С. В. Панова, І. О. Христин, С. С. Шрамко. Водночас у літературі бракує наукових праць, де б під кримінологічним кутом зору, на підставі емпіричного базису, з урахуванням європейського законодавства й сучасної прогресивної практики країн ЄС здійснювалась оцінка результативності застосування каральних і некаральних підходів для підвищення рівня БДР.

Формулювання цілей. Мета статті – емпіричне обґрунтування результативності застосування карального та кримінологічного підходів у забезпеченні БДР та запобіганні автотранспортним правопорушенням.

Виклад основного матеріалу. Аналіз виступів керівництва МВС України та Національної поліції, ознайомлення із текстами законопроектів, якими останніми роками посилювалась відповідальність за правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, дає підстави стверджувати, що в Україні в основу державної політики щодо підвищення рівня БДР покладений репресивний (каральний) підхід. Він виражається в появі ознак закономірності посилення відповідальності за автотранспортні правопорушення та в інших тенденціях при вирішенні проблеми високої смертності на дорогах нашої країни.

Зокрема, у пояснювальній записці до проекту відомого «Закону № 2695», що широко обговорювався громадськістю, критикувався водіями і яким у 2021 р. було запроваджено низку непопулярних правових та організаційних нововведень у сфері дорожнього руху, записано: «...міжнародний досвід забезпечення безпеки на дорогах свідчить, що одним з найпростіших і водночас найдієвіших способів примусити водіїв дотримуватися вимог правил дорожнього руху (далі – ПДР) є запровадження системи ефективного покарання» [7].

Також нерідко з вуст представників центрального апарату Національної поліції в контексті дискусії про розмір штрафів за адміністративні правопорушення на транспорті в Україні можна почути аргументи, що вони є набагато меншими, ніж у країнах ЄС. Наводячи паралелі, більш неоднозначними і навіть

у певному сенсі більш цинічними є заяви керівників комунальних підприємств України, членів НКРЕКП (Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг) про те, що необхідність істотного збільшення розміру плати за надання комунальних послуг в Україні зумовлюється її невідповідністю такій у країнах-членах ЄС. Подібні тези виглядають цілком логічними, однак не все так просто, як здається на перший погляд. Вищенаведену позицію можна пояснити таким:

а) в основі, наприклад, мотивації прийняття рішень НКРЕКП щодо збільшення плати за комунальні послуги може перебувати дійсно об'єктивна кон'юнктура ринку енергоносіїв на певний час. Не слід виключати, що на це може впливати й особиста корупційна зацікавленість членів цього органу, підкріплена інтересами фінансових промислових груп, які фактично контролюють діяльність багатьох енергогенеруючих та енергорозподільчих компаній в Україні;

б) керівництву Національної поліції зручніше звітувати перед суспільством саме кількістю винесених постанов про вчинення водіями адміністративних правопорушень й обсягом сплачених ними штрафів протягом року, ніж анонсувати аморфні результати здійсненої профілактичної діяльності щодо запобігання учиненню автотранспортних правопорушень, оцінити результативність якої є набагато складніше;

в) анонсовані тези ігнорують найважливішу обставину у виді економічного чинника (обсяг ВВП на душу населення в конкретній країні) і, відповідно, його врахування при прийнятті рішення щодо збільшення розміру штрафів або плати за комунальні послуги.

Нагадаємо, що «Законом № 2695» була не лише закріплена кримінальна відповідальність за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння, у ст. 286-1 КК України (цей крок вітається, оскільки у такий спосіб було усунуто відповідну правову прогалину), а й посилено адміністративну відповідальність за окремі правопорушення, як-то: керування транспортним засобом у стані сп'яніння – збільшено штраф з 10,2 тис. грн до 17-51 тис. грн; залишення місця ДТП – у 13 разів порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами – у 10 разів; керування водієм транспортним засобом, не зареєстрованим або не переєстрованим в Україні в установленому порядку, його експлуатація без номерного знака чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 м – у 5 разів; повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, указаних у попередньому пункті, – у 6,5 разів; перевищення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на 20 км/г, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів – майже у 1,5 рази тощо [8].

Крім цього, у першому варіанті проекту «Закону № 2695» закріплювались елементи жорсткого поліцейського примусу на кшталт практики США (передача водійського посвідчення у руки поліцейського, обов'язок водія за вимогою патрульного заглушити двигун автомобіля, заборона пасажиру виходити із транспортного засобу, якщо так вважає поліцейський та ін.). На щастя, широкий

громадськості вдалось відстояти власну позицію і захистити права громадян від потенційного свавілля, яке могло б настати в разі прийняття цього законопроекту в редакції, що лобіювалась МВС України. Наведені обставини указують на тяжіння державної політики України до застосування саме репресивної моделі забезпечення дорожнього руху.

Для більш чіткого визначення кореляційних зв'язків між правовими, економічними чинниками та станом БДР проаналізуємо розмір штрафів за найбільш поширені правопорушення на транспорті в ЄС та в Україні. Так амплітуда розмірів адміністративних штрафів за перевищення швидкості в європейських країнах є достатньо великою. Такі стягнення нерідко варіюються не лише від особливостей ділянки дороги (у місті, поза містом, автомагістраль), де було допущено порушення вимог швидкісного режиму руху, а й від значення самої швидкості. Найбільші штрафи за перевищення швидкості до 20 км/год мають місце в Норвегії (від 781 євро), Швейцарії (від 375 євро), Швеції (від 305 євро), та деяких інших державах, а найменші – у Польщі (від 22 євро), Австрії (від 30 євро) та Греції (від 50 євро). Суворо відповідальність за перевищення швидкості до 50 км/год передбачена в Норвегії (тимчасове позбавлення посвідчення водія або позбавлення волі), Швейцарії (позбавлення волі від 1 року), Франції (штраф від 1,5 тис. євро) тощо. Найбільш гуманний підхід за перевищення цієї швидкості застосований у виді штрафу на Мальті (від 70 євро), в Ірландії (від 80 євро) і Польщі (від 90 євро) [9]. Однак це є умовним групуванням, оскільки існують держави, де розмір штрафу для порушника не є фіксованим, а залежить від рівня його доходів (Фінляндія, Швейцарія).

Подібний кримінологічний аналіз потребує додаткового узгодження на предмет визначення відповідної кореляції розміру адміністративних штрафів за вказане адміністративне правопорушення, а також обсягу ВВП на душу населення з рівнем БДР у відповідних країнах ЄС. Виходить, що в європейських державах, де законодавчо встановлені високі штрафи за швидкісну їзду, є найбільш сприятливою ситуація із БДР. Це наочно демонструє показник смертності від дорожньо-транспортного травматизму. Саме в таких країнах, як Норвегія, Швеція, Швейцарія та ін. зафіксовані одні з найменших коефіцієнтів летальності учасників дорожнього руху (17-26 смертей від ДТП на 1 млн населення у 2020 р.). Цей показник у них був набагато меншим середньоєвропейського значення, яке у 2020 р. становило 42 смерті від ДТП у розрахунку на 1 млн населення [10]. Паралельно в найбільш заможних європейських державах (Люксембург, Норвегія, Ірландія, Швейцарія, Данія, Швеція та ін.) за рівнем ВВП на душу населення (42-82 тис. євро) аналогічно є найменшим показник смертності від ДТП. Щодо країн, де мають місце найменші штрафи за швидкісну їзду, то в них, за окремими винятками, з одного боку, зафіксований невеликий ВВП на душу населення [11], а з другого – найвищий коефіцієнт летальності від дорожньо-транспортного травматизму. У всіх незможних країнах-членах ЄС, окрім Мальти, Іспанії, Словенії, рівень смертності від ДТП більший за середньоєвропейський.

У вивченні подібних кореляційних зв'язків найбільш яскравим є приклад саме України, де станом на 2020 р. мали місце найменші, порівняно з країнами

ЄС, штрафи за перевищення швидкості на 20 км/год (11 євро) і на 50 км/год (57 євро). Крім того, в Україні є найменшим серед досліджених європейських країн показник ВВП на душу населення – усього 3,5 тис. євро на рік (2020 р.) [12]. Не дивно, що на сьогодні в нашій державі зафіксована вкрай несприятлива ситуація зі станом БДР та експлуатації транспорту.

Для формування повного кримінологічного уявлення щодо ступеня жорсткості адміністративних санкцій за порушення ПДР у країнах ЄС пропонується дослідити розмір штрафів за інші поширені правопорушення водіїв. Зокрема, штраф за управління транспортними засобами у стані сп'яніння найбільшим є у Норвегії (5,7 тис. євро), Італії (1,5 тис. євро) та Литві (1,1 тис. євро), а найменшим – у Чехії (19 євро), Латвії (20 євро) і Франції (135 євро). Шодо проїзду на заборонний сигнал світлофору, то найбільш вагомими грошові стягнення мають наразі місце в Норвегії (756 євро), Греції (700 євро) та Нідерландах (240 євро), а найменш значними – у Чехії (38 євро), Латвії (40 євро) й Австрії (70 євро) [13].

Однозначної відповіді щодо кореляції між розміром штрафу за ці правопорушення та станом БДР в окремих європейських країнах дати неможна. Для одних країн (Норвегія, Італія, Іспанія) такий зв'язок є більш очевидним, для деяких інших (Ірландія, Австрія, Франція) – він виявляється несуттєвим. Це свідчить, як мінімум, про те, що на стан БДР в останніх трьох зазначених та деяких інших державах впливає не лише суворість адміністративної відповідальності, а й інші обставини.

Указана теза підтверджується результатами інших досліджень, здійснених зарубіжними ученими. Зокрема, було емпірично обґрунтовано, що збільшення ВВП на душу населення на 1 тис. дол. США у короткостроковій перспективі певним чином погіршує (+0,58) стан БДР. Це пов'язується передусім зі зростанням рівня автомобілізації. Однак у довгостроковій перспективі покращення економіки країни позитивно (-1,59) відбивається на показниках смертності від ДТП [14].

На перебільшене значення суворості юридичної відповідальності в цьому контексті вказують результати дослідження European Barometer, здійсненого у 2021 р. в 11 європейських країнах. Воно показало, що більшість опитаних європейців здебільшого мотивує дотримуватись ПДР не страх бути покараними, а саме зацікавленість власною безпекою на дорозі [15]. Виходить, що на відносно високий рівень БДР у багатьох країнах ЄС впливають не лише правові, а й соціально-психологічні та, головним чином, економічні чинники.

Така ситуація врахована при реалізації європейської стратегії Vision Zero, яка базується на кримінологічній (некаральній) моделі забезпечення дорожнього руху. Остання складається із комплексу взаємопов'язаних загальносоціальних напрямів діяльності щодо: а) управління безпекою дорожнього руху; б) безпеки пересування по дорогах; в) безпеки транспортних засобів; г) безпеки учасників дорожнього руху; д) медицини катастроф [16; 17]. Тому ті країни, які першими почали впроваджувати подібну проактивну стратегію (Швеція у 1997 р., Норвегія у 1999 р.), мають один з найвищих у світі рівнів БДР.

Наведені результати емпіричного обґрунтування сумнівної дієвості репресивного напрямку запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху доповнюються теоретичними напрацюваннями провідних учених з цього питання. Так В. М. Др'омін наголошує, що правові заборони не здатні змінити ані соціальний статус людей у суспільстві, ані їх відношення один до одного, ані систему колективних цінностей. Влада, яка розраховує на всесилля каральних заходів у запобіганні злочинності, приречена на невдачу [18]. М. В. Карчевський, застосовуючи можливості обчислювального кримінологічного обґрунтування у виді відповідних інформаційних технологій, доходить справедливого висновку про примітивізацію запобігання злочинності в Україні, яка виражається, окрім іншого, у збільшенні заборон і санкцій у нормах чинного законодавства [19]. Причому цю тенденцію можна поширити на норми як кримінального, так й адміністративного законодавства.

Вторинність репресивного напрямку роботи органів та підрозділів Національної поліції визначено й у ст. 23 Закону України «Про Національну поліцію». Їх першочерговими повноваженнями названі, окрім іншого, саме здійснення профілактичної діяльності, а також виявлення причин та умов, що сприяють учиненню правопорушень [20]. Крім того, в останніх дослідженнях адміністративно-правового регулювання діяльності поліції зазначається, що метод переконання разом із методом служіння є пріоритетними, порівняно із методом примусу, який включає заходи реагування на правопорушення [21, с. 60]. Інші дослідники додають, що однією з особливостей адміністративного примусу з боку патрульної поліції у сфері дорожнього руху є його допоміжний характер відносно переконання [22, с. 99].

Висновки. Отже, можна підсумувати таке:

1. Кореляційні зв'язки високих штрафів за автотранспортні правопорушення із високим рівнем БДР в окремих країнах ЄС мають місце, однак вони не є настільки однозначними, щоб констатувати про їх виключне значення.

2. Підвищення рівня БДР з акцентуацією уваги на репресії є утопією й світоглядним атавізмом, який не відповідає гуманістичним засадам формування сучасного законодавства, а також державній політиці в указаній сфері відповідно до європейських стандартів.

3. Обґрунтування необхідності постійного посилення юридичної відповідальності за вчинення правопорушень на транспорті з урахуванням відповідної європейської практики є частково маніпулюванням суспільною свідомістю, що ігнорує визнання ефективності економічних чинників, які лежать в основі високого рівня БДР у багатьох країнах ЄС.

4. Економічна складова, на яку спирається кримінологічна (некаральна) модель забезпечення дорожнього руху, дозволяє реалізувати різні напрями європейської стратегії Vision Zero, включаючи: розвиток дорожньо-транспортної інфраструктури; упровадження сучасних технологій у дороги й транспортні засоби; розширення мережі засобів автоматичної фіксації порушень ПДР; належне грошове і матеріально-технічне забезпечення патрульних поліцейських.

5. Ефективність кримінологічного підходу щодо підвищення рівня БДР загальною й скорочення смертності й дорожньо-транспортного травматизму, зокрема, залежить від удосконалення всіх елементів складної соціальної системи «учасники дорожнього руху–транспортні засоби–дороги».

6. У діяльності підрозділів патрульної поліції України методи переконання і сервісу мають домінувати над примусом, у тому числі щодо реагування на автотранспорті правопорушення та притягнення учасників дорожнього руху до відповідальності.

7. З урахуванням у цілому невисокого рівня правової культури і правосвідомості українців держава не може і не має відмовлятися від адміністративно- й кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері БДР. Тому в Україні має бути запроваджена комбінована модель забезпечення дорожнього руху, що базуватиметься передусім на кримінологічній парадигмі вирішення цієї соціальної проблеми, доповненої дозованими примусовими заходами.

8. Запропонована наукова дискусія потребує свого продовження шляхом визначення впливу інших обставин (якість доріг, розвиток інших елементів дорожньо-транспортної інфраструктури, ступінь упровадження інновацій у транспортній галузі, кількість автоматичних засобів фіксації порушень ПДР) на рівень БДР.

Використані джерела:

1. Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organization, 2018. 20 p. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-NMH-NVI-18.20>.

2. Статистика ДПП в Україні. [Електронний ресурс] URL : <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>. (дата звернення: 16.05.2023)

3. Головкін Б. М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2022. Вип. 156. С. 52–75. DOI : 10.21564/2414-990X.156.252879.

4. Road Safety Annual Report – 2022 / International Transport Forum. Paris, 2022. 78 p. [Електронний ресурс] URL : <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/itad-road-safety-annual-report-2022.pdf>.

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

6. EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Recommendations on next steps towards «Vision Zero». [Електронний ресурс] URL : https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EN.html. (дата звернення: 16.03.2023)

7. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі порушення у сфері безпеки дорожнього руху». URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2695&skl=10. (дата звернення: 16.03.2023)

8. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: Закон України від 16.02.2021 р. № 1231-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>. (дата звернення: 16.03.2023)

9. Наливанна Д., Дядюк Ю. Як карають за перевищення швидкості в Україні та країнах Європи. URL : <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/>.
10. Road safety targets: Monitoring report / European Road Safety Observatory, 2021. 8 p. URL : https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf.
11. Real GDP per capita. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_08_10/default/bar?lang=en.
12. Валовий внутрішній продукт (ВВП) в Україні. [Електронний ресурс] URL : <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>. (дата звернення: 16.05.2023)
13. EU Driving Penalties Report. [Електронний ресурс] URL : <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-takrayinah-yevropy/>.
14. Dadgar I., Norström T. Short-term and long-term effects of GDP on traffic deaths in 18 OECD countries, 1960–2011. *Epidemiology & Community Health*. 2017. Vol. 71. Issue 2. P. 146–153. DOI: <http://dx.doi.org/10.1136/jech-2015-207138>.
15. Europeans and Responsible Driving. March 2021. [Електронний ресурс] URL : https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2021-05/2021-05-Fordation%20VINCI%20Autoroutes-European%20Barometer%20results_GLOBAL-ENG.pdf.
16. About program We live Vision Zero. [Електронний ресурс] URL : <http://www.welivevisionzero.com/about-program-we-live-vision-zero/>. (дата звернення: 16.05.2023)
17. Колодяжний М. Г. Європейська стратегія Vision Zero: сутність й напрями запровадження в Україні. *Нове українське право*. 2022. Вип. 6. Т. 1. С. 172–178. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2022.6.1.24>.
18. Дрёмин В. Н. Социальная аномия как криминологический феномен. *Актуальные проблемы политики*: зб. наук. пр. / керівник авт. кол. С. В. Ківалов; відп. за вип. Л. І. Кормич. Одеса: Фенікс, 2011. Вип. 42. С. 230–241.
19. Карчевський М. В. Обчислювальне криминологічне обґрунтування: поняття, можливості та перспектив використання. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2022. Вип. 4. С. 112–126. DOI : <https://doi.org/10.33766/2524-0323.100.112-126>.
20. Про Національну поліцію: Закон України від 2.07.2015 р. № 580–VIII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>. (дата звернення: 16.05.2023)
21. Адміністративно-правове регулювання діяльності патрульної поліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія / Х. П. Ярмакі, Р. М. Пилипів, М. Ю. Веселов. Житомир: Вид. О. О. Євенок, 2019. 240 с.
22. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В. І. Варивода, Д. А. Євдокимов, В. Г. Сюрвачик та ін. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.

References:

1. Global status report on road safety 2018: summary (2018). Geneva: World Health Organization. [Electronic resource]. URL : <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-NMH-NVI-18.20>. [in English].
2. Statystyka DTP v Ukraini. (N. d.) [Electronic resource] N. p. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka>. [in Ukrainian].
3. Holovkin, B. M. (2022) Otsinka dorozhno-transportnoi avariynosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini. *Problemy zakonnosti – Problems of legality, issue 156*, 52-75. DOI : 10.21564/2414-990X.156.252879. [in Ukrainian].

4. Road Safety Annual Report – 2022 (2022) / International Transport Forum. Paris. (N. d.) [Electronic resource] N. p. URL : <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2022.pdf>. [in English].

5. Kolodiazhnyi, M. H. (2022) *Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy: monohrafiia*. Kharkiv: Pravo. [in Ukrainian].

6. EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Recommendations on next steps towards «Vision Zero». (N. d.) [Electronic resource] N. p. URL : https://www.europa.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EN.html. [in English].

7. Poiasniuvalna zapyska do proiektu Zakonu Ukrainy «Pro vnesennia zmin do deiakyykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi porushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu». (N. d.) [Electronic resource] N. p. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2695&skl=10. [in Ukrainian].

8. Pro vnesennia zmin do deiakyykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu: Zakon Ukrainy vid 16.02.2021 r. № 1231-IX (2021). N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>. [in Ukrainian].

9. Nalyvanna, D., Diadiuk, Yu. (N. d.) Yak karaiut za perevyschennia shvydkosti v Ukraini ta krainakh Yevropy. N. p. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/>. [in Ukrainian].

10. Road safety targets: Monitoring report (2021) / European Road Safety Observatory. [Electronic resource] N. p. URL : https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-12/ERSO_ROAD_SAFETY_TARGETS_MONITORING_Nov2021_final.pdf. [in English].

11. Real GDP per capita. (N. d.) [Electronic resource] N. p. URL : https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_08_10/default/bar?lang=en. [in English].

12. Valovyi vnutrishnii produkt (VVP) v Ukraini. (N. d.) [Electronic resource] N. p. URL : <https://index.minfin.com.ua/ua/economy/gdp/>. [in Ukrainian].

13. EU Driving Penalties Report. (N. d.) [Electronic resource] (N. p.) URL: <https://cedem.org.ua/analytics/ukrayini-ta-krayinah-yevropy/>. [in English].

14. Dadgar I., Norström T. (2017) Short-term and long-term effects of GDP on traffic deaths in 18 OECD countries, 1960–2011. *Epidemiology & Community Health, vol. 71, issue 2, 146-153*. DOI : <http://dx.doi.org/10.1136/jech-2015-207138>. [in English].

15. Europeans and Responsible Driving. March 2021. (2021) [Electronic resource] N. p. URL : https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2021-05/2021-05_Fondation%20VINCI%20Autoroutes-European%20Barometer%20results_GLOBAL-ENG.pdf. [in English].

16. About program We live Vision Zero. N. d. [Electronic resource] N. p. URL : <http://www.welivevisionzero.com/about-program-we-live-vision-zero/>. [in English].

17. Kolodiazhnyi, M. H. (2022) Yevropeiska stratehiia Vision Zero: sutnist y na pryamy zaprovadzhenia v Ukraini. *Nove ukrainske pravo – New ukrainian law, issue 6, vol. 1, 172-178*. DOI : <https://doi.org/10.51989/NUL.2022.6.1.24>. [in Ukrainian].

18. Dryomin, V. N. (2011) Sotsialnaya anomiya kak kriminologicheskii fenomen. *Aktualni problemi politiki : zb. nauk. pr. – Actual political problems: coll. of science etc., issue 42, 230-241*. S. V. Kivalov (Ed.); vidp. za vip. L. I. Kormich. Odesa: Feniks. [in Ukrainian].

19. Karchevskiy, M. V. (2022) Obchysliuvalne kryminolohichne obruntuвання: poriatia, mozhyvosti ta perspektyvy vykorystannia. *Visnyk LDUVS im. E. O. Didorenka – Bulletin of E. O. Didorenko Luhansk State University of Internal Affairs, issue 4, 112-126*. DOI : <https://doi.org/10.33766/2524-0323.100.112-126>. [in Ukrainian].

20. Pro Natsionalnu politsiu: Zakon Ukrainy vid 2.07.2015 r. № 580–VIII (2015). N. p. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>. [in Ukrainian].

21. Administratyvno-pravove rehulivannia diialnosti patrolnoi politsii shchodo zabezpechennia bezpeky dorozhnogo rukhu v Ukraini (2019): monohrafiia / Kh. P. Yarmak, R. M. Pylypiv, M. Yu. Veselov (Eds.). Zhytomyr: Vyd. O. O. Yevenok. [in Ukrainian].

22. Zabezpechennia Natsionalnoi politsiiei bezpeky dorozhnogo rukhu: pravovi ta orhanizatsiini aspekty: metod. rek. (2019) / V. I. Varyvoda, D. A. Yevdokymov, V. H. Siuravchuk (Eds.) et al. Kyiv: Nats. akad. vnutr. Sprav. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редколегії 30.03.2023

Kolodyazhny M., PhD, Senior researcher, Head of the Department of Criminological Research Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems National Academy of Law Sciences of Ukraine (Kharkiv, Ukraine)

EVALUATION OF THE EFFECTIVENESS OF REPRESSIVE AND CRIMINOLOGICAL MODELS OF TRAFFIC SAFETY

In the scientific article, based on the results of empirical and theoretical research, an attempt was made to determine the effectiveness of punitive and non-punitive approaches to increase the level of road traffic safety and transport operation by reducing mortality and traffic injuries, as well as preventing motor vehicle offenses. Manifestations of the tendency of the modern state policy of Ukraine in the specified sphere towards repression are highlighted: criminalization of certain acts; strengthening of administrative responsibility for certain offenses in transport; the appropriate organizational attitude of the leadership of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine and the National Police, active use of coercion in the activities of bodies and units of the patrol police. It was emphasized that the non-punitive (criminological) model of road safety is based on the European Vision Zero strategy. It concerns traffic management, safe roads, modern vehicles, ensuring the movement of road users, and post-accident activities. A thorough criminological analysis of administrative fines for committing the most common offenses in the field of traffic and transport operation in many EU member states was carried out. Correlative interdependencies between the level of road safety in the relevant European states and the amount of fines for some traffic offenses, as well as the level of GDP per capita, have been established. Such an analysis was also conducted for Ukraine. It is emphasized that the assessment of the level of road safety should take into account not only legal, but also primarily economic factors. It was established that the criminological (non-punitive) model of traffic safety is more effective compared to the repressive approach. At the same time, a combined model of prevention of motor vehicle offenses should be applied in Ukraine. It covers criminological and some coercive measures.

Keywords: offenses in the field of road traffic safety, motor vehicle offences, Vision Zero, road safety, effectiveness of prevention of offenses in transport, effectiveness of prevention of offenses in the field of road traffic safety.