



УДК 343.9:343.346(477)

[HTTPS://ORCID.ORG/0000-0001-7494-7289](https://orcid.org/0000-0001-7494-7289)*Христич Інна Олександрівна**кандидат економічних наук, доцент,**старший науковий співробітник**відділу кримінологічних досліджень**НДІ вивчення проблем злочинності**імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України,**м. Харків, Україна*

ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. Доцільність проведеного наукового дослідження зумовлюється незадовільним на сучасному етапі рівнем безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні. Протягом останніх десятиліть разом із підвищенням інтенсивності дорожнього руху в Україні відбулось істотне збільшення кількості транспортних засобів, але рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким. Про це у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Це стосувалося ситуації, яка склалася у мирний час, про що не однократно підкреслювали різні вчені та і автор даної статті [1; 2].

24 лютого в Україні ситуація істотно змінилася, так як було введено воєнний стан, який продовжено до 19 лютого 2023 р. Зрозуміло, що проблеми вчинення і фіксації правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху відійшли на другий план. Хоча, на жаль, в умовах ведення бойових дій, окупації та де окупації окремих територій, блокування авіаційних перевезень та багатьох портів, призвело до істотного збільшення автомобільних перевезень порівняно до періоду введення воєнного стану.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні та практичні шляхи розв'язання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту розроблялися такими науковцями, як А.М. Бабенко, Ю.П. Битяк, В.І. Борисов, В.І. Василенко, В.М. Гаращук, С.В. Гізімчук, О.М. Джужа, В.І. Жульов, В.А. Мисливий, К.О. Полтава та іншими.

Плідно зазначену й суміжну проблематику розробляють фахівці відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України: В.С. Батиргарєєва, В.В. Голіна, Б.М. Головкін, Ю.Б. Данильченко, А.В. Калініна, М.С. Кисельова, О.В. Новіков, С.В. Панова, С.С. Шрамко. При цьому питання, що належать до предмета цієї статті, є малодослідженими.

Формулювання цілей статті. Дати оцінку нинішній ситуації, що склалася у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні під час дії воєнного стану, тому що як загальновідомо офіційна статистика не містить повної інформації про всі вчинювані кримінальні правопорушення через існування явища латентної злочинності. У зв'язку з цим, кримінологічний аналіз потрібно проводити з урахуванням зазначеного, а також з урахуванням основних тенденцій щодо зміни цих показників під час воєнного стану.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як загально відомо в чинному Кримінальному кодексі України є розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 17 статей, що забезпечують захист безпечного 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 згодні з цієї думкою.

Дорожньо-транспортні (автотранспортні) кримінальні правопорушення відносяться до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі злочинної недбалості та злочинної самовпевненості на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними і якісними показниками.

Поняттям дорожньо-транспортних (автотранспортних) кримінальних правопорушень охоплюють такі склади злочинів: 1) порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 286 КК України); 2) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286¹); 3) випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України); 4) порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); 5) порушення пішоходом, велосипедистом, їздовим, ремонтником тощо правил, які забезпечують безпечну роботу автотранспорту (ст. 291 КК України) [3].

На сьогодні термін **кримінальне правопорушення** є центральним поняттям у кримінальному праві. У чинному КК України законодавець закріпив, що кримінальним правопорушенням є передбачене Кодексом суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом кримінального правопорушення. Але термін кримінальне правопорушення не завжди застосовувалося у вітчизняному кримінальному законі. На законодавчому рівні поняття кримінальне правопорушення почало вживатися з часу затвердження Указом Президента України від 8 квітня 2008 р. № 311/2008 Концепції реформування кримінальної юстиції України. Тому перше застосування терміна кримінальне правопорушення з'явилося у КПК, який було прийнято 13 квітня 2012 р. Після цього було прийнято Закон від 16 травня 2013 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо приведення законодавства у відповідність з Кримінальним процесуальним кодексом України» № 245-УП до законів були внесені зміни, зокрема, з метою замінити слово «злочин» словами «кримінальне правопорушення». До 2019 р. у КК застосовувалося поняття «злочин», що передбачало собою суспільно небезпечне винне діяння (дія або бездіяльність), вчинене суб'єктом злочину. Лише у 2019 р. у Кримінальний кодекс було введено термін кримінальне правопорушення, який об'єднав у собі поняття злочин та кримінальний проступок. Зрозуміло термін **кримінальне правопорушення** вживається й у міжнародних документах і практиці Європейського суду. Отже, вживання поняття кримінальне правопорушення надало можливість узгодити національне законодавство з міжнародним.

Так в цілому в Україні за 11 місяців 2022 р. було обліковано кримінальних правопорушень 345962 (в 2021 р. – 322392; в 2020 р. – 363342), що практично свідчить про стабільність рівня злочинності, хоча збільшення у 2022 р. на 7,3% свідчить щодо тенденції зростання злочинності. Необхідно при цьому враховувати, що тривалий час багато територіальних одиниць під час воєнного стану не подавали ніякої звітності, ми можемо припустити, що реальне зростання рівня злочинності ще більше. [4; 5; 6]. Нас цікавлять тенденції, що характеризують обліковані кримінальні правопорушення за розділом XI (без врахування ст. 289), так за 11 місяців 2022 р. було обліковано 8136 (в 2021 р. – 10358; в 2020 р. – 11030). Це свідчить про те, що в умовах воєнного стану тривалий час не всі випадки дорожньо-транспортних пригод, особливо коли не було потерпілих осіб, не реєструвалися. Тому і відбулося зменшення на 21,5%. [4; 5; 6].

Як загальновідомо звіти органи прокуратури подають щомісяця наростаючим підсумком. Щоб не ускладнювати статтю, не будемо наводити у переліку літературних джерел усі форми статистичної звітності, а лише наведемо результати наших розрахунків. Так до початку дії воєнного стану в Україні було обліковано за січень 2022 р. 1026 дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень, у лютому 2022 – 928. Тому, якщо в середньому за 11 місяців 2022 р. було обліковано 739 кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, то під час дії воєнного стану в середньому 687 (в березні – 290, квітні – 456, травні – 683, червні – 593, липні – 839, серпні – 879, вересні – 663, жовтні – 1021, листопаді – 758) [6]. Ці дані свідчать про тенденцію збільшення облікованих кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху, то під час дії воєнного стану. Зменшення в листопаді

можна пояснити не тільки зменшенням транспорту під час зими, але й відсутністю світла в містах та багатьох населених пунктах в темну пору року.

В Правилах дорожнього руху України, які затверджено постановою Кабінету міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 зі змінами від 21.09.21, записано, що необхідно застосовувати флікери – маленькі значки або наклейки, які відбивають світло в темряві. Вони допомагають побачити пішохода в нічний час. Флікери можна розмістити на рюкзаку, куртці, руці або джинсах, а також на взутті. При їзді з ближнім світлом відстань, при якій можна помітити пішохода 25 – 30 метрів, а якщо у людини є флікер, то вона збільшується до 130 – 140 метрів. Водій, що їде в машині з включеним дальнім світлом, може побачити флікер з відстані 400 метрів. При цьому не передбачено ніякого покарання за їх невикористання в Україні, хоча відомо, що у таких країнах як Велика Британія, Фінляндія, Естонія, використання флікерів є обов'язковим згідно з їхніми Правилами дорожнього руху. При цьому встановлено, що кількість ДТП за участю пішоходів у цих державах значно знизилася після прийняття рішень про використання флікерів.

На жаль, в нашій країні, якщо пішоходи, водії велосипедів, мопедів та іншої маломірної техніки, не використовують флікери, то не існує ніякої відповідальності їх за це, хоча в більшості розвинутих країн за це передбачаються відповідні штрафні санкції.

Крім того необхідно підвищувати культуру поведінки на дорогах усіх учасників дорожнього руху. Водіям їздити з відповідної швидкістю, якщо вжили алкоголь не сідати за кермо транспортного засобу. Пішоходам не переходити автомобільні шляхи, якщо цей перехід не позначено. При вивченні окремих фактів бачимо, що з цим у нас справи дуже кепські. За кермо в нетверезому вигляді сідають, наприклад, у місті Харкові і катаються під час комендантської години такі поважні особи, як керівник Харківських тепло сітей та керівник департаменту інфраструктури. Тому факти коли окремі водії плутають проїжджу частину вулиці з тротуаром і потрапляють автомобілем у вітрину магазину, або у стіну житлового приміщення мало кого дивує. Дуже доцільним вважаємо прийняття 13 грудня 2022 р. Верховною Радою Закону про внесення змін до Кримінального кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення та інших законодавчих актів України щодо особливостей несення військової служби в умовах воєнного стану чи в бойовій обстановці №8271 від 08.12.2022 р., яким передбачається перевірка військовослужбовців, коли є підстави вважати, що вони знаходяться в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння.

На нашу думку, наступним кроком було б і повернення такої функції Національній поліції, як вибіркове зупинення водіїв у містах, населених пунктах та на автомагістралях, коли є підстави вважати, що вони знаходяться в стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, це б істотно вплинуло на зменшення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту. Це притаманне багатьом країнам світу.

Крім того необхідно, як в більшості розвинутих країнах світу на автомагістралях та і на автошляхах міста також встановлювати світло відбиваючі позначки, які дають змогу водію своєчасно зрозуміти габарити проїжджої частини.

При цьому зрозуміло, що під час воєнного стану багато водіїв отримали водійські посвідчення за скороченою програмою підготовки. Це також призводить до збільшення кількості фактів порушення правил безпеки дорожнього руху. Тому з 24 липня 2022 р. змінили вимоги щодо отримання водійських посвідчень. Але при цьому дозволено автоматично продовжувати термін дії водійських посвідчень, строк дії яких спливає, протягом усього терміну дії воєнного стану.

Починаючи із 14 грудня, в Україні набувають чинності постанови Кабінету міністрів №1019 і №1299, які змінюють процедуру реєстрації та перереєстрації транспортних засобів.

Необхідно більше уваги приділяти і збільшенню парку електротранспорту. Лише у травні 2022 р. кількість проданого електротранспорту зросла в 5 разів. На жаль, при цьому і кількість дорожньо-транспортних пригод з їх участю також зросла.

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 ми не вивчали адміністративні правопорушення.

Висновки дослідження. Зрозуміло, що статистична інформація не дає змоги встановити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами особливо під час функціонування в Україні воєнного стану. Тому вважаємо, що не існує зараз тенденцій до зниження їх реальної кількості. Можна лише констатувати, що наявність воєнного стану на території нашої країни практично десять місяців лише погіршив ситуацію щодо зростання кількості вчинених дорожньо-транспортних пригод.

Виходячи з вищевикладеного, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатися як складова частина національної безпеки держави. І в подальшому з метою реального зниження кількості дорожньо-транспортних пригод потребує як зміни законодавства щодо реєстрації і перереєстрації транспортних засобів, особливо тих, що були ввезені в період дії воєнного стану. Також потрібно буде розібратися і з виданими водійськими посвідченнями (порядок їх видачі також видозмінювався декілька разів за час воєнного стану). Вважаємо, що після закінчення дії воєнного стану буде необхідно провести повну перереєстрацію усіх транспортних засобів незалежно від того, коли воно було поставлено на облік.

Поки що основними документами з приводу розроблення безпеки дорожнього руху на державному рівні в Україні є Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [7] та Державна програма підвищення безпеки дорожнього руху на період до 2023 р. [8]. Але зрозуміло, що їх прийдеться доробляти з урахуванням реальної дійсності, а також необхідністю їх подальшої дії в часі.

Усе це підкреслює необхідність у своєчасній розробці нових нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, особливо при вступі до Європейського Союзу.

Література:

1. Христич І.О. Основні тенденції зміни правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Часопис Київського університету права*. 2021. № 3. С. 183 – 189.
2. Христич І.О. Кримінологічний аналіз сучасного стану кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Науковий вісник публічного та приватного права*: зб. наук. пр. Київ: Науково-дослідний інститут публічного права, 2021. Вип. 5, т. 1. С. 111 – 115.
3. Кримінальний кодекс України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
4. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-листопад 2020 р.: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.
5. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-листопад 2021 р.: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.
6. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-листопад 2022 р.: статистична інформація Офісу Генерального прокурора України URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/1stat>.
7. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовт. 2020 р. № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-p#Text>.
8. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р.: постанова Кабінету Міністрів України № 1287 від 21 груд. 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>.

Христич І.О. Основні тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту під час воєнного стану в Україні

Доцільність проведеного наукового дослідження зумовлюється незадовільним на сучасному етапі рівнем безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні. Протягом останніх десятиліть разом із підвищенням інтенсивності дорожнього руху в Україні відбулось істотне збільшення кількості транспортних засобів, але рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким.

Підкреслено, що дорожньо-транспортні (автотранспортні) кримінальні правопорушення відносяться до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі злочинної недбалості та злочинної самовпевненості на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними і якісними показниками.

Проаналізовано значення введення терміну кримінальне правопорушення у кримінальне право.

На підставі офіційних статистичних звітів органів прокуратури проаналізовано стан і тенденції кримінальних правопорушень у сфері безпеки та експлуатації автотранспорту протягом дії воєнного стану в Україні у 2022 р.

Вважаємо, що статистична інформація не дає змоги встановити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, але вона встановлює основні тенденції щодо їх зміни, тому було встановлено, що реального зменшення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту під час воєнного стану в Україні не спостерігається. Можна лише констатувати, що наявність воєнного стану на території нашої країни практично десять місяців лише погіршила ситуацію щодо зростання кількості вчинених дорожньо-транспортних пригод. Підкреслено, що безпека дорожнього руху повинна розглядатися як складова частина національної безпеки держави, тому необхідно своєчасно розробити нові нормативно-правові акти щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні, особливо при вступі до Європейського Союзу.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, кримінальне правопорушення, електротранспорт, тенденції, латентність, рівень злочинності.

Khrystych I.O. The main trends of criminal offenses in the field of road safety and transport operation during martial law in Ukraine

The expediency of the conducted scientific research is due to the unsatisfactory level of road safety and transport operation in Ukraine at the current stage. Over the past decades, along with the rise in traffic intensity in Ukraine, there has been a significant increase in the number of vehicles, but the level of road safety remains extremely low.

It is emphasized that road traffic (motor vehicles) criminal offenses are related to negligent crimes, which is understood as a set of all crimes committed through negligence in the form of criminal negligence and criminal arrogance in the country for a certain period of time and is characterized by quantitative and qualitative indicators.

The importance of the introduction of the term criminal offense in criminal law is analyzed.

Based on the official statistical reports of the prosecutor's office, the status and trends of criminal offenses in the field of safety and operation of motor vehicles during the martial law in Ukraine in 2022 are analyzed.

We believe that statistical information does not allow us to establish the real volume of road safety violations or operation of transport, but it establishes the main trends in their change, so it was found that there is no real decrease in criminal offenses in the field of road safety and operation of motor vehicles during martial law in Ukraine. It can only be stated that the presence of martial law in our country for almost ten months only deteriorated the situation regarding the increase in the number of road accidents. It is highlighted that road safety should be considered as an integral part of the national security of the state, so it is necessary to develop new regulations on road safety in Ukraine in good time, especially when joining the European Union.

Key words: road safety, criminal offense, electric transport, trends, latency, crime rate