

УДК 343.9

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2023.80.2.3>

КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЖЕРТВ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИХ ПРИГОД

Головкін Б.М.,

*доктор юридичних наук, професор,
головний науковий співробітник
відділу кримінологічних досліджень*

*Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності
імені академіка В.В. Сташиса*

Національної академії правових наук України

ORCID: 0000-0002-0333-9806

Головкін Б.М. Кримінологічна характеристика жертв дорожньо-транспортних пригод.

У статті проаналізовано рівень, структуру і динаміку дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, загиблими і травмованими за 2012–2023 роки в Україні. Встановлено стійку загальну тенденцію до зменшення кількості ДТП з постраждалими (– 64,4%), а також чисельності загиблих (– 44,1%) і травмованих (– 66,0%) за вказаний період, що в основному пов'язано з неповним обліком статистичних даних, які не надходять з тимчасово окупованих територій, і територій, на яких ведуться бойові дії. Відчутного покращення безпекової ситуації у сфері дорожнього руху не відбулося. У 2023 р. чисельність жертв ДТП зростає, особливо серед дітей і пішоходів. Найчастіше в аваріях зазнають серйозних травм або смерті водії (40,7%) і пасажирів (32,7%), а також пішоходи (20,7%) та велосипедисти (5,7%). За віком переважають особи, яким 21–64 роки, за ними йдуть діти від народження до 15 років – 7,8%, особи від 65 років і старші – 6,2%, а також 16–17-річні – 4,8%. З'явилися нові учасники дорожнього руху, а саме: військовослужбовці, волонтери, члени територіальної оборони, які нерідко створюють аварійні ситуації на дорогах або стають жертвами ДТП. В умовах затяжної війни спостерігається збільшення проявів віктимної поведінки серед користувачів доріг і одночасно знижується дисциплінованість водіїв транспортних засобів. Найбільша кількість загиблих і травмованих у ДТП фіксується у прифронтових регіонах та столиці. Стабілізувалася ситуація на західній частині України. Значний вплив на віктимізацію населення здійснюють інфраструктурні, психологічні і поведінкові фактори, пов'язані з війною. Близько половини пішоходів і третина велосипедистів загинули або зазнали серйозних травм з власної вини, ігноруючи правила обережності. У зоні підвищеного ризику перебувають мотоциклісти, водії скутерів, електросамокатів, які рухаються проїзною частиною без захисних шоломів у темну пору доби. Контингент вразливих до аварій учасників дорожнього руху стрімко збільшується за рахунок маломобільних груп населення, що постраждали внаслідок війни. Це має бути враховано державою в новій стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: дорожній рух, безпека, користувачі доріг, аварійність, травматизм, смертність, віктимізація.

Holovkin B.M. Criminological characteristics of traffic accident victims.

The article analyzes the level, structure, and dynamics of road traffic accidents with casualties, fatalities, and injuries for 2012–2023 years in Ukraine. A stable general trend towards a decrease in the number of road accidents with victims (– 64.4%), as well as the number of dead (– 44.1%) and injured (– 66.0%) over the specified period, which is mainly related to incomplete accounting of statistical data that do not come from temporarily occupied territories and territories where hostilities are taking place. There was no noticeable improvement in the safety situation in the field of road traffic. In 2023 year, the number of road accident victims will increase, especially among children and pedestrians. Most often, accidents result in serious injuries or death are drivers (40.7%) and passengers (32.7%), as well as pedestrians (20.7%) and cyclists (5.7%) are most often seriously injured or killed in accidents.

By age, people aged 21-64 dominate, followed by children from birth to 15 years old – 7.8%, people from 65 years and older – 6.2%, and 16-17-year-olds – 4.8%. New road users have appeared, namely: military personnel, volunteers, members of the territorial defense, who often create emergencies on the roads or become victims of road accidents. In the conditions of a protracted war, there is an increase in manifestations of victim behavior among road users, and at the same time, the discipline of vehicle drivers is decreasing. The largest number of dead and injured in road accidents fixed in the frontline regions and the capital. The situation in the western part of Ukraine stabilized. Infrastructural, psychological and behavioral factors related to war have a significant influence on the victimization of the population. About half of pedestrians and a third of cyclists killed or seriously injured through their own fault, ignoring safety rules. Motorcyclists, drivers of scooters, electric scooters, who move along the roadway without protective helmets in the dark are in the zone of increased risk. The number of road users vulnerable to accidents is rapidly increasing due to the low-mobility population groups affected by the war. This should be taken into account by the state in the new road safety strategy.

Key words: road traffic, safety, road users, accidents, injuries, mortality, victimization.

Постановка проблеми. Безпека дорожнього руху є одним із основних компонентів сталого розвитку економіки і суспільства. Її стан оцінюється за показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод (*дали* – ДТП), зокрема кількістю загиблих і травмованих осіб у ДТП. Зазначені показники враховуються міжнародними інституціями при оцінюванні рівня виконання Україною рекомендацій і зобов'язань щодо інтеграції національної транспортної інфраструктури до європейської транспортної системи, а також упровадження міжнародних стандартів з безпеки дорожнього руху. З наведеного слідує, що безпека дорожнього руху є соціально чутливою проблемою, вирішення якої формує ставлення населення до органів охорони правопорядку, державної влади і місцевого самоврядування, а також впливає на імідж держави на міжнародній арені. У зв'язку з цим реальні обсяги, причини і наслідки віктимізації учасників дорожнього руху можуть недооцінюватися, що спонукає дослідити це питання.

За часів незалежності (1991–2023 рр.) внаслідок ДТП в Україні загинуло близько 192 тис. осіб і понад 1,8 млн отримали не смертельні травми. Загальна тенденція до поступового зниження кількості загиблих і травмованих внаслідок ДТП у довоєнний період (2014–2021 рр.) змінилася погіршенням цих показників під час повномасштабної збройної агресії РФ проти України, навіть в умовах неповного статистичного обліку даних. А тому слід розібратися з причинами і наслідками збільшення рівня віктимізації учасників дорожнього руху та надати кримінологічну характеристику жертвам ДТП.

Стан опрацювання проблематики. Зазвичай дослідження жертв ДТП обмежується аналізом статистичних даних про кількість загиблих і травмованих в аваріях на дорогах. Так, в роботах О.В. Новікова інформація про потерпілих аналізується у контексті вивчення рівня, структури, динаміки, регіональних особливостей та наслідків кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [1, с. 52–54; 2, с. 38-39].

Разом з тим, є роботи, в яких наводяться соціально-демографічні ознаки потерпілих у ДТП. Зокрема, в дисертаційному дослідженні Є.О. Жученко надано віктимологічну характеристику потерпілим-водіям і пішоходам. Зазначається, що за віком переважають 20-40 річні особи (52,2%); за соціальним становищем більшість належить до робітників (43,4%), працівників аграрного сектору (27,7%) та службовців (18,1%). Решта потерпілих-водіїв були підприємцями (7,3%), пенсіонерами (1,3%), учнями навчальних закладів (1,7%). Трудова діяльність 38,0 % потерпілих пов'язана з роботою на транспорті [3, с. 157]. За інформацією вказаного автора, структура потерпілих-пішоходів має такий вигляд: діти до 7 років – 7,4%, 7-18 років – 15,8%, 19-29 – 13,5%, 30-39 – 16,8%, 40-49 – 15,4%, 50-59 – 16,3%, 60 і старші – 14,8%. Значну частину становлять неповнолітні (23,2%) [3, с. 159].

Метою статті є надання кримінологічної характеристики жертв дорожньо-транспортних пригод і визначення загальних тенденцій віктимізації учасників дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Кримінологічна характеристика передбачає дослідження інформації про жертв ДТП, а також віктимологічно значущих ознак учасників дорожнього руху. Указана характеристика надається за результатами аналізу даних статистичної звітності Департаменту патрульної поліції, що відображають кількісні, якісні та кількісно-якісні показники дорожньо-транспортного травматизму і смертності, а також на підставі результатів спеціальних

емпіричних досліджень. Для кращого розуміння тенденцій щодо віктимізації населення у сфері дорожнього руху доцільно порівнювати дані за два періоди: довоєнний 2012-2021 рр. і під час повномасштабної збройної агресії РФ проти України. Розпочнемо з аналізу рівня ДТП із загиблими і травмованими за вказані періоди (див. табл 1).

Табл 1.

Абсолютні показники ДТП з постраждалими, загиблими і травмованими за 2012-2023 рр.
(за даними Патрульної поліції) [4].

Роки	ДТП з постраждалими	Загинуло	Травмовано
2012	30660	5094	37503
2013	30573	4732	37475
2014	26076	4432	32267
2015	25493	4003	31600
2016	26782	3410	33613
2017	27220	3432	34677
2018	24294	3350	30884
2019	26052	3454	32736
2020	26140	3541	31974
2021	24521	3238	29738
2022	18628	2791	23145
2023 (10 міс.)	19743	2248	24774

Наведені в табл. 1 значення показників демонструють стійку загальну тенденцію до зменшення кількості ДТП з постраждалими (– 64,4%), а також чисельності загиблих (– 44,1%) і травмованих (– 66,0%) внаслідок ДТП протягом останніх неповних дванадцяти років. З кримінологічної точки зору це може свідчити про зменшення бази загальнодержавного статистичного спостереження і неповний статистичний облік ДТП з тяжкими наслідками, а також про застосування дієвих заходів профілактики і контролю, що дали певний позитивний ефект протягом цих років. Проте, на мою думку основною причиною все-таки є некоректність статистичної інформації, про що зазначалося в попередніх публікаціях [5, с. 12–19; 6, с. 62–67].

Протягом 2012-2015 рр. фіксувалося зниження рівня загиблих і травмованих у ДТП, що головним чином пояснюється ненадходженням статистичних даних з тимчасово окупованих територій АР Крим, м. Севастополя, окремих районів Донецької і Луганської областей (починаючи з 2014 р.). Помітне зменшення кількості загиблих і травмованих в ДТП у 2016 р., імовірно викликане штучним заниженням статистичних показників, позаяк в цьому році завершилася Державна цільова програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху до 2016 р. і потрібно було звітувати про досягнуті результати, у тому числі перед ООН і ВООЗ. Нагадаємо, за оцінками ВООЗ у 2016 р. кількість загиблих у ДТП в Україні була майже вдвічі більшою за офіційні показники і становила 6089 осіб, а не 3410 [6, с. 66].

У період з 2016 по 2021 роки щорічна кількість загиблих в ДТП суттєво не змінювалася, а чисельність травмованих несуттєво коливалася, то у бік збільшення, то навпаки. Це свідчить про збереження вагомego впливу на рівень дорожньо-транспортного травматизму і смертності таких ключових факторів ризику виникнення ДТП з тяжкими наслідками, як перевищення безпечної швидкості, невикористання засобів пасивної безпеки, відволікання уваги під час руху, а також порушення правил маневрування і проїзду перехресть, недотримання безпечної дистанції, проїзд на забороняючий сигнал світлофору. Крім того, незначне зниження рівня дорожньо-транспортного травматизму і смертності у 2021 р. пов'язане із зменшенням інтенсивності дорожнього руху через загальнодержавні карантинні обмеження для населення.

Під час розпочатої повномасштабної збройної агресії РФ проти України (2022 р.) частка загиблих і травмованих зменшилася на 14 і 22% відповідно (див. табл. 1). Щоправда це відбулося за умов неповного статистичного обліку ДТП з тяжкими наслідками, оскільки не враховувався значний обсяг даних із тимчасово окупованих територій і територій, на яких велися активні бойові дії. Водночас, відбулося наймасштабніше за роки незалежності зменшення кількості учасників дорожнього руху, пов'язане з еміграцією населення за межі України. Позитивно вплинуло на рі-

вень травматизму і смертності встановлення на дорогах загальнодержавного і місцевого значення великої кількості блокпостів і штучних перешкод для зниження швидкості та зупинки транспортних засобів, що сприяло зниженню швидкості руху.

За 10 міс. 2023 р. спостерігалось погіршення рівня безпеки дорожнього руху порівняно з минулорічними показниками, а саме: на понад третину збільшилася кількість ДТП із загиблими і травмованими (19743 проти 14925 за аналогічний період минулого року). Поряд з цим на 11% зросла чисельність загиблих (2492 проти 2248) і на 33% травмованих осіб внаслідок ДТП (24774 проти 18632) [4]. Також побільшало загиблих в ДТП пішоходів (701 проти 622). Суттєво зріс рівень смертності і травмування дітей внаслідок ДТП: 155 осіб загинули, що на 47,6% більше, ніж за 10 міс. 2022 р. (105 осіб) і 3993 дітей травмовано або на 58,4% більше минулорічного показника (2521 особа) [4].

На мій погляд, на ускладнення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху вплинуло декілька основних факторів, а саме: збільшення кількості учасників дорожнього руху за рахунок часткового повернення людей із-за кордону; зростання рівня дорожньо-транспортної смертності і травматизму в регіонах, де ведуться постійні бойові дії, інтенсивно переміщується велика кількість військовослужбовців на цивільному транспорті, продовжується стихійна евакуація населення (Харківська, Запорізька, Херсонська, Донецька області); погіршення дисципліни серед учасників дорожнього руху в регіонах з високою концентрацією тимчасово переміщених учасників дорожнього руху, а також в регіонах, через які проходять логістичні маршрути комерційних перевезень вантажним транспортом (м. Київ і Київська область, Одеська, Полтавська і Кіровоградська області та ін.). До того ж, не відновлено у повному обсязі автоматичну фіксацію порушень правил дорожнього руху на основних автомагістралях.

У контексті сказаного привертає увагу зростання упродовж 2021-2022 рр. показників аварійності, травматизму і смертності на території Європейського Союзу, хоча для цього були дещо інші причини. За даними річного статистичного звіту Європейської обсерваторії безпеки дорожнього руху Європейської Комісії, у 2022 р. в ЄС зафіксовано зростання на понад 3% кількості загиблих в ДТП порівняно з минулорічними показниками (20,6 тис. осіб проти 19,9 тис. за 2021 р.). Це пояснюється відновленням трафіку дорожнього руху на рівні до пандемії коронавірусної хвороби COVID-19 [7]. За даними Головного управління мобільності та транспорту Європейської Комісії, упродовж 2019-2021 рр. найвищий ризик загинути на дорогах в державах-членах ЄС існував в Румунії (96 загиблих на млн населення у 2019 р., 2020 р. – 85, 2021 р. – 93, Болгарії (90, 67, 81 – відповідно), Хорватії (73, 58, 72), Польщі (77, 66, 59), Латвії (69, 73, 78 осіб). Водночас, найбезпечнішим в ЄС вважається дорожній рух в Норвегії (20 загиблих на млн населення у 2019 р., 2020 р. – 17, 2021 р. – 16), Швеції (22, 20, 18), Ісландії (17, 22, 24), Швейцарії (22, 26, 23), Данії (34, 28, 23). Середній показник смертності по ЄС у розрахунку на млн жителів у 2020-2021 рр. знизився відносно 2019 р. і складав 42 і 44 особи відповідно [8].

Отже, останніми роками кількість жертв ДТП зростає і в Україні, де триває повномасштабна війна і повноцінно не працює система забезпечення безпеки дорожнього руху, і на території ЄС, де повною мірою вживаються заходи убезпечення учасників дорожнього руху. Така тенденція пояснюється збереженням та посиленням впливу людського фактору на стан аварійності, травматизму і смертності, зокрема, попри всі превентивні заходи поведінки учасників дорожнього руху не зазнає суттєвих змін, навіть збільшується кількість порушень правил дорожнього руху з боку значної частини користувачів доріг.

Аналіз структури потерпілих в ДТП дозволяє встановити, які категорії учасників дорожнього руху найчастіше зазнають травм або гинуть внаслідок ДТП, а також дослідити їхні соціально-демографічні ознаки.

За даними звіту про дорожньо-транспортні пригоди за січень-листопад 2023 р. загиблі і травмовані учасники дорожнього руху розподіляються так: водії – 40,7%, пасажирів – 32,7%, пішоходів – 20,7%, велосипедисти – 5,7%, інші учасники [9]. За віковими показниками 73,7% становлять потерпілі віком 21-64 роки, за ними йдуть діти від народження до 15 років – 7,8%, особи від 65 років і старші – 6,2%, а також особи 16-17 років – 4,8% [9].

Отже, найбільшу частку в структурі жертв ДТП з тяжкими наслідками посідають водії і пасажирів легкових та вантажних автомобілів, а також водії автобусів, мотоциклів, мопедів (скутерів, моторолерів). Зазвичай вони стають жертвами зіткнень різних за вагою і конструкцією транспортних засобів на високій швидкості, а тому тяжкість наслідків аварії значною мірою залежить

від використання або невикористання ременів безпеки, шоломів, дитячих утримуючих пристроїв, а також швидкості в момент зіткнення, ефективності екстреного гальмування, локалізації удару, технічного стану автомобіля та ін.

Другою за поширеністю категорією учасників дорожнього руху, що втрачають життя і здоров'я внаслідок ДТП є пішоходи. Як уже зазначалося, їхня чисельність тільки збільшується. Це може свідчити про низьку дисциплінованість водіїв в частині виконання правил дорожнього руху, призначених для забезпечення життя і здоров'я пішоходів, а також про неналежне ставлення самих пішоходів до особистої безпеки під час пересування вулицями й дорогами. Відомо, що більшість пішоходів під час війни загинули у темну пору доби через невикористання світлоповертальних елементів і порушення правил обережності на дорогах. Тут слід враховувати пов'язане з масованими обстрілами критичної інфраструктури примусове знеструмлення вулично-дорожньої мережі під час минулорічних блекаутів в осінньо-зимовий період.

На жаль, в умовах війни у людей поступово нівелюється відчуття небезпеки в побуті і повсякденних справах, внаслідок чого ослаблюється увага, пішоходи стають безпечнішими, належним чином не сприймають загрозу своєму життю і здоров'ю, що несе рух транспортних засобів. Але головна причина аварій з тяжкими наслідками – грубі порушення водіями правил дорожнього руху при взаємодії з пішоходами як у світлу, так і темну пору доби, що створює аварійні ситуації і призводить до тяжких наслідків. Особливо виразно це спостерігається в густонаселених регіонах з великою інтенсивністю руху транспорту. Зокрема, у містах на багатьох аварійно небезпечних пішохідних переходах і зупинках громадського транспорту, розміщених на краю проїзної частини, відсутні штучні перешкоди для зниження швидкості автотранспорту, невістановлені пристрої автоматичної фіксації порушень правил дорожнього руху і захисні огорожі для відокремлення пішоходів від руху транспорту, що сприяє травмуванню і загибелі пішоходів внаслідок ДТП.

Водночас маємо визнати, що певну роль у віктимізації пішоходів відіграє віктимна поведінка останніх. До типових проявів віктимної поведінки пішоходів відносимо такі: раптовий вихід, або перебігання проїзної частини, у тому числі, безпосередньо перед транспортним засобом, що наближається; перехід проїзної частини у невістановлених місцях; перебігання дороги з-за нерухомих об'єктів, що обмежують оглядовість; перетинання дороги в темну пору на пішохідних переходах без використання світлоповертальних елементів; невиконання забороняючих сигналів світлофора; подолання дорожніх огорожень і перетинання перехресть, автомагістралі чи дороги з інтенсивним рухом транспорту; рух по автомагістралі чи дорозі для автомобілів не по краю проїзної частини та ін. На особливу увагу заслуговують ситуації, за яких пішоходи травмуються і гинуть під час перетину проїзної частини у встановлених місцях, у разі, коли вони ігнорують очевидну небезпеку у вигляді небезпечного наближення транспорту, що порушує правила проїзду пішохідних переходів.

За результатами тематичного дослідження поведінки пішоходів в ЄС встановлено таке: половина загиблих пішоходів належать до вікової групи 65 років і старші, при цьому більшість з них жінки. Смертельні випадки за участі пішоходів частіше трапляються у містах, ніж у сільській місцевості. Діти віком до 15 років складають 4% від загальної кількості загиблих пішоходів. Зазвичай пішоходи зазнають смертельних травм при перетині проїзної частини дороги або на пішохідних переходах, як на регульованих, так і не регульованих. Українською важливо, що 50 % пішоходів гинуть з власної вини, через недотримання сигналів світлофора на регульованих пішохідних переходах. Водночас, на нерегульованих переходах пішоходи гинуть через створення перешкод іншими учасниками дорожнього руху, або внаслідок обмеженої оглядовості проїзної частини припаркованим транспортом [10, с. 6-7].

Третьою за поширеністю категорією загиблих і травмованих учасників дорожнього руху є велосипедисти. Головною причиною цього є збільшення популярності велосипедного руху у великих містах і нерозвинена велосипедна інфраструктура. Через критично малу кількість облаштованих за всіма стандартами безпеки велодорожок, велосипедисти вимушені рухатися проїзною частиною доріг з інтенсивним трафіком. Поряд з цим певна частина велосипедистів не знають або ігнорують елементарні правила безпеки на дорогах, не говорячи про дотримання правил дорожнього руху. Віктимна поведінка велосипедистів має декілька основних проявів: невикористання габаритних світловідбивачів, шоломів, увімкненої сигнальної фари, світловідбивальних елементів на одязі під час руху у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості, як в населених пунктах так і поза їх межами; некоректне здійснення правого повороту і порушення черговості

проїзду перехресть; неправильне розташування велосипедистів на проїзній частині (рух у недозволеному ряді на автомагістралях і автомобільних дорогах); перетинання пішохідних переходів на велосипеді; проїзд на заборонений сигнал світлофора та порушення правил проїзду нерегульованих перехресть; раптове гальмування на проїзній частині, непередбачувані маневри через об'їзди перешкод; рух у нетверезому стані, відволікання на телефонні розмови та ін.

Дослідження поведінки велосипедистів в Данії, Швейцарії та Нідерландах засвідчили, що ці учасники дорожнього руху зазнають серйозних травм або гинуть внаслідок втрати рівноваги на низькій швидкості під час руху автомобільною дорогою (34%); перетинання проїзної частини на червоний сигнал світлофора (допускають 35% осіб, віком до 20 років); руху в стані алкогольного сп'яніння (характерно для 32% 18-24-річних осіб). Крім того, 56% користувачів електричними або механічними велосипедами розмовляють під час руху по мобільних телефонах, пишуть текстові повідомлення, налаштовують навігацію [11, с. 6–8].

Завершаючи надання кримінологічної характеристики жертвам ДТП необхідно сказати про причини збільшення кількості загиблих і травмованих дітей. На мій погляд, значно ослабився контроль за поведінкою дітей, значна частина яких навчаються у дистанційному режимі і на власний розсуд переміщуються населеними пунктами. Напевно дається взнаки збільшення частки дітей, які залишилися без батьківського піклування. Недопрацюють по цьому питанню навчальні заклади, соціальні служби, ювенальна і патрульна поліція.

Висновки. Таким чином, ситуація з безпекою дорожнього руху в Україні залишається складною. Найбільш вразливими до ДТП та їх наслідків є водії і пасажирів різних видів транспортних засобів, пішоходи та велосипедисти. Вагомий вплив на рівень дорожньо-транспортного травматизму і смертності здійснює людський фактор. В умовах затяжної війни спостерігається збільшення проявів віктимної поведінки серед користувачів доріг і одночасно знижується дисциплінованість водіїв транспортних засобів. При розробленні нової стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху слід враховувати появу нових учасників дорожнього руху (військовослужбовців, які масово пересуваються на військовій техніці і цивільному транспорті), а також збільшення серед користувачів доріг маломобільних груп населення, що постраждали внаслідок війни.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Новіков О.В. Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). *Journal «ScienceRise: JuridicalScience»*. 2022. № 2 (20). С. 50–58. URL: http://journals.urau.ua/sr_law/article/view/259681/256535.
2. Новіков О.В. Соціальні наслідки дорожньо-транспортних пригод. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки»*. 2023. № 4. С. 37–41. URL: <https://lj.journal.kspu.edu/index.php/lj/article/view/391/359>.
3. Жученко Є.О. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Дис. докт. філос.* 12.00.08; Кропивницький, 2023. 281 с.
4. Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>.
5. Головкін Б.М. Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні. *Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України*: зб. тез міжнар. конф. (м. Харків, 22 вересня 2021 р.). Харків: Юрайт, 2021. С. 12–19.
6. Головкін Б.М. Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. *Проблеми законності*. 2023. Вип. 156. С. 52–75. URL: <http://plaw.nlu.edu.ua/article/view/252879/252059>.
7. European Commission (2023) Annual statistical report on road safety in the EU, 2022. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/annual-statistical-report_en.
8. European Commission (2023) Annual statistical report on road safety in the EU, 2022. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/annual-statistical-report_en.

9. Звіт про дорожньо-транспортні пригоди за січень-листопад 2023 р. URL:<https://data.gov.ua/dataset/974d5613-7c35-43dc-992d-bc8f9a1662e2/resource/7b0b2082-5f5e-4f29-b3d3-b4ed87bb1c76/download/f8202311.xls>.
10. European Commission (2021) Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en.
11. European Commission (2022) Road Safety Thematic Report – Cyclists. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/data-and-analysis/thematic-reports_en.