

КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

CRIMINOLOGICAL ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF CRIMINAL OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY AND TRANSPORT OPERATION

У статті, яка підготовлена 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 проблеми стану кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, особливо останнім часом, тобто протягом 2021 р. (за 11 місяців порівняно до 2020 р.). Підкреслюються основні тенденції зміни показників цієї категорії злочинності.

У статті аналізується рівень злочинності, коефіцієнти злочинної активності та інтенсивності, структура, географія та динаміка цієї категорії кримінальних правопорушень за 11 місяців 2021 р.

Звернута увага на те, що наприкінці 2020 р. були прийняті такі програмні документи, як Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. та Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р., але істотного покращення безпеки дорожнього руху в 2021 р. не відбулося, особливо в м. Харкові. Про це свідчать офіційні статистичні показники, які аналізуються в статті.

Незначна кількість кримінальних проступків, які обліковані, наочно свідчить про те, що там, де відсутня автофіксація, більшість дорожньо-транспортних пригод, які не призвели до травматизму або смерті людей, зазвичай не фіксуються, інакше кажучи, залишаються латентними.

За темою дослідження не вивчалися адміністративні правопорушення, хоча цю категорію справ на практиці інколи дуже важко або не бажано відокремлювати від кримінальних проступків.

Необхідно підкреслити, що криминологічний аналіз основних показників злочинності, пов'язаної з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, продемонстрував нам необхідність обчислення кожного із показників, а саме абсолютних рівнів злочинності і судимості, коефіцієнтів та динаміки злочинності, структури й географії кримінальних правопорушень цієї категорії.

Ключові слова: *дорожньо-транспортні пригоди, рівень злочинності, коефіцієнти злочинності, структура злочинності, географія злочинності, динаміка злочинності, латентність.*

The article, prepared in accordance with the research plans of the Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine on the fundamental topic “Strategy for the prevention of offenses in the field of traffic and transport operation in Ukraine”, considers the problems of criminal offenses in road safety and transport operation, especially recently in 2021 (for 11 months compared to 2020). The main trends of change of indicators of this category of crime are emphasized.

The article analyzes the level of crime, the coefficients of criminal activity and intensity, the structure, geography and dynamics of this category of criminal offenses for 11 months of 2021.

The attention is drawn to the fact that despite the adoption at the end of 2020 of such program documents as the Strategy for Improving Road Safety in Ukraine for the period up to 2024 and the State Program for Improving Road Safety for the period up to 2023, there was no significant improvement in road safety in 2021, especially in Kharkiv. This is evidenced by official statistics, which are analyzed in the article.

The small number of criminal offenses that have been recorded clearly show that where there is no auto-fixation of road accidents, those that did not cause injuries or death are usually not recorded, in other words, remain latent.

The administrative offenses were studied on the topic of the research, although in this category of cases in practice it is sometimes very difficult or undesirable to separate them from criminal offenses.

It should be emphasized that the criminological analysis of the main indicators of crime related to violations of road safety or transport operation regulations, showed the need to calculate each of the indicators, namely the absolute levels of crime and criminal record, coefficients and structure as well as geography of crime of criminal offenses of this category, and their dynamics.

Key words: road traffic accidents, crime rate, crime coefficients, crime structure, crime dynamics latency.

Вступ. Сучасний розвиток законодавства та стан кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту вимагає встановлення причин небезпечної криміногенної ситуації з аварійністю в Україні, особливо в м. Харкові.

Постановка завдання. Метою статті є кримінологічний аналіз основних показників злочинності, пов'язаної з порушеннями правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за 11 місяців 2021 р.

Результати дослідження. Загальновідомо, що наприкінці 2020 р. прийняті такі програмні документи, як Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. [1] та Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. [2], які спрямовані на зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод та ступеня тяжкості їх наслідків для учасників дорожнього руху, зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму та на підвищення рівня дотримання правил дорожнього руху його учасниками.

Традиційно в кримінології для характеристики того чи іншого явища використовують кількісні (рівень злочинності, рівень судимості, коефіцієнти злочинності, ціна), якісні (структура, географія), а також кількісно-якісні (динаміка) показники вимірювання. Для розуміння стану та тенденцій розвитку цих видів злочинів проаналізуємо офіційну кримінально-правову статистику, яка наводиться у звітах Офісу Генерального прокурора України [3; 4; 5; 6] та Патрульної поліції Національної поліції України [7], які складаються щомісяця наростаючим підсумком. Зрозуміло, що лише статистичні дані не можуть дати вичерпної характеристики того чи іншого явища, але вони дають можливість мати уявлення про стан та тенденції того чи іншого виду кримінальних правопорушень. Хоча при цьому повністю ігнорується поняття латентності.

Розпочнемо наш аналіз із визначення рівня кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Рівень злочинності відбиває її кількісний розмір. Ідеться про виражену в числових показниках загальну кількість злочинів і осіб, що їх вчинили, за певний період часу (місяць, квартал, або рік) на конкретній території (в державі, області, районі) [8, с. 69]. Зараз для характеристики рівня злочинності під час складання звітів Генеральною прокуратурою України використовується поняття «обліковано кримінальних правопорушень», яке істотно відрізняється від поняття «зарєєстровано кримінальних правопорушень». На базі офіційних статистичних звітів ми можемо брати до уваги лише кількість облікованих кримінальних правопорушень.

У чинному Кримінальному кодексі України є розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 17 статей, що забезпечують захист безпечної функціонування транспортної системи України: залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального, трубопровідного транспорту від посягань на життя та здоров'я громадян, власність та довкілля. Ми, як і більшість вчених України, вважаємо, що в цей розділ було недоцільно включати статтю 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом», її краще було віднести до злочинів проти власності. Зараз особи, які розробляють проект нового Кримінального кодексу

України, згідні з цієї думкою. Тому, аналізуючи офіційні дані щодо рівня злочинності за 11 місяців 2021 р., статтю 289 враховувати не будемо.

Так, загалом за 11 місяців 2021 р. було обліковано 322 392 кримінальних правопорушень (в 2020 р. 363 342), за розділом XI (без урахування ст. 289) в 2021 р. було обліковано 10 358 кримінальних правопорушень (в 2020 р. 11 030) [3; 4]

Наступним показником, який характеризує стан злочинності, є кількість виявлених осіб, які вчинили кримінальні правопорушення.

Необхідно також звернути увагу на розрив між кількістю облікованих злочинів, які ми досліджуємо, та злочинців, що їх вчинили. Так, правоохоронними органами виявляється у 3,5 разів менше винних осіб порівняно із кількістю облікованих кримінальних правопорушень загалом (у 2020 виявлено за 11 місяців 93 650 осіб; в 2021 р. – 90 958 осіб) [5; 6]. За цією категорією показник краший (у 2020 р. – 4 042 осіб, у 2021 р. – 3 981 особа), приблизно у 2,7 рази менше винних осіб, ніж облікованих кримінальних правопорушень.

Тепер подивимося судову статистику щодо кількості засуджених осіб за корупційні злочини у приватному секторі. Рівень судимості – це кількість засуджених осіб за обвинувальними вироками, що набули законної сили [8, с. 70]. Ці дані можна аналізувати за офіційними статистичними даними лише два рази на рік (за півріччя і рік), тому ми на цьому показнику не будемо зупинятися.

Для зіставлення між собою кількості вчинених кримінальних правопорушень у різних адміністративно-територіальних одиницях застосовуються коефіцієнти: злочинної інтенсивності та злочинної активності [3, с. 70]. Коефіцієнт злочинної інтенсивності злочинів чітко характеризує розповсюдженість цього явища на кожній територіальній одиниці. Загалом коефіцієнт злочинної інтенсивності за 11 місяців 2021 р. склав 85,5 злочинів на 10 тис. населення, кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту 27,5 на 100 тис. населення. (У 2020 р. в цілому 94,6; і 28,7 даного виду кримінальних правопорушень). [3; 4]

Коефіцієнт злочинної активності злочинів характеризує співвідношення осіб, які виявлені правоохоронними органами, по відношенню до населення, яке старше 14 років. Загалом коефіцієнт злочинної активності за 11 місяців 2021 р. склав 28,8 злочинів на 10 тис. населення у віці кримінальної відповідальності, кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту 12,5 на 100 тис. населення. (У 2020 р. загалом 29,3 і 12,6 цього виду кримінальних правопорушень). [5; 6]

Наступний дуже важливий показник – це структура. Структура злочинності – це розподіл і співвідношення (у відсотках) окремих одиниць сукупності до їх загальної кількості. Вона визначається як питома вага частини до цілого [3, с. 71]. Спочатку встановимо питому вагу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту у структурі злочинності в Україні, що за 11 місяців 2021 р. склали 3,2% (в 2020 р. 3,0%). Можемо побудувати структуру облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за кримінально-правовою ознакою – кваліфікацією діяння. [3; 4]

Найбільш поширеними серед цих правопорушень є: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) (за 11 місяців 2021 р. 75,2%, в 2020 р. 77,0%); знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України) (за 11 місяців 2021 р. 14,9%, в 2020 р. 17,4%). [3; 4].

Аналізуючи структуру злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, зупинимося на виділенні внутрішніх складників видів цього злочину за способом реалізації ДТП. У статистичній звітності Патрульної поліції виділяються такі види ДТП: зіткнення транспортних засобів, наїзд на транспортний засіб, що стоїть, наїзд на перешкоду, наїзд на пішохода, перекидання транспортного засобу, наїзд на велосипедиста, наїзд на тварин, падіння вантажів, падіння пасажирів та наїзд на гужовий транспорт. Аналіз структури дорожньо-транспортних пригод в Україні за 11 місяців 2021 року показав [7], що 63,7% ДТП становлять зіткнення транспортних засобів, 15,6% – наїзд на транспортний засіб, що стоїть, 12,3% – наїзд на перешкоду, 4,4% – наїзд на пішохода, 2,0% – перекидання транспортного засобу та 1,0% – наїзд на велосипедиста. Усі інші групи мають питому вагу в структурі ДТП в Україні (11 місяців 2021 рік) менш ніж 1%. В цілому ж їх було зареєстровано 170972, що на 13,8% більше, ніж за 11 місяців 2020 р. [7].

Інакше виглядає структура ДТП, які наслідком мають загиблих або травмованих осіб, інакше кажучи, кримінально караних ДТП. Загалом такі дорожньо-транспортні пригоди за 11 місяців 2021 р. склали 13,1% (за 11 місяців 2020 р. – 15,9%) [7]. На першому місці – зіткнення

транспортних засобів (43%), далі йде наїзд на пішохода – 29,4%, наїзд на перешкоду – 10,3%, перекидання транспортного засобу – 7,4%, наїзд на велосипедиста – 5,7%, наїзд на транспортний засіб, що стоїть, – 2,3% та падіння пасажира – 1,6 %. Усі інші групи мають незначну кількість (менше 1%). [7].

Загалом за 11 місяців 2021 р. загинуло 2 926 осіб, за 11 місяців 2020 р. – 3 197, зменшення склало 8,5%. Більшість загиблих під час ДТП за 11 місяців 2021 р. припадає на наїзд на пішоходів (34,0%) та зіткнення транспортних засобів (33,9%); 13,3% припадає на наїзд на перешкоду; інші мають менше 1% [7].

Загалом за 11 місяців 2021 р. травмовано 27 296, за 11 місяців 2020 р. – 29 320, зменшення склало 6,9%. Щодо травмованих осіб під час ДТП, то тут переважають такі групи: зіткнення транспортних засобів (50,8%), наїзд на пішоходів (27,3%), наїзд на перешкоду (10,9%), перекидання транспортного засобу (8,0%) та наїзд на велосипедиста (4,2%). [7].

Характер злочинності – це якісний показник, що визначає питому вагу тяжких та особливо тяжких кримінальних правопорушень у їх загальній кількості [8, с. 71]. Так, серед 13 112 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за 11 місяців 2021 р. [4] було обліковано: 601 особливо тяжких злочинів, 3 915 тяжких злочинів, 7 003 – нетяжких злочинів та 1 585 кримінальних проступків. Отже, характер досліджуваних кримінальних правопорушень дорівнює 34,4%, трохи більше, ніж кожне третє кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, що є тяжким чи особливо тяжким. Майже 87,9% серед цих кримінальних правопорушень складають злочини та 12,1% – кримінальні проступки. Так, серед 15 345 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за 11 місяців 2020 р. було обліковано [3]: 689 особливо тяжких злочинів, 4 619 тяжких злочинів, 5 070 – нетяжких злочинів та 1 997 кримінальних проступків. Отже, характер досліджуваних кримінальних правопорушень дорівнює 34,6%, тобто трохи більше, ніж кожне третє кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, що є тяжким чи особливо тяжким. Майже 87,0% серед цих кримінальних правопорушень складають злочини та 13,0% – кримінальні проступки.

Географія злочинності – це показник, за яким досліджується територіальне розповсюдження злочинності за певний період, а також регіональні особливості кількісних та якісних показників злочинності [8, с. 73].

Що стосується географії кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, то найбільшу кількість цих кримінальних правопорушень за 11 місяців 2021 р. виявлено у – м. Києві (24,4%), Київській (9,2%), Одеській (8,8%), Дніпропетровській (7,9%), Харківській (6,6%) та Львівській (6,2%) областях, а найменше у – Луганській, Чернігівській, Тернопільській, Кіровоградській та Хмельницькій областях [7].

Тепер проаналізуємо динаміку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Динаміка злочинності – це комплексний показник, який характеризує злочинність з кількісно-якісної сторони. Вона відображає зміну розміру явища в часі (рівня і структури злочинності протягом певного періоду часу) [8, с. 72]. При цьому приріст зазвичай не позначається ніяким знаком, а зменшення позначається знаком «-». Відносні величини динаміки можна обчислювати двома способами: базисним та ланцюговим. Базисний дає змогу порівнювати діяльність протягом тривалого часу. Ланцюговий дає змогу порівнювати кожний наступний період з попереднім. У практичній діяльності правоохоронних органів зазвичай застосовується лише ланцюговий спосіб.

Тому, якщо дійсно кількість облікованих кримінальних правопорушень має тенденцію до незначного зростання, кількість виявлених, а особливо загиблих та травмованих осіб має зовсім іншу тенденцію – неухильно зменшується, хоча цей відсоток незначний.

Наведений кримінологічний аналіз свідчить про наявність латентності і поширеності кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Зрозуміло, що поширення аудіо- та відеофіксації дорожньо-транспортних пригод, яке протягом 2021 р. значно збільшилося, призвело до зростання фактів зареєстрованих ДТП, при цьому дійсно скоротилася їх латентність і загалом травматизм на дорогах. Але це дуже незначний відсоток.

У м. Харкові 22 листопада 2021 р. відбулося розширене засідання Комітету з питань правоохоронної діяльності Верховної Ради України щодо стану правопорядку на території міста Харкова та Харківської області з метою забезпечення безпеки на дорогах, проблеми правозастосування та напрями удосконалення законодавчого забезпечення безпеки на дорогах. Члени Комітету та учасники засідання обговорили законодавчі ініціативи щодо створення безпечних умов

для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян і підвищення ефективності механізмів впливу на дисципліну учасників дорожнього руху, а також законодавчі ініціативи щодо посилення кримінальної відповідальності за правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту [9].

Члени Комітету розглянули питання про включення до порядку денного шостої сесії законопроектів:

- про внесення змін до статей 286 та 286-1 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило загибель людей;

- про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо терміну позбавлення права керувати транспортними засобами;

- про внесення змін до статей 286 та 286-1 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху;

- про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. [9].

Висновки. Підбиваючи підсумок вищевикладеному, необхідно наголосити на тому, що криминологічний аналіз основних показників злочинності, пов'язаної з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, продемонстрував нам наявність змістовного сенсу кожного з показників, а саме абсолютних рівнів злочинності та судимості, коефіцієнтів та динаміки злочинності та структури й географії кримінальних правопорушень.

Як підсумок слід сказати, що хоча дані офіційної статистики і не відображають повною мірою обсяги кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, але на їх підставі можна побачити стан та результати протидії цим злочинам з боку правоохоронних органів. Тому пропозиції щодо подальшого вдосконалення законодавчих актів у сфері протидії цим кримінальним правопорушенням є дуже актуальними.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/-laws/show/1360-2020-p>.

2. Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. Постанова КМ України від 21.12.2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>.

3. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-листопад 2020 р.: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.

4. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-листопад 2021 р.: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.

5. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-листопад 2020 р.: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.

6. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, січень-листопад 2021 р.: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.

7. Дорожньо-транспортні пригоди з 01.01.2021 по 30.11.2021. Сайт патрульної поліції України. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

8. Криминологія: підручник / Б.М. Головкін, В.В. Голина, О.В. Лисодед та ін.]; за заг.ред. Б.М. Головіна. Харків : Право, 2020. 384 с.

9. Стан правопорядку на території міста Харкова та Харківської області щодо забезпечення безпеки на дорогах, проблеми правозастосування та напрямки удосконалення законодавчого забезпечення розглянуто під час розширеного засідання Комітету з питань правоохоронної діяльності. URL: https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/216777.html.