

УДК 343.92

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.1.45>**А. М. Бабенко**доктор юридичних наук, професор, директор інституту права та безпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ

КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена дослідженню кримінологічної характеристики закономірностей кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. З'ясовано, що у період з 2017 по 2022 рр. кількість кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту знизилась майже на половину, тобто з 22090 до 12755 таких фактів відповідно, тобто майже на 43 %.

Встановлено, що стрімке збільшення та поширення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні вимагає вдосконалення системи заходів протидії цим кримінально протиправним діянням. У свою чергу, це висуває нагальну необхідність в отриманні нових знань про сучасні закономірності і тенденції функціонування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема через аналіз їх кількісних і якісних показників.

Доводиться, що безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту є однією з найактуальніших соціально-економічних проблем сучасності. Систематичне моніторингу стану і тенденцій поширення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту сприяє ефективному запобіганню.

Виявлено, що в Україні значно знизився рівень ефективності правоохоронних органів у процесі проведення швидкого, повного та неупередженого розслідування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. У статті встановлено, що у загальній структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту одну з лідируючих позицій займають порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Досліджено географію кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, вивчено кількість жертв внаслідок цих кримінально протиправних діянь та підтверджено тенденцію вчинення кримінальних правопорушень даної категорії у стані сп'яніння.

Ключові слова: безпека руху та експлуатації транспорту; дорожній рух; транспорт; дорожньо-транспортна пригода; показники аварійності; кримінологічна характеристика; кримінальні правопорушення.

Постановка проблеми. У сучасних умовах проблемі забезпечення безпеки дорожнього руху та безпечної експлуатації транспортних засобів приділяється особливо пильна увага як з боку суспільства, так і з боку держави. За даними агентства AUTO-Consulting, станом на 1 січня 2021 року в Україні на 1000 жителів налічується приблизно 245 автомобілів, тоді, як їх загальна кількість складала 10,2 мільйонів одиниць, з яких легкових 8,8 мільйонів. Протягом 2022 року українські номерні знаки вперше отримали ще близько півмільйона машин усіх типів, тобто нині легкових автомобілів у державі налічується не менше ніж 9 мільйонів [1].

На підставі цього вбачається, що в Україні, як і в інших країнах, простежується стала тенденція до підвищення рівня автомобілізації. Збільшення кількості транспортних засобів на дорогах країни детермінує загострення проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху та забезпечення безпечної експлуатації транспортних засобів. Варто зазначити, що протягом останніх десяти років державою активно вживаються заходи, спрямовані на підвищення рівня безпеки на дорогах країни (дорожня інфраструктура, задовільна якість доріг, просвітницька робота, встановлення додаткових заходів відповідальності, профілактична робота

та інше), однак рівень аварійності та негативних наслідків від дорожньо-транспортних пригод залишається, як і раніше, високим.

Нині стрімке збільшення та поширення кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні вимагає вдосконалення системи заходів протидії цим кримінально протиправним діям. У свою чергу, це висуває нагальну необхідність в отриманні нових знань про сучасні закономірності і тенденції функціонування кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема через аналіз їх кількісних і якісних показників.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Протягом багатьох років проблему кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні досліджували такі вчені, як: П. П. Андрушко, І. Г. Богатирьов, Б. Ю. Бурбело, С. В. Гізімчук, А. П. Головін, Б. М. Головін, В. В. Голина, О. М. Джужа, О. В. Дудник, О. О. Дудоров, А. П. Закалюк, Я. В. Матвійчук, В. І. Осадчий, С. І. Саєнко, А. О. Собакар, В. Я. Тація, М. І. Хавронюк, М. Л. Шелухіна та інші фахівці. Хоча роботи вказаних учених мають вагомий теоретико-прикладний значення, разом з тим, деякі результати щодо розкриття стану, динаміки, структури, тенденцій та географії кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на загальнодержавному рівні потребують наукового переосмислення та перевірки.

Метою статті є вивчення кількісно-якісних показників кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

Хід дослідження. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту в Україні залишаються найбільш поширеними діями як у загальній структурі кримінальної протиправності, так і серед кримінальних правопорушень, що вчиняються з необережності. За офіційною статистичною інформацією Генеральної прокуратури України встановлено, що у період з 2017 по 2022 рр. відбулось зниження рівня кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. У 2017 році зареєстровано 22090 кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; у 2018 році – 17485 (- 21 %); у 2019 році зареєстровано 17120 (- 23 %) кримінальних правопорушень у цій сфері; у 2020 році – 15795 (- 29 %) кримінальних пра-

випорушень відповідно; у 2021 році – 13493 (- 39 %); у 2022 році зареєстровано 12755 (- 43 %) кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту [2]. Отже, за останні п'ять років кількість кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту знизилась майже на половину, тобто з 22090 до 12755 таких фактів відповідно, тобто майже на 43 %. Аналіз представлених даних демонструє явну тенденцію до рівномірного зниження кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень, пов'язаних з безпекою руху та експлуатацією транспорту, проте сам кількісний показник залишається на високому рівні, що потребує комплексного законодавчого та наукового підходу.

Останнім часом простежується суттєве зниження ефективності заходів правового реагування на кримінальні правопорушення, що пов'язані з безпекою руху та експлуатації транспорту в Україні. Перш за все, фіксується істотна відмінність у показниках, що демонструють незадовільне застосування уповноваженими суб'єктами у практичній діяльності засади невідворотності кримінальної відповідальності щодо осіб винних у вчиненні кримінально протиправних діянь цієї категорії. Так, з 22090 кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту зафіксованих в Україні у 2017 році лише 6699 (30 %) особам було повідомлено про підозру за їх вчинення; у 2018 році з 17485 кримінальних правопорушень було повідомлено про підозру лише 6107 особам, або 35 %; у 2019 році з 17120 зафіксованих кримінально протиправних діянь у цій сфері було повідомлено про підозру лише 6087 особам, або 36 %; у 2020 році з 15795 кримінальних правопорушень близько 6548 особам було повідомлено про підозру, або 42 %; у 2021 році з 13493 суспільно небезпечних діянь близько 6064 особам, або 45 % було вручено підозру у вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту; у свою чергу, у 2022 році з 12755 кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту було повідомлено про підозру 4156 осіб (32 %) [2]. Такий розподіл свідчить про те, що в Україні значно знизився рівень ефективності правоохоронних органів у процесі проведення швидкого, повного та неупередженого розслідування кримінальних правопорушень цієї категорії.

Питома вага кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту

у загальній структурі злочинності характеризуються певними специфічними рисами. Насамперед, у 2017 році по всій території України виявлено 523 911 кримінальних правопорушень загалом, з яких кримінально протиправні діяння у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту складають 1 %; у 2018 році серед 487 133 усіх кримінальних правопорушень близько 4 % становлять кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту; у 2019 році зареєстровано 444 130 кримінальних правопорушень, з яких 3 % складають кримінально протиправні діяння, що пов'язані з безпекою руху та експлуатацією транспорту; у 2020 році кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту сягають 5 % у загальній структурі злочинності; у 2021 році серед зафіксованих 321 443 кримінальних правопорушень близько 4,5 % становлять кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту; у 2022 році близько 5 % становлять кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у загальній структурі злочинності [2]. Тобто, за п'ятирічний період у загальній структурі злочинності в Україні кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у середньому становлять 3-4 %. Попри те, ми впевнені, що наявні показники офіційної статистичної інформації далеко не відображають реальну питому вагу цього складу кримінального правопорушення, яка, на нашу думку, є більш об'ємнішою у загальній структурі злочинності, що свідчить про високу латентність кримінальних правопорушень вказаної категорії.

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту одну з лідируючих позицій займають кримінальні правопорушення, передбачені ст. 286 КК України, а саме: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, їх частка складає 50 %, зауважимо, що у близько 10 % цих діянь спричинено смерть потерпілого, заподіяння тяжких тілесних ушкоджень або загибель кількох осіб. Друге місце за абсолютною більшістю займають кримінальні правопорушення, передбачені ст. 289 КК України, зокрема: незаконне заволодіння транспортним засобом, тоді, як їх частка становить 35 %. Третє місце посідають кримінальні правопорушення, передбачені ст. 290 КК України, а саме: знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспорт-

ного засобу, з часткою – 10 %. Варто зазначити, що частка інших кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту складає близько 1-2 %.

Кримінологічні параметри кримінальних правопорушень, пов'язаних з безпекою дорожнього руху і експлуатацією транспорту, значно відрізняється у різних країнах і регіонах світу. Найбільш поширеними на міжнародному рівні є наступні кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а саме: *по-перше*, керування автомобілем у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. Наприклад, у Сполучених Штатах Америки Національна адміністрація безпеки дорожнього руху (NHTSA) повідомляє, що у 2022 році в ДТП за участю нетверезого водія загинуло 10 142 особи, що становить 28 % усіх смертельних випадків на дорогах; *по-друге*, перевищення швидкості. Перевищення швидкості є поширеним фактором багатьох дорожньо-транспортних пригод і може призвести до серйозних травм або смертельних випадків. За даними NHTSA, у 2022 році лише в США зафіксовано 9478 загиблих у ДТП за участю водіїв, які перевищували швидкість; *по-третьє*, відволікання від водіння. Відволікання від водіння, наприклад використання мобільного телефону чи іншого електронного пристрою під час водіння, також сприяє дорожньо-транспортним пригодам. У Сполучених Штатах у 2022 році, за даними NHTSA, було 3142 загиблих у ДТП за участю відволікаючих водіїв; ДТП з наїздом і втечею. ДТП з наїздом і втечею, коли водій залишає місце аварії, не зупинившись, щоб надати допомогу чи обмінятися інформацією, є ще одним видом злочину, пов'язаного з дорожнім рухом. Згідно з даними AAA Foundation for Traffic Safety, у Сполучених Штатах зростає кількість аварій, пов'язаних із наїздом і втечею, із збільшенням кількості смертельних випадків на 62 % з 2016 по 2022 рік [3].

Більш точну картину враженості криміногенної обстановки України від кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації можна представити за допомогою аналізу коефіцієнту інтенсивності такого кримінального правопорушення у розрахунку на 100 тис. осіб населення. У 2017 році коефіцієнт інтенсивності кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту на загальнодержавному рівні становив 53 кримінально протиправних діяння цієї категорії на 100 тис. населення; у 2018 році зафіксовано зниження до 42 таких кримінальних правопорушень на

100 тис. населення; у 2019 році – 41 кримінальне правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту на 100 тис. населення; у 2020 році – 38 кримінальних правопорушень на 100 тис. населення; у 2021 році – 33 злочини даної категорії на 100 тис. населення; у 2022 році – 31 кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту з розрахунку на 100 тис. населення відповідно.

Розрахована та проаналізована статистика у 25 регіонах (24 областях та м. Києві) за 2022 рік дала змогу отримати середні показники інтенсивності кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту з розрахунку на 100 тис. населення. У результаті чого нам вдалося виявити певні регіональні закономірності кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту і згрупувати регіони за рівнем кримінальної враженості. Найвищі коефіцієнти інтенсивності цієї категорії кримінальних правопорушень з розрахунку на 100 тис. населення у 2022 році спостерігались у Рівненській області – 229, Закарпатській області – 208, Чернігівській області – 159, Тернопільській області – 156, Черкаській області – 155, у зв'язку з цим ці території відносяться до групи з *дуже високою* враженістю. До групи з *високою* враженістю територій від кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту відноситься: Волинська область – 143, Вінницька область – 132, Житомирська область – 135, Кіровоградська область – 115, Полтавська область – 100, Хмельницька область – 110, Херсонська область – 104, Івано-Франківська область – 136, Сумська область – 105. Представлені дві групи входять у негативну криміногенну зону та характеризуються високими і дуже високими коефіцієнтами злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту на 100 тис. населення. До групи територій з *середньою* враженістю від злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту відносяться: Одеська область – 83, Чернівецька область – 96, Дніпропетровська область – 97, Харківська область – 72, Миколаївська область – 86. До групи територій з *помірним* рівнем криміногенної враженості від кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту відносяться: Донецька область – 51, Запорізька область – 54, Львівська область – 59. У групу територій з *низькою* враженістю від кримінальних правопорушень цього виду з розрахунку на 100 тис. населення входять: Луганська область – 22, м. Київ – 27, Київська область – 31 (рис.1).

Отже, на основі отриманих результатів спостерігається нерівномірність розподілу кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту регіонами України. До високої та дуже високої груп територій з ураженістю від злочинності цієї категорії відносяться здебільшого західні і північні регіони. Це пояснюється, на нашу думку, відсутністю адекватного реагування з боку правоохоронних органів на зниження рівня кримінальних правопорушень цієї категорії. Перехідний рівень криміногенної враженості характерний здебільшого південним регіонам. Найбільш позитивна криміногенна зона спостерігається у деяких областях центральної і східної частини України. Однак, віднесення Луганської та Донецької областей до регіонів із помірним та низьким рівнем ураженості, на нашу думку, не відповідає дійсності й не відображає реального стану злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту на цих територіях, оскільки, у цих регіонах не у повній мірі здійснюється реєстрація вчинених кримінальних правопорушень.

Загрозливого становища, як в Україні, так і в цілому у світі, набула ступінь суспільної небезпеки кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Сучасні кримінально протиправні діяння у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, у більшості випадків, супроводжуються загибеллю або травмуванням осіб. Наприклад, перша у світі смертельна дорожньо-транспортна пригода (далі – ДТП) відбулась в Ірландії 31 серпня 1869 року. Її жертвою стала британська вчена і письменниця Мері Уорд. Це сталось під час їзди на експериментальному паровому автомобілі, який побудували її двоюрідні брати – сини ірландського астронома Вільяма Парсонса, третього графа Россе [4]. Якщо деталізувати світові статистичні показники, то можна встановити, що щорічно у результаті кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту гине 1,35 мільйона людей по всьому світу, ще мільйони отримують травми або стають інвалідами. У свою чергу, щодня майже 3700 людей гинуть у всьому світі в аваріях за участю автомобілів, автобусів, мотоциклів, велосипедів, вантажівок чи пішоходів. Варто відмітити, що травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод є восьмою за значимістю причиною смерті у всьому світі для всіх вікових груп та основною причиною смерті дітей та молодих людей віком від 5 до 29 років. Насамперед, внаслідок дорожньо-транспорт-

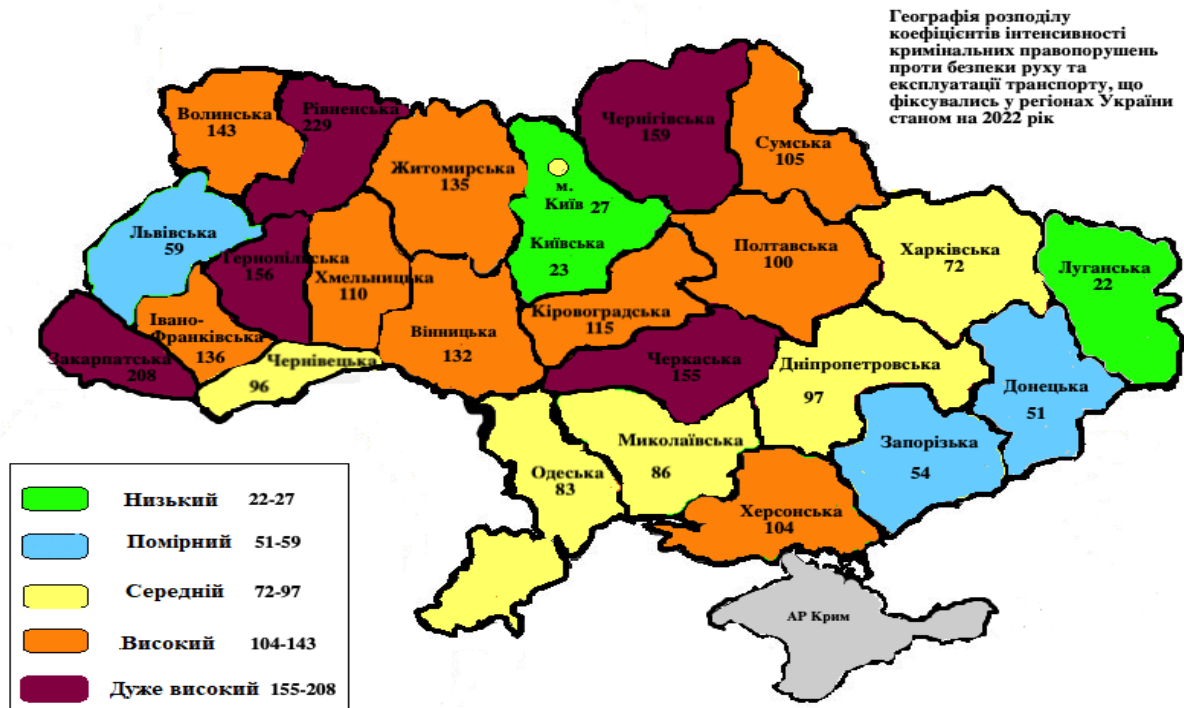


Рис. 1.

них пригод загинуло більше людей, ніж від ВІЛ інфекції [5].

На загальнодержавному рівні у період з 2017 по 2022 рр. кількість жертв від кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту так і залишається на високому рівні, однак з тенденцією до зниження. Якщо у 2017 році внаслідок ДТП постраждало 12088 осіб, то у 2022 році їх кількість склала 7294 особи [2]. За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних пригод Україна є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах-членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 % загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить 8,22 % осіб [6]. Виразним прикладом зазначеного виявився вирок Кременчуцького районного суду Полтавської області від 19 травня 2011 року (справа № 1-108/11) за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України. Відповідно до якого 11 грудня 2010 року, приблизно о 23 годині 30 хвилин, особа Г., керуючи автомобілем GEELY, перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, рухався по вулиці Набережна, в селі Новоселівка, Кременчуцького району зі швидкістю приблизно 100 км/год, перевищив максимально допустиму швидкість руху у населеному пункті, не

вжив відповідних заходів щодо попередження дорожньо-транспортної пригоди та допустив з'їзд автомобіля в кювет і зіткнення з двома деревами, внаслідок чого пасажир цього автомобіля неповнолітній громадянин Ш., отримав тілесні ушкодження у виді: закритого перелому лівої стегнової кістки, закритої черепно-мозкової травми, струсу головного мозку, множинних ран обличчя, які згідно висновку судово-медичної експертизи №171 від 21 лютого 2011 року відносяться до тілесних ушкоджень середнього ступеня тяжкості, які спричинили довготривалий розлад здоров'я [7]. Отже, рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій [6].

За останні п'ять років в Україні, незважаючи на загальне зниження кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, доволі високою залишається питома вага кримінальних правопорушень, вчинених у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Так, у 2017 році 956 осіб вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту (або 15 %) у стані сп'яніння, у свою чергу, у 2022 році 522 особи вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту (або

13 %) у стані сп'яніння. Яскравим прикладом вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху і експлуатації транспорту у стані алкогольного сп'яніння є вирок Білоцерківського міськрайонного суду Київської області від 06.11.2019 року (справа № 357.3230.19, провадження 1-кп.357/866/19) за фактом ч. 3 ст. 15 та ч.1 ст. 289 КК України. Відповідно до якого особа А. 21 лютого 2019 року близько 00 год. 05 хв., перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, проходячи поблизу будинку № 3 по провулку Академічному в м. Біла Церква Київської області, побачивши припаркований поблизу будинку за вищевказаною адресою автомобіль марки ВАЗ-2105, червоного кольору, 1983 року випуску, який належить на праві власності особі Б., та перебуває у постійному користуванні особи В., вирішив незаконно ним заволодіти з метою подальшого пересування [8]. Тобто, така тенденція вказує на наявну проблему в Україні щодо керування транспортними засобами водіями у стані сп'яніння і одночасно, що лише адміністративного покарання у виді штрафу за такі діяння недостатньо.

Економічні збитки України від аварійності на дорогах за підрахунками міжнародних організацій становлять приблизно 5 млрд. доларів США на рік, «економічна вартість» смертей і поранень становить 1,4 % (за українською методикою обчислення) і 3,5 % (за міжнародною) ВВП. Це дуже високі показники у порівнянні з країнами Європи [9, с.146].

Криміногенні фактори кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту є складні та багатогранні. Такі фактори, як поведінка водія, стан автомобіля та дорожня інфраструктура, можуть сприяти ймовірності ДТП або вчинення іншого кримінального правопорушення даної категорії. Нерідкі ситуації, коли дороги не відповідають інтенсивності руху транспортних засобів і пішоходів, відсутні засоби регулювання руху (світлофори, лінії розмітки і т.д.). Наприклад, у Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р зазначаються основні причини скоєння окремих дорожньо-транспортних пригод із загиблими та/або травмованими людьми, а саме: порушення правил маневрування – 22 %; перевищення безпечної швидкості – 34 %; недотримання дистанції – 8 %; порушення правил проїзду перехрестя – 8 %; керування тран-

спортним засобом у нетверезому стані – 3,23 %; виїзд на смугу зустрічного транспорту – 1,35 %; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6 % [6]. Усунення цих основних причин може допомогти зменшити злочинність у сфері безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту та створити безпечні умови водіння для всіх.

Отже, проведений кримінологічний аналіз кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, безсумнівно, виступає важливою складовою для подальшого планування, вдосконалення та оновлення системи заходів запобігання кримінальним правопорушенням цієї категорії в Україні.

Висновки. Таким чином, безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту є однією з найактуальніших соціально-економічних проблем сучасності. Водночас, систематичне вивчення реального стану і тенденцій поширення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту набуває особливо важливого значення. Наявна вкрай тривожна ситуація у сфері безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту в Україні створює все нові передумови для вдосконалення системи заходів запобігання цим кримінальним правопорушенням. Хоча формування безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є складним безперервним процесом, проте його оптимізація сприятиме стрімкому зниженню динаміки злочинності цього виду, а також зменшенню кількості жертв. Тому, на даний час, основною задачею держави є спрямування усіх можливих ресурсів та засобів на упередження кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту на основі актуальної кримінологічної інформації про злочини такого виду.

Список використаних джерел:

1. Скільки насправді машин в Україні: багато чи мало? URL: https://auto.24tv.ua/skilky_naspravdi_mashyn_v_ukraini_bahato_chy_malo_n43694 (дата звернення: 20.04.2023).
2. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2017-2022 рр. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: <https://www.gp.gov.ua> (дата звернення: 28.01.2023).
3. NCSA tools, publications and data. *U.S. Department of Transportation*. URL: https://cdan-nhtsa.gov.translate.google/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=sc (дата звернення: 28.01.2023).

4. День в історії: відбулось перше у світі смертельне ДТП. URL: <http://avtopoglyad.com.ua/interesting/1091/den--v-istorii-vidbulos-pershe-u-sviti-smertelne-dtp> (дата звернення: 28.01.2023).
5. Global Road Safety. *Centers for Disease Control and Prevention*. URL: <https://www.cdc.gov/injury/features/global-road-safety/index.html> (дата звернення: 28.01.2023).
6. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-r#Text> (дата звернення: 29.01.2023).
7. Вирок з Єдиного державного реєстру судових рішень України. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/62282306> (дата звернення: 29.01.2023).
8. Вирок з Єдиного державного реєстру судових рішень України. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85431965> (дата звернення: 29.01.2023).
9. Мельниченко О.І., Кішка С.П. Безпека дорожнього руху як об'єкт дослідження і постійного забезпечення. *Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія*. 2012. Випуск 10. С. 146-149. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2012_10_28 (дата звернення: 23.01.2023).
10. Бабенко А.М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір : монографія. Одеса : ОДУВС, 2014. 416 с.
11. Бабенко А.М. Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. *Південноукраїнський правничий часопис*. № 1. 2021. С. 14–22.

Babenko A. M. Criminological characteristics of criminal offenses against traffic safety and operation of transport in Ukraine

The article is devoted to the study of the criminological characteristics of patterns of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport in Ukraine. It was found that in the period from 2017 to 2022, the number of criminal offenses against road traffic safety and the use of transport decreased by almost half, that is, from 22,090 to 12,755 such facts, respectively, that is, by almost 43%.

It is set that a swift increase and distribution of criminal offences in the field of safety of travelling motion and exploitation of transport in Ukraine require perfection of the system of measures of counteraction to these criminally протиправним acts. In turn, it pulls out an urgent necessity for the receipt of new knowledge about modern conformities to law and tendencies of functioning of criminal offences against safety of motion and exploitation of transport, in particular through the analysis of them quantitative and quality indexes. It will be that safety of travelling motion and exploitation of transport is one of the most actual socioeconomic problems of contemporaneity. Systematic monitoring of the state and tendencies of distribution of criminal offences against safety of motion and exploitation of transport assists effective prevention.

It was revealed that in Ukraine the level of efficiency of law enforcement agencies in conducting a quick, complete and unforeseen investigation of criminal offenses against traffic safety and operation of transport in Ukraine has significantly decreased. The article establishes that in the general structure of criminal offenses against traffic safety and operation of transport, one of the leading positions is involved in the violation of the rules of road traffic safety or operation of transport by persons driving vehicles. The geography of criminal offenses against traffic safety and operation of transport was studied, the number of victims as a result of these criminal and illegal acts was studied, and the tendency of committing criminal offenses of this category while intoxicated was confirmed.

Key words: *traffic safety and use of transport; Road traffic; transport; criminological characteristics; criminal offenses; traffic accident; indicators of variability.*