

## Криміногенні чинники поведінки водіїв у контексті порушень правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів

Олексій Гумін<sup>1</sup>

Опубліковано	Секція	УДК
20.12.2025	Право	343.346

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.18040018>

**Анотація.** Стаття присвячена комплексному кримінологічному аналізу чинників, що зумовлюють протиправну поведінку водіїв у сфері дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. У роботі обґрунтовується, що правопорушення цієї категорії мають багатофакторний характер, зумовлений поєднанням соціальних, психологічних, правових і технічних детермінант. Зазначено, що поведінка водія формується під впливом індивідуально-психологічних характеристик (імпульсивність, низький рівень самоконтролю, схильність до ризику), соціального середовища (негативні моделі поведінки, толерантність суспільства до порушень ПДР, груповий тиск), а також організаційно-правових чинників, серед яких недосконалість контролю, прогалини у правозастосовній практиці та низький рівень превентивних заходів. Особлива увага приділяється технічним і технологічним аспектам, що впливають на безпечність керування, зокрема стану транспортних засобів, якості дорожньої інфраструктури, умовам руху. У статті проаналізовано типові криміногенні ситуації, що сприяють виникненню дорожньо-транспортних пригод, а також окреслено механізм формування протиправних рішень водія в умовах ризику. Наголошується на необхідності комплексного підходу до профілактики, що поєднує правові, освітні, інфраструктурні та технічні заходи. Результати дослідження спрямовані на вдосконалення системи безпеки дорожнього руху та підвищення ефективності заходів запобігання злочинам у сфері експлуатації транспортних засобів.

**Ключові слова:** криміногенні чинники, водії, дорожній рух, порушення правил, експлуатація транспортних засобів, кримінологія, профілактика, ДТП, правосвідомість, ризикована поведінка.

### Criminogenic factors of driver behavior in the context of traffic violations and vehicle operation

**Annotation.** The article is devoted to a comprehensive criminological analysis of the factors that determine the illegal behavior of drivers in the field of road traffic and vehicle operation. The work substantiates that offenses of this category are multifactorial in nature, caused by a combination of social, psychological, legal and technical determinants. It is noted that the driver's behavior is formed under the influence of individual psychological

---

<sup>1</sup> Навчально-науковий інститут права, психології та інноваційної освіти Національного університету «Львівська політехніка» доктор юридичних наук, професор завідувач кафедри міжнародного та кримінального права ORCID: 0000-0002-8016-945X

characteristics (impulsivity, low level of self-control, risk-taking), the social environment (negative behavioral patterns, society's tolerance of traffic violations, group pressure), as well as organizational and legal factors, including imperfect control, gaps in law enforcement practice and a low level of preventive measures. Special attention is paid to technical and technological aspects that affect driving safety, in particular the condition of vehicles, the quality of road infrastructure, and traffic conditions. The article analyzes typical criminogenic situations that contribute to the occurrence of road accidents, and also outlines the mechanism of formation of illegal decisions of the driver in conditions of risk. The need for a comprehensive approach to prevention is emphasized, combining legal, educational, infrastructure and technical measures. The results of the study are aimed at improving the road safety system and increasing the effectiveness of measures to prevent crimes in the field of vehicle operation.

**Keywords:** criminogenic factors, drivers, road traffic, violation of rules, vehicle operation, criminology, prevention, road accidents, legal awareness, risky behavior.

### Вступ

Постановка проблеми. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні залишається однією з найгостріших у сфері громадської безпеки, що підтверджується високими показниками ДТП, значною кількістю загиблих та травмованих, а також стабільно високим рівнем порушень правил дорожнього руху. Значна частина цих правопорушень зумовлена саме криміногенними властивостями водіїв, які формуються під впливом комплексу соціальних, психологічних, технічних та правових факторів. Незважаючи на активізацію державних і громадських ініціатив, запровадження автоматичної фото- і відеофіксації та посилення відповідальності, проблема детермінації протиправної поведінки водіїв залишається недостатньо дослідженою. Особливо актуальним є виявлення причин, що сприяють свідомому і систематичному ігноруванню норм безпеки, а також обґрунтування ефективних превентивних механізмів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання кримінологічної детермінації дорожньо-транспортних правопорушень досліджували як українські, так і зарубіжні науковці. Значний внесок зробили такі дослідники, як Є. Ю. Жученко, яка у своїй дисертації здійснила комплексний кримінологічний аналіз кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, визначила сучасний детермінаційний комплекс та розробила систему заходів із запобігання ДТП. М. М. Рудик, що представила характеристику осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху, акцентуючи увагу на соціально-демографічних, морально-психологічних та кримінально-правових характеристиках. К. О. Полтава, яка досліджувала специфіку детермінації автотранспортної злочинності і запропонувала авторське визначення детермінант. В. С. Батиргареева, яка розробила методологічні основи кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Попри значний науковий доробок, комплексні дослідження взаємодії соціальних, індивідуально-психологічних та середовищних чинників у формуванні криміногенної поведінки водіїв у вітчизняній кримінології представлені фрагментарно. Потребують уточнення питання мотивації порушників, впливу соціальних норм і толерантності до ризику, а також запровадження превентивних технологій, адаптованих до сучасних умов.

Метою статті є комплексний кримінологічний аналіз криміногенних чинників поведінки водіїв у сфері дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, виявлення ключових детермінант, що зумовлюють схильність до порушення правил безпеки, а також розроблення науково обґрунтованих підходів до вдосконалення системи профілактики таких правопорушень.

### Результати

У кримінологічній та кримінально-правовій літературі досить поширена думка, що легковажна поведінка, зокрема при дорожньо-транспортних кримінальних правопорушеннях, свідчить про негативну мотивацію, а тому і мотиви, і особистість мають оцінюватися однозначно негативно. Індивід усвідомлено нехтує заходами безпеки, ставлячи в небезпеку інших для своїх егоїстичних інтересів, а також усвідомлює свою суспільну небезпеку.

Разом з тим, ми хотіли б звернути увагу на інший аспект порушеної проблеми стосовно дослідження особистості водія-злочинця: з яких причин у водіїв починають формуватися криміногенні властивості та якості?

Для відповіді на це питання передбачається необхідним дослідити особливості соціальних позицій та ролей особистості водія та її соціально-рольового поля, що наш погляд має наукову значущість з позицій забезпечення безпеки дорожнього руху.

Аналіз таких аспектів має наукову вагу в контексті підвищення рівня безпеки на дорогах, адже розуміння соціально-психологічних характеристик водія дозволяє розробити більш ефективні профілактичні заходи та навчальні програми. Крім того, врахування ролі соціального середовища, колективних впливів та індивідуальних переконань допоможе створити систему мотивації, що сприятиме відповідальному і безпечному керуванню транспортом. Розгляд цих факторів є ключовим для модернізації підходів до забезпечення безпеки дорожнього руху та мінімізації ризиків аварійності [1].

Соціальна позиція розглядається як свого роду вузол взаємовідносин у соціальній системі, оскільки індивід одночасно займає безліч соціальних ролей і статусів. У межах сім'ї людина може бути сином чи дочкою, батьком або матір'ю, братом чи сестрою, онуком чи онукою, що ілюструє множинність соціальних позицій в житті однієї особи. Кожній соціальній позиції відповідає певний набір ролей і очікувань, сформованих трьома основними групами суб'єктів: державними інститутами через офіційні норми та закони; суспільством через моральні, естетичні, релігійні та інші загальноприйняті норми; неформальними групами, такими як сім'я, колективи, а також навіть кримінальні угруповання з їхніми неписаними правилами і соціальними очікуваннями. Така структура визначає характер поведінки особистості, її взаємодію з іншими членами суспільства та здатність виконувати соціальні функції [2].

При цьому для людини важлива значимість соціальної позиції, значущість суб'єкта, від якого виходять норми-очікування, оцінка особистістю умов виконання кожної ролі. Ці обставини призводять до конфлікту соціальних ролей. Важливе значення має саме виконання ролі. Якщо виконання соціальної ролі продовжується досить довго, воно здатне накласти відбиток, у тому числі негативний, розвиває в особистості одні якості та пригнічує інші.

Подібне розходження в оцінках тих самих явищ (поведінкових актів та їх мотивів), звісно, частково може бути пояснено нейтралізацією, проте основним тут є конфлікт шкал оцінки індивідуального (групового), соціального та загального, або, висловлюючись категоріями соціології – мікрогрупи та макрогрупи [3].

Іншими словами, те, що позитивно оцінюється самим індивідом (водієм) та його найближчим оточенням, отримує зовсім іншу оцінку з позицій соціального загального – до протилежного.

Як об'єктивні фактори, що впливають на антигромадську установку водія, таким чином, можна визначити:

- заохочення протиправної поведінки значущою для водія соціальною групою;
- самоствердження у значній соціальній групі;
- демонстрація приналежності до певної соціальної групи, що дозволяє уникнути відповідальності (завдяки статусу, соціальному становищу, коштам).

У першому випадку (заохочення протиправної поведінки значущою для водія соціальною групою) проблема полягає у стані аномії (напруги) між потребами та можливостями водія [4]. Наприклад, це потреба відвідати кілька об'єктів, тобто добре виконати доручену роботу, заробити більше грошей для благополуччя сім'ї тощо.

Примітно, що мотивація дорожньо-транспортного злочинця з погляду самого порушника та її найближчого, найбільш значущого йому соціального оточення (родина, роботодавець, колеги) позитивна. Наприклад, це прагнення гідно виконувати свою роботу.

Відомо, що соціальний статус людини включає низку ролей. Кожна роль постає сукупністю несхожих інших відносин. Роль вчителя, інженера чи батька сімейства соціологічно задана громадським поділом праці та іншими об'єктивними процесами, які залежать від волі окремого індивіда... Звичні форми поведінки неминуче стандартизуються і підкріплюються системою взаємних очікувань [5].

Проблема тепер виглядає дещо складніше, ніж просто «хибно зрозумілі інтереси», низинні егоїстичні мотиви чи імпульсивність поведінки. Адже соціальна роль водія (хорошого сім'янина, хорошого батька, хорошого працівника) вступає в об'єктивний конфлікт із встановленням держави ніколи не нехтувати правилами дорожнього руху.

Установка водія оцінюється державою при порушенні правил дорожнього руху як антигромадська, оскільки водій намагається досягти поставленої мети будь-яким шляхом. Найближче оточення може заохочувати результат (наявність грошей, виконана робота, зустріч дружини в аеропорту та ін.), не враховуючи засоби його досягнення.

Таким чином, перед нами виникає унікальний конфлікт, при якій цінності, які поділяє все суспільство, перебувають у стані аномії з цінностями значимої для водія соціальної групи. Зауважимо, що кількість таких груп прямо пропорційна до кількості водіїв. Значить і кількість таких конфліктів у суспільстві велика.

Примітно, що якщо ми поставимо собі за мету виявити типологію особистості легкового водія-злочинця, то зіткнемося з вельми специфічною проблемою. Вона полягає в тому, що всі водії нехтують правилами безпеки дорожнього руху, а, отже, всі вони потенційно суспільно небезпечні і мають нереалізовані ознаки необережного злочинця.

В ідеалі, у процесі практичного водіння у водіїв має формуватися стійке неприйняття протиправної поведінки за кермом. Іншими словами, якщо система соціальної взаємодії на дорогах близька до ідеальної, то водії, набуваючи соціального досвіду взаємодії у сфері дорожнього руху, повинні відмовлятися від протиправної поведінки. Якщо ця система відносин деформована, то водій, взаємодіючи у цій сфері, набуває властивостей та якостей, які оцінюються державою як суспільно небезпечні.

Виникає питання, чому соціальний досвід водіїв призводить до того, що майже всі вони готові ризикувати власним життям та нехтувати життям інших людей?

Результати проведеного дослідження вказують, що представники різних соціальних груп і різного віку вчиняють дорожньо-транспортні правопорушення. Причому, чим більший досвід, тим впевненіше водій йде на усвідомлене правопорушення і тим більше він упевнений у навичках благополучного та безкарного порушення правил дорожнього руху, тим більше, що такі у нього дедалі вдосконалюються.

Щодо подальшого аналізу особистості, а також враховуючи зазначену специфіку мотивів дорожньо-транспортної злочинності, перед нами постає завдання з'ясувати, чи існують механізми, які змушували б водія утримуватись від зняття існуючого стану аномії за допомогою порушень правил дорожнього руху.

Інакше кажучи, слід поставити питання: чи можна сформулювати у водіїв психологічну установку утримуватись від протиправної поведінки за кермом незалежно

від загрози адміністративного та кримінально-правового покарання? І якою є природа такої установки?

Тепер звернемося до кримінальних правопорушень, вчинених через необережність.

Як ми вже зазначали, тут мотивів немає, оскільки вони не включені в механізм вчинення кримінального правопорушення. Водій у цьому випадку просто неухважний.

У такому випадку виникає ключове питання: чи можна впливати на природу уваги. І з цього питання випливає і додаткове питання: яка природа уваги?

Для нашого дослідження важливо з'ясувати, що зумовлює вибірковість установки, тобто завдяки яким явищам особистість бере до уваги необхідні елементи довкілля і відмовляється від інших?

Перше, що дозволяє розрізнити між собою реакції установки, це їх обсяг, тобто кількість одночасних подразників, яке при даній установці може бути включено в механізм дії поведінки. Наша свідомість може охопити одночасно від 16 до 40 простих вражень, у той час як увага здатна підготувати організм до реагування одночасно на меншу кількість вражень – від 6 до 12 – такого ж характеру. Звідси стає зрозумілим виборчий характер реакції установки. Обсяг установки не належить до біологічно постійних, незмінних величин. Він дає дуже сильні варіації залежно від статі, віку та індивідуальності, а головне – від вправності, навичок та досвіду тієї чи іншої особи [6].

Відомо, що досвід є підсумком взаємодій людини із зовнішнім середовищем, у процесі якого відкриваються необхідні зв'язки, властивості, закономірності явищ, відшукуються та випробовуються доцільні методи та засоби діяльності [5].

Це означає, що частіше водій перебуває у взаємодії з дорожньо-транспортною сферою, набуваючи вміння керувати транспортним засобом, то ширше обсяг його установки, отже, тим більше зосередженість уваги необхідних елементах цієї сфери.

У свою чергу, належна передбачливість тісно пов'язана та перебуває у стані причинної обумовленості з вибірковістю встановлення водія. Вона залежить від наявних навичок, але є один нюанс, а саме: маючи на увазі, що у всіх водіїв є еталон належної поведінки, який свідчить про наявність знань, як він повинен поводитися і на чому саме повинен бути зосереджений.

Проведений аналіз дає підстави стверджувати, що криміногенна поведінка водіїв у сфері дорожнього руху є складним соціально-правовим явищем, обумовленим поєднанням індивідуально-психологічних, соціальних, технічних та організаційних чинників. До ключових детермінант порушення норм безпеки дорожнього руху належать: низький рівень правової культури, сформовані у суспільстві толерантні установки щодо ризикованої поведінки за кермом, вплив стресових ситуацій, емоційної нестабільності та психологічних особливостей особи водія, а також недостатній контроль з боку уповноважених органів і недоліки дорожньої інфраструктури.

Особливої уваги потребує той факт, що значна частина правопорушень, пов'язаних із керуванням транспортними засобами, має усвідомлений характер, де особистісний компонент – легковажність, самовпевненість, переоцінка власних можливостей або індиферентність до безпеки інших – відіграє визначальну роль. Саме тому традиційні заходи превенції, спрямовані переважно на посилення відповідальності чи контроль, демонструють обмежену ефективність, якщо не поєднуються із формуванням відповідальної правової поведінки, розвитком навичок безпечного керування та зміною соціальних норм у спільноті водіїв.

Одним із стратегічних напрямів зниження криміногенності поведінки водіїв є комплексний вплив на чинники її формування. До таких заходів слід віднести: удосконалення системи підготовки водіїв, у тому числі психологічне навчання безпечному прийняттю рішень; розвиток ефективної інфраструктури контролю, зокрема автоматизованих систем фіксації; посилення інформаційно-просвітницької

діяльності; підвищення рівня невідворотності відповідальності та формування у суспільстві нетерпимості до порушень правил дорожнього руху.

Таким чином, криміногенні чинники поведінки водіїв потребують цілісного та міждисциплінарного підходу, що поєднує кримінологічні, психологічні, соціологічні та управлінські інструменти. Усвідомлення реальної природи цих детермінант і розроблення на їх основі ефективних механізмів профілактики створюють підґрунтя для зниження рівня ДТП, мінімізації соціальних втрат та підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні.

#### Список використаних джерел

1. Степанов О. В. Соціальна спрямованість безпеки дорожнього руху у транспортному процесі. Збірник наукових праць УкрДУЗТ, 2021, вип. 195. С. 78-84.
2. Соціальна структура та соціальна стратифікація суспільства. URL: <https://studies.in.ua/lekcii-sociologija/4459-socalna-struktura-ta-socalna-stratifikacya-susplstva.html>
3. Лукашевич М. П., Туленков М. В. Соціологія. Київ "Каравела" 2005. URL: <https://studfile.net/preview/5647959/>
4. Аномія це. URL: <https://www.psykholoh.com/post/%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D1%8F-%D1%86%D0%B5>
5. Дворецька Г. В. Соціологія праці: Навч. посібник. К.: КНЕУ, 2001. 244 с.
6. Гальченко М. С., Ільїн В. В., Скринник З. Е. Чого не знає ніхто, окрім філософів. Я розповім тобі... : навчальний посібник / М. С. Гальченко, В. В. Ільїн, З. Е. Скринник. Київ : Інститут обдарованої дитини НАПН України, 2024. 300 с.