УДК 343.9(477)
DOI https://doi.org/10.32782/2408-9257-2024-1-55

Христич І. О.,
кандидат економічних наук, доцент,
старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка
В. В. Сташиса Національної академії правових наук України

МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОБЧИСЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ[1]

METHODOLOGICAL FOUNDATIONS FOR CALCULATING CRIMINAL OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC AND TRANSPORT OPERATION

У статті аналізується стан кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації автотранспорту. Підкреслено, що в умовах воєнного стану відбулося не тільки збільшення навантаження на транспортну мережу, но і зросла кількість зареєстрованих офіційною статистикою дорожньо-транспортних пригод. Підкреслено, що наразі відсутній єдиний та чіткий методичний підхід до оцінювання розміру соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. Розмір цей можна оцінити лише тоді, коли будемо знати про усі факти вчинення дорожньо-транспортних пригод. Наведено визначення методології кримінологічного дослідження, основні методи і етапи кримінологічного дослідження. Проаналізовано, що введення нового кримінального процесуального кодексу 20 листопада 2012 р. нічого істотно не змінила в практиці реєстрації вчинених дорожньо-транспортних пригод. Рівень їх латентності залишився значним. Цьому, нажаль, сприяла відміна відеофіксаццїї порушень правил дорожнього руху, яка була введена по території усієї країни одночасно з введенням воєнного стану. Важливими методами є й аналіз повідомлень засобів масової інформації, особливо це стосується вчинених дорожньо-транспортних пригод. Тому вважаємо, що єдину систему державної реєстрації кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту 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. Крім того цей центр Державної служби статистики України зможе щорічно (або два рази на рік) 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 наддасть можливість розробляти більш дієві заходи протидії злочинності, особливо в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Більшість з цих заходів можна втілити на практиці після закінчення воєнного стану, який зараз продовжено до 13 травня 2024 р.

Ключові слова: *дорожньо-транспортна пригода, методи кримінологічного дослідження, етапи кримінологічного дослідження, злочини з необережності, правила дорожнього руху, відеофіксація, соціально-економічні втрати.*

The article analyzes the state of criminal offenses in the field of road traffic and operation of motor transport. It is emphasized that under martial law, there has been not only an increase in the load on the transport network but also an increase in the number of officially registered road traffic accidents. It is highlighted that currently, there is no single and clear methodological approach to assessing the size of socio-economic losses from road traffic accidents. This size can only be assessed when we know all the facts of road traffic accidents. The definition of criminological research methodology, main methods, and stages of criminological research are provided. It is analyzed that the introduction of the new criminal procedural code on November 20, 2012, did not significantly change the practice of registering committed road traffic accidents. Their latency level remained significant. Unfortunately, this was facilitated by the cancellation of video recording of traffic rules violations, which was introduced throughout the country simultaneously with the introduction of martial law. Important methods also include the analysis of mass media reports, especially those related to committed road traffic accidents. Therefore, it is considered that a unified system of state registration of criminal offenses in the field

[1] Стаття підготовлена у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. в УкрІНТЕІ 0120U10561).

© Христич І. О., 2024

of road safety and operation of motor transport can only be conducted by the State Statistics Service, in a center that will not be subordinate to law enforcement and law application bodies, which will annually print statistical collections about the state of crime in the country. In addition, this center of the State Statistics Service of Ukraine will be able to conduct a nationwide sample survey of the level of latent crime annually (or twice a year), which will allow determining the real state of crime in Ukraine, as is systematically done in most countries of the world. The introduction of such an account will provide an opportunity to develop more effective measures to counteract crime, especially in the field of road safety and transport operation. Most of these measures can be implemented in practice after the end of the martial law, which is now extended until May 13, 2024.

Key words: *road traffic accident, methods of criminological research, stages of criminological research, crimes of negligence, traffic rules, video recording, socio-economic losses.*

Актуальність теми дослідження, Дорожньо-транспортні пригоди притаманні усім країнам світу. На жаль, рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним із найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким.

Фактичні статистичні дані, які наводяться на офіційних сайтах різних відомств в Україні не дають змоги встановити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в Україні. Проблема існує, про неї говорять, але вона нікуди не зникає і навіть не має тенденцій до зниження особливо на сучасному етапі існування держави. В світі втрати від дорожньо-транспортних пригод оцінюють різними показниками: у вигляді непрожитих років загиблих, втрати працездатності, витрат на лікування та інших характеристик. Однак, жоден з цих методів оцінювання втрат від дорожньо-транспортних пригод не може бути застосовано, тому шо відсутні реальні дані про кількість вчинених ДТП. А це призводить до того, що в Україні відсутні як обґрунтована економічна оцінка вартості життя, здоров'я та завданої економіці шкоди від ДТП, так і сучасна система збору інформації про дорожньо-транспортні пригоди за всіма необхідними ключовими показниками.

Однак наразі відсутній єдиний та чіткий методичний підхід до оцінювання розміру соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортних пригод. Важливими економічними компонентами такого показника має бути врахування моральних втрат у зв'язку з втратою годувальника в сім'ях, пошкодження або втрати транспортного засобу, вантажів, а також втрат від заторів, що утворюються внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в аспекті адміністративної чи кримінальної відповідальності досліджувалася такими вченими: 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 та ін. Кримінологічні дослідження у цій сфері проводилися В.С. Батиргареєвою, К.О. Полтавою і є предметом наукових інтересів науковців відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса НАПрН України, а саме: В.В. Голіни, Б.М. Головкіна, А.В. Калініної, М.Г. Колодяжного, О.В. Новікова, С.С. Шрамко. Попри вагомий внесок дослідників у розв'язання проблемних питань, що виникають у сфері безпеки дорожнього руху, залишаються невирішеними питання, щодо розробки методики обчислення реального обсягу кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху.

Метою статті є розробка методичних основ щодо розробки методики встановлення рівня дорожньо-транспортних пригод та прогнозування зменшення їх на території України, а також встановлення ціни для суспільства.

Виклад основного матеріалу. Як загально відомо відокремлення розділу XI Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з'явився лише у чинному Кримінальному кодексі України. До цього часу такого відокремлення не існувало. Дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини 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. Проблеми з реєстрацією та обліком дорожньо-

транспортних пригод, як і інших кримінальних правопорушень, в Україні існують вже давно. Багато хто з вчених вважали, що введення в дію у 2012 р. Кримінального процесуального кодексу і Єдиного реєстру кримінальних правопорушень істотно покращить реєстрацію усіх вчинених кримінальних правопорушень, але цього не відбулося. Тому зараз на базі офіційних статистичних даних ми маємо два показники зареєстровано і обліковано кримінальних правопорушень, які між собою істотно відрізняються [1, с. 57]. Тому у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 р. зазначається про недосконаліть систем моніторингу дорожньо-транспортних пригод та неналежну якість статистичної інформації [2].

Підтримую точку зору вчених, що аналізувати статистичні дані треба за нетривалий термін часу, інакше кажучи, аналізувати треба лише за період існування воєнного стану [3, с. 155].

Під методологією кримінологічного дослідження розуміється система основних поглядів, принципів, які використовуються на шляху досягнення реальних знань для вивчення дійсності і вирішення завдань кримінологічної науки [1, с. 28–29].

Як загальновідомо, під методикою ми розуміємо сукупність способів, заходів, методів, які використовуються для збирання, оброблення та аналізу інформації [4, с. 25]. В кримінології під методикою розуміють сукупність технічних прийомів, способів збирання й аналізу інформації про злочинність, її причини та умови, особу злочинця, заходи попередження злочинності. У цьому зв'язку окремі вчені в поняття методики включають також методи розробки певних висновків, пропозицій і рекомендацій [5, с. 118].

В кримінології широко використовуються загальнонаукові, статистичні, соціологічні, психологічні, математичні, кібернетичні методи та способи дослідження [1, с. 36]. Також можливо використання метода експертних оцінок, хоча при цьому необхідно звертати увагу на те, шо різниця у висновках цих осіб може бути значною, тому що деякі з експертів можуть робити їх спираючись на інтуїцію, а не на обізнаності щодо даного питання. В кримінології використовуються конкретно-соціологічні методи: вивчення документів, опитування у формі анкетування та інтерв'ю, спостереження, експеримент [5, с. 253].

Застосування тих чи інших методів у кримінологічному дослідженні обумовлюється 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.

Таке дослідження повинно пройти послідовно усі етапи: 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 [1, с. 38]. Деякі вчені-кримінологи відокремлюють іншу кількість послідовних етапів кримінологічного дослідження. Незалежно від того, скільки етапів відокремлювати, зрозуміло, що кожне дослідження обов'язково їх проходить, інакше ми не одержимо реальних даних про те чи інше явище.

Офіційні статистичні дані ніколи, особливо в нашій країні не містять повної інформацію про всі вчинені злочини внаслідок того, що існує таке явище, як латентна злочинність. У зв'язку з цим, кримінологічний аналіз статистичних даних необхідно проводити з урахуванням рівня латентності, але ми можемо припустити, що, як правило, рівень латентності залишається з року в рік однаковим, тому що практика їх реєстрації в органах досудового слідства залишається стабільною. Зрозуміло, що базуючись на документах первинного обліку, складаються відповідні звітні дані в правоохоронних органах. Якщо ці первинні дані викривлені, то й усі статистичні дані будуть невірно характеризувати стан злочинності та її тенденції. Крім того, систематична зміна форм звітності призводить до труднощів у проведенні порівняння цих даних за різні періоди часу і в різних гілках правоохоронних органів.

Крім того офіційні статистичні дані не розмежовують кримінальні правопорушення за формою вини.

Коли приймалась Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р., то в ній наводилися результати розрахунків експертів Світового банку, за якими соціально-економічні втрати України, які утворюються внаслідок дорожньо-транспортного травматизму оцінюються експертами в 4,5 млрд. доларів США на рік, що становить приблизно 3,4% валового внутрішнього продукту (у розрахунках 2014 р.), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Але усе це свідчить про дуже значні втрати від ДТП, но при цьому не зовсім зрозуміло, як при цьому було встановлено реальний обсяг вчинених в нашій країні дорожньо-транспортних пригод.

Різниця між вчиненими порушеннями правил дорожнього руху і зафіксованими хвилює суспільство. Тому з 1 червня 2020 р. в Україні запрацювала система відеофіксації порушень правил дорожнього руху, наразі система працювала у тестовому режимі і охоплюватиме лише порушення, пов'язані з обмеженням швидкості, хоча законодавчі передумови для її ширшого використання були закладені раніше. За офіційними статистичними даними 40% із зареєстрованих ДТП відбуваються внаслідок перевищення швидкості руху. До повномасштабного наступу у нас працювало 270 камер. Камери автоматичної фіксації дійсно впливають на кількість дорожньо-транспортних пригод на місці встановлення. Попередні дослідження, проведені стосовно перших встановлених камер ще до повномасштабного вторгнення РФ, засвідчили їхню ефективність. Кількість транспортних пригод у цих місцях знижулася втричі, а кількість складених протоколів зростає також істотно. Інакше кажучи, ефект виховання водіїв відбувається. Від початку повномасштабного вторгнення РФ проти України роботу системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі призупинено, але з 16.05.2022 р. частково відновлено. Загальна кількість комплексів фіксації з 1 січня 2024 р. склала 265 камер. На порушників чекає покарання: за перевищення швидкості більш ніж на 20 км/год – 340 грн штрафу; більш ніж на 50 км/год – 1700 грн.

На жаль, під час воєнного стану, який продовжено до 13 травня 2024 р. ця система працює лише в деяких областях, особливо під час аварійних відключень електроенергії, коли не працюють ні світлофори, ні електричний транспорт (трамваї, тролейбуси, а інколи й метро). Хоча, такий метод спостереження дозволяє вставити, хоч і вибірково, кількість незареєстрованих адміністративно караних порушень правил дорожнього руху.

Що стосується наслідків дорожньо-транспортних пригод, то доцільно аналізувати статистику медичних закладів, яка дасть змогу, хоча б поверхнево оцінити, наскільки дані правоохоронних органів не є об'єктивними, інакше кажучи, провести порівняльний аналіз даних різних відомств і установ.

На жаль в умовах воєнного стану з'явилися і більш істотні проблеми щодо реєстрації вчинених кримінальних правопорушень. Патрульна поліція перестала виїжджати для документування дорожньо-транспортних пригод, що сталися без потерпілих, оскільки у правоохоронців з'явилися більш нагальні справи – забезпечувати правопорядок на вулицях міст України. Тому водіям, що потрапили в дорожньо-транспортні пригоди без потерпілих, пропонувалося самостійно вирішувати проблему, не перешкоджаючи рух іншим учасникам [6, с. 8–9]. Тому інформація, про те, що кількість дорожньо-транспортних пригод значно зменшилася на початку дії військового стану в країні, є навряд чи достовірною. Території, які були захоплені агресором, не надавали ніякої статистичної звітності щодо вчинених кримінальних правопорушень на їх території (до сих пір значна кількість території України знаходиться в окупації).

Раціональним методом є опитування у формі анкетування. Необхідно щорічно проводити загальнодержавне вибіркове обстеження рівня латентної злочинності, а краще два рази на рік, як це проводиться в більшості країн світу систематично. Таке опитування дасть змогу встановити реальний стан злочинності в Україні, особливо стан вчинення дорожньо-транспортних пригод. Введення такого обліку наддасть

можливість розробляти більш дієві заходи протидії злочинності, а також встановлення тенденцій зміни рівня злочинності.

Важливим методом є й аналіз повідомлень засобів масової інформації, особливо це стосується вчинених дорожньо-транспортних пригод.

Зрозуміло, зупинилися лише на основних методах, які допоможуть встановити реальний обсяг вчинених дорожньо-транспортних пригод, а після цього встановити соціально-економічні втрати України під ДТП, інакше кажучи ціну їх для суспільства

Висновки. Усе перелічене раніше свідчить про те, що, на жаль, проблема встановлення реальних обсягів фактів порушення правил безпеки дорожнього руху внаслідок дорожньо-транспортних пригод та експлуатації транспорту особливо в умовах воєнного стану існує. Усі спроби використовувати різні методи, особливо соціологічні, дозволяють характеризувати їх поверхневе і оціночне, особливо в умовах воєнного стану Підкреслюють при цьому необхідність модернізації української правової системи.

Вважаємо, що єдину систему державної реєстрації кримінальних правопорушень в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту 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.

І цей центр дійсно зможе проводити соціологічне опитування населення країни щодо стану рівня вчинених дорожньо-транспортних пригод.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Кримінологія: підручник [Б. М. Головкін, В. В. Голіна, О. В. Лисодєд та ін.] ; за заг. ред. Б. М. Головкіна. – Харків: Право, 2020. – 384 с.

2. 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.

3. Батиргареєва В.С. Статистичний аналіз правопорушень у сфері дорожнього руху: про коректність співставлення. *Кримінально-правові, кримінологічні та кримінально-виконавчі заходи попередження злочинності*: матеріали Всеукраїнської наук.- практ. конф. 25 лист. 2022 р. Одеса: ОДУВС, 2022. 257 с.; с. 153–156.

4. Кальман О.Г., Христич І.О. Правова статистика: підручник. – Харків: Право, 2004. 304 с.

5. Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т. – Харків: Право, 2016. – Т.18 – 2019. – 544 с.

6. Батиргареєва 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.