

## ПРОБЛЕМИ ОБ'ЄКТИВНОГО ВИЗНАЧЕННЯ ОБСЯГУ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

### PROBLEMS OF OBJECTIVE DETERMINATION OF THE SCOPE OF OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION

Христюк І.О., к.е.н., доцент,

старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень

*Навчально-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса  
Національної академії правових наук України*

В статті, яку підготовлено відповідно до планів проведення наукових досліджень НДІВПЗ НАПРН України за фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», розглянуті поняття правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Розкрито поняття кримінологічного дослідження, його етапів та методів. Значну увагу в статті займає розкриття статистичного методу кримінологічного дослідження, як основного при оцінці реального встановлення обсягів того чи іншого виду злочинів та розробки методики встановлення їх.

В статті також приділена увага тому що, введення у 2012 р. Кримінального процесуального кодексу істотно нічого не змінило у порядку реєстрації даного виду кримінальних правопорушень. Підкреслено, що в період дії військового стану також погіршилася дисципліна реєстрації дорожньо-транспортних пригод. При цьому наводяться об'єктивні причини цього явища.

Розкрито поняття латентності злочинів, яка істотно скорочує кількість зареєстрованих кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Підтримана точка зору тих вчених, які неодноразово підкреслювали, що не можна було органи прокуратури наділяти правом формування статистичних даних щодо стану злочинності в державі. Тому єдину систему державної реєстрації кримінальних правопорушень (злочинів) можна проводити лише в Державній службі статистики, в центрі, який не буде підпорядкований правоохоронним і правозастосовним органам, який і буде щорічно друкувати статистичні збірники про стан злочинності в країні. При цьому вважаємо, що Державній службі статистики України необхідно щорічно проводити загальнодержавне вибіркове обстеження рівня латентної злочинності, що дасть змогу встановити реальний стан злочинності в Україні, як це проводиться в більшості країн світу систематично. Введення такого обліку надасть можливість розробляти більш дієві заходи протидії злочинності.

**Ключові слова:** кримінологічне дослідження, етапи кримінологічного дослідження, статистичний метод, метод експертних оцінок, засоби масової інформації, Державна служба статистики, протидія злочинності.

In the article, prepared in accordance with the plans for scientific research by the Research Institute for the Study of Crime Problems named after Academician V. V. Stashis of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine on the fundamental topic "Strategy for the Prevention of Offenses in the Field of Road Traffic and Transport Operation in Ukraine", the concepts of offenses in the field of road safety and transport operation are considered.

The concept of criminological research, its stages, and methods are disclosed. Significant attention in the article is given to the disclosure of the statistical method of criminological research, as the main one in assessing the real establishment of the volumes of a particular type of crime and the development of a methodology for their determination.

The article also focuses on the fact that the introduction of the Criminal Procedure Code in 2012 did not significantly change the procedure for the registration of this type of criminal offenses. It is emphasized that during the period of martial law, the discipline of registering road traffic accidents also worsened. Objective reasons for this phenomenon are provided.

The concept of the latency of crimes is disclosed, which significantly reduces the number of registered criminal offenses in the field of road safety and transport operation.

The viewpoint of those scientists who have repeatedly emphasized that the prosecutor's office should not have been endowed with the right to form statistical data regarding the state of crime in the country is supported. Therefore, a single system of state registration of criminal offenses (crimes) can only be conducted by the State Statistics Service, in a center that will not be subordinate to law enforcement and judicial authorities, and which will annually print statistical collections on the state of crime in the country. At the same time, I believe that the State Statistics Service of Ukraine needs to annually conduct a nationwide sample survey of the level of latent crime, which will make it possible to establish the real state of crime in Ukraine, as it is systematically carried out in most countries of the world. The introduction of such accounting will provide an opportunity to develop more effective measures to counter crime.

**Key words:** criminological research, stages of criminological research, statistical method, expert assessment method, mass media, State Statistics Service, countering crime.

**Виклад основного матеріалу.** Як загально відомо Кабінет міністрів України 30 травня 2018 р. розпорядженням № 430-р затвердив Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р., яка є основним програмним документом, що визначає розвиток транспортної галузі на цей період. Ця стратегія була розроблена за підтримки представництва Європейського Союзу та відображає реалізацію євроінтеграційних зобов'язань нашої держави в галузі транспорту. [1]. Усі заходи, які розроблені щодо її реалізації повинні спиратися на чіткі первинні дані.

Загально відомо, що дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини відносяться до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі злочинної недба-

лості та злочинної самовпевненості на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними і якісними показниками. Відповідно до Кримінального кодексу України поняттям дорожньо-транспортних (автотранспортних) злочинів охоплюють такі склади злочинів: 1) порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України); 2) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); 3) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); 4) порушення пішоходом, велосипедистом, їздовим, ремонтником тощо правил, які забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291 КК України) [2]. Кримінальні правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту призводять до зна-

чних втрат, як у вигляді травмованих та загиблих осіб, так і матеріальних збитків. Рівень смертності на українських автошляхах у чотири рази вищий, ніж в Європейському Союзі, про що відмічалося ще до початку воєнної агресії з боку Росії. Тому необхідно розробити методичні рекомендації щодо оцінки їх розповсюдженості, в першу чергу з метою зменшення вчинення дорожньо-транспортних пригод, а також зменшення їх наслідків особливо в умовах воєнного стану.

Під методологією кримінології прийнято розуміти сукупність прийомів і способів кримінологічного пізнання злочинності та її окремих проявів, їх причин і умов, особи злочинця для формування кримінологічної теорії, а також їх застосування у кримінологічній практиці для створення ефективних заходів запобігання певним видам кримінальних правопорушень [3, с. 68]. Тому А. П. Закалюк наголошував, що наука починається із застосування наукових методів й наукових критеріїв оцінки отриманих знань. Саме завдяки цьому наукове знання є не лише системним і послідовним, а й теоретично та методичне контрольованим об'єктивними науковими аргументами. Узгоджена єдність теоретичних передумов, методів й засобів наукового дослідження і становить предмет методології науки (методології наукового пізнання) [4, с. 89]. Дослідження кримінологічне – це сукупність прийомів, методів і способів вивчення виникнення та наявності злочинності, її окремих видів, причин та умов учинення злочинів, особи злочинця та її жертви з метою попередження злочинності [5, с. 117].

Основне завдання кримінологічного дослідження полягає в отриманні репрезентативного (представницького) за обсягом, глибокого за інформаційним змістом знання щодо кількісних та якісних показників, тенденцій та закономірностей злочинності (стан, рівень, структура, динаміка, характер, географія злочинності), системних зв'язків між її елементами, причин та умов злочинності, системи заходів запобігання цьому феномену, виправлення та ресоціалізації злочинців тощо [5, с. 117].

Як загальновідомо, під методикою ми розуміємо сукупність способів, заходів, методів, які використовуються для збирання, оброблення та аналізу інформації [6; с. 25]. Методика кримінологічного дослідження – сукупність технічних прийомів, способів збирання й аналізу інформації про злочинність, її причини та умови, особу злочинця, заходи попередження злочинності. В кримінології широко використовуються спеціально-наукові методи: логічного, історичного та порівняльного аналізу, системно-структурного аналізу, моделювання, статистичні, математичні, кібернетичні, соціологічні (спостереження, опитування у вигляді анкетування або інтерв'ювання, експеримент, методи експертної оцінки, контрольної групи і документальної), психологічні (соціометричний, тестування та ін.). [5, с. 118]. Застосування тих чи інших методів у кримінологічному дослідженні зумовлюється предметом, метою і завданням конкретного кримінологічного дослідження, адже в науці не існує універсальних методів і кожному з них притаманні як переваги, так і недоліки. Тому найчастіше при кримінологічних дослідженнях використовуються методи у сукупності.

Дослідження того чи іншого явища повинно пройти послідовно усі етапи кримінологічного дослідження: 1. Встановлення проблеми, ознайомлення з профільною літературою, визначення наукової гіпотези заплановано дослідження; 2. Розробка програми дослідження, визначення джерел інформації, методів дослідження, учасників, матеріально-технічного забезпечення; 3. Безпосереднє збирання інформації та її фіксація; 4. Узагальнення та аналіз отриманої інформації [7, с. 38]. Деякі вчені-кримінологи відокремлюють іншу кількість послідовних етапів кримінологічного дослідження. Незалежно від того, скільки етапів не відокремлювати, зрозуміло, що кожне

дослідження обов'язково їх проходить, інакше ми не одержимо реальних даних про те чи інше явище.

Особливе значення у кримінології має статистичний метод [5, с. 118]. Статистичний метод – це вироблені у статистиці методи, які використовуються при аналізі стану, структури, динаміки злочинності, виявленні факторів злочинності та її прогнозування, віктимологічних опитуваннях, картографуванні злочинності, а також в експертних системах правоохоронних органів [5, с. 423].

Зрозуміло, що застосування статистичного методу базується на підставі точних статистичних даних про те чи інше явище. Історично в нашій країні щодо стану злочинності таких даних не існувало. Відсутність об'єктивних статистичних даних щодо стану вчинених кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху істотно ускладнює процес розробки методики встановлення їх реального обсягу.

При цьому необхідно підкреслити, що введення в дію нового Кримінального процесуального кодексу України 20 листопада 2012 р. нічого істотно не змінило. Як існувала раніше орієнтація правоохоронних органів України на репресивну функцію кримінального закону і пріоритетний захист інтересів держави, так і існує. Це призводить до того, що більшість населення вважає, що інтереси кожного громадянина ніхто не захищає і не збирається захищати. І тому точка зору деяких вчених, що введення нового Кримінального процесуального кодексу України призведе до більш чіткої реєстрації кримінальних правопорушень і до збільшення звернень громадян до правоохоронних органів з метою їх захисту, а також до підвищення довіри до них не підтвердилась.

До цих пір існує і значна кількість кримінальних проваджень, які припиняються на стадії досудового слідства з різних підстав. (На базі даних офіційної статистичної звітності цю кількість кримінальних проваджень встановити неможливо). Ця обставина порушує основний конституційний принцип рівності всіх громадян країни перед законом.

В наш час існує багато програмних продуктів (Microsoft Excel, SPSS, MaxStat та безліч інших) які допомагають дослідникам аналізувати статистичні дані. Потенціал сучасної комп'ютерної техніки дозволяє обробляти величезні масиви інформації у стислі терміни. Особливого значення набуває в останні роки використання штучного інтелекту. Але усі вони повинні базуватися на достовірній статистичній інформації. Якщо ці первинні дані викривлені, то й усі статистичні дані будуть невірно характеризувати стан злочинності. Крім того, систематична зміна форм звітності призводить до труднощів у проведенні порівняння за різні періоди часу і в різних гілках правоохоронних органів.

Крім того є об'єктивні причини, чому зараз дуже важко встановити обсяг вчинених дорожньо-транспортних пригод, по-перше, частина території України тривалий час знаходилася під окупацією російських військ (значна територія залишається окупованою і зараз навіть в межах Харківської області) (офіційно на сьогодні ми де окупували лише 50 % території), по-друге, практично зразу з моменту введення воєнного стану були відключені технічні засоби контролю за безпекою дорожнього руху, по-третє, відключення освітлення в багатьох населених пунктах країни з одночасним відключенням світлофорів призвело до того, що коли постраждали лише технічні засоби, то ці дорожньо-транспортні пригоди ніхто не реєстрував. Водіям, що потрапили в дорожньо-транспортні пригоди без потерпілих, пропонувалося самостійно вирішувати проблему, не перешкоджаючи рух іншим учасникам [8, с. 8–9]. Зрозуміло, що зараз поступово повертається там, де це можливо, технічна реєстрація порушень правил дорожнього руху і підключається освітлення вулиць і магістралей із одночасним включенням світлофорів.

При цьому необхідно звертати увагу і на термін часу, який необхідно брати для порівняння даних щодо стану злочинів тієї чи іншої категорії. Це обумовлює тезу, що для порівняння необхідно брати незначний відрізок часу, як правило, лише рік. Підтримуємо висновок, який сформульовано В. С. Батиргареевою про те, що статистичний вимір того чи іншого виду правопорушень за часів дії у країні воєнного стану має набути особливого «статусу». Цей період не можна розглядати як такий, що придатний до порівняння як із відрізком часу, що передував до нього, так і з тим періодом (зазвичай підв'язаним до календарного відрізка часу), що буде йти після нього [9, с. 155].

Більшості кримінальних правопорушень при реєстрації притаманна латентність, в першу чергу, це стосується даної категорії кримінальних правопорушень, особливо після 24 лютого 2022 р., коли на території України було введено режим воєнного стану внаслідок великомасштабної агресії з боку Росії. На жаль зараз режим воєнного стану на території України продовжено до 14 лютого 2024 р.

Існують різні визначення терміну латентність. Так, наприклад, Оболенцев В. Ф. пропонує терміном «латентність» позначати особливий статус кримінальних правопорушень, при якому злочинні посягання не виявлені або внаслідок інших певних обставин про них взагалі не стало відомо правоохоронним і судовим органам, у зв'язку з чим відомості про такі діяння не відбиваються в офіційній кримінально-статистичній звітності [10, с. 19]. Найбільш усталеним у сучасній кримінології є розуміння латентної злочинності як сукупності кримінальних правопорушень, які були реально вчинені, однак не знайшли свого відображення в офіційній статистичній інформації правоохоронних органів. При цьому про такі кримінально протиправні діяння правоохоронним органам може бути не відомо взагалі (природна латентність), або ж вони можуть не реєструватися з вини правоохоронних органів (штучна латентність). Існування латентної злочинності в суспільстві зумовлює багато негативних наслідків, які дають підстави вважати латентні посягання більш небезпечними порівняно з виявленими.

Обмеженість використання метода експертних оцінок, спирається на тому, що різниця у висновках експертів може бути значною, тому що деякі із експертів можуть робити їх спираючись на інтуїцію, а не на обізнаності щодо даного питання.

Методи опитування також знаходять в нашій країні щодо даної категорії справ обмежене використання. Спроба провести опитування за телефонними номерами, як правило, призводить до того, що слухавку абонент відключає. Опитування по Інтернету дає не зовсім репре-

зентативну вибірку, тому що лише відповідна категорія громадяни країни їм широко користуються. Основна маса населення цим опитуванням охоплена не буде.

Важливими методами є й аналіз повідомлень засобів масової інформації, особливо це стосується вчинених дорожньо-транспортних пригод. На жаль на сучасному етапі в нашій країні ці повідомлення стають дуже жалючими. Не зважаючи на військовий стан та комендантську годину, яка діє практично у всіх областях окрім Закарпатської, водії систематично потрапляють у тяжкі дорожньо-транспортні пригоди. Зрозуміло, що це пояснюється багатьма факторами. Хоча не зовсім зрозуміло, так як за даними Євростату лише в країнах ЄС майже 4,2 млн. українців з тимчасовим захистом. Інакше кажучи, чисельність населення України істотно скоротилась.

При вивченні розповсюдження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту необхідно враховувати і зареєстровані адміністративні правопорушення, які на практиці інколи дуже важко або не бажано відокремлювати від кримінальних проступків. За темою дослідження, на жаль, ми не вивчали адміністративні правопорушення.

Підтримуємо точку зору тих вчених, які неодноразово підкреслювали, що не можна було органи прокуратури наділяти правом формування статистичних даних щодо стану злочинності в державі. Тому єдину систему державної реєстрації кримінальних правопорушень (злочинів) можна проводити лише в Державній службі статистики, в центрі, який не буде підпорядкований правоохоронним і правозастосовним органам, який і буде щорічно друкувати статистичні збірники про стан злочинності в країні. При цьому вважаємо, що Державній службі статистики України необхідно щорічно проводити загальнодержавне вибіркоче обстеження рівня латентної злочинності, що дасть змогу встановити реальний стан злочинності в Україні, як це проводиться в більшості країн світу систематично. Введення такого обліку надасть можливість розробляти більш дієві заходи протидії злочинності.

**Висновки.** Усе перелічене раніше свідчить про те, що, на жаль, проблема встановлення об'єктивних обсягів порушення правил безпеки дорожньо-транспортних пригод та експлуатації транспорту особливо в умовах воєнного стану існує. Усі спроби використовувати соціологічні методи дозволяє характеризувати їх поверхнево і оціночне значення, особливо в умовах воєнного стану, а також необхідності модернізації української правової системи в умовах світової інтеграції.

Виходячи з вищевикладеного, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатися як складова частина національної безпеки держави.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабміну України № 430-р від 30.05.2018 р. зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>.
2. Кримінальний кодекс України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26. Ст. 131 зі змінами. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
3. Велика українська кримінологічна енциклопедія. У 2 т. Т. 2: М-Я / редкол.: В. В. Сокурено (голова), О. М. Бандурка (співголова) та ін.; наук. ред. О. М. Литвинов. Харків: Факт, 2021. 870 с.
4. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: У 3 кн. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. Київ: Ін Юре, 2007. 424 с.
5. Велика українська кримінологічна енциклопедія. У 20 т. Т. 18: Кримінологія. Кримінально-виконавче право /редкол. В.І. Шакум (голова), В.І. Тимошенко (заст. Голови) та ін.: Нац. акад. прав. наук України; Ін-т держави і права імені В.М. Корецького НАН України; Нац. юрид. ун-т імені Ярослава Мудрого. 2019. 544 с.
6. Кальман О.Г., Христич І.О. *Правова статистика: підручник*. Харків: Право, 2004. 304 с.
7. *Кримінологія: підручник* / [Б.М. Головкін, В.В. Голіна, О.В. Лисодед та ін.]; за заг.ред. Б.М. Головкіна. – Харків: Право, 2020. 384 с.
8. Батиргареева В. С. Дорожній рух у прифронтовому регіоні: виклики воєнного стану. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції* (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.
9. Батиргареева В.С. Статистичний аналіз правопорушень у сфері дорожнього руху: про коректність співставлення. *Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи попередження злочинності: матеріали Всеукраїнської наук.- практи. конф.* 25 лист. 2022 р. Одеса : ОДУВС, 2022. 257 с.; с. 153–156.
10. Оболенцев В. Ф. *Латентна злочинність: проблеми теорії та практики попередження*. Харків: СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2005. 128 с.