

УДК 343.9.01:343.346.5 (477)

DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.1.47>

Є. Ю. Жученко

аспірант

Донецького державного університету внутрішніх справ

СТАН КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті розглядається стан кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Вказується, що кримінологічна ситуація в країні може характеризуватись перманентними змінами, зумовленими особливостями функціонування держави. Для кожного історичного періоду характерні специфічні діяння, які актуальні із урахуванням менталітету осіб, які їх вчиняють. В контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху зазначається, що останні мають нестабільну динаміку, зумовлену особливостями нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, періодичним переглядом правил безпеки дорожнього руху, зміною порядку проходження водійських курсів та складання іспитів на водійські категорії тощо. Зазначається, що на відміну від загальної кількості кримінальних правопорушень, які мають тенденцію до зниження, суспільно небезпечне діяння, передбачене ст. 286 Кримінального кодексу України позиціонується як таке, що, здебільшого, демонструє негативну динаміку, яка дещо стабілізувалась у 2022 році. Підсумовується, що станом на 2023 рік динаміка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є задовільною та характеризується зниженням: коефіцієнт зниження з 2018 по 2022 рік – 1,4 %. Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Основними причинами пригод є: перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська.

Ключові слова: кримінальні правопорушення, дорожній рух, безпека, дорожньо-транспортна пригода, стан, суспільна небезпечність, водій.

Постановка проблеми. Аналіз кримінологічної ситуації на сьогоднішній день виконує низку важливих функцій, які спрямовані на нормалізацію рівня кримінально протиправної діяльності в країні. Встановлення стану та тенденцій окремих суспільно небезпечних діянь дозволяє визначити основні детермінанти, які сприяють їх вчиненню, скласти типовий портрет особи кримінального правопорушника, а також прогнозувати майбутні кількісно-якісні показники, тенденції до трансформації кримінально протиправної діяльності, а також своєчасно скласти стратегії, спрямовані на запобігання кримінальним правопорушенням на певній території в певний часовий проміжок. Отже, можна стверджувати, що кримінальний аналіз, моніторинг, планування та прогнозування суспільно небезпечних діянь є пріоритетними напрямками розвитку держави взагалі та кримінально-правової та кримінологічної політики зокрема.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. У науці кримінального права та криміноло-

гії проблемам кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху присвятили свої роботи такі вчені, як: А.М. Бабенко, О.М. Бандурка, В.С. Батиргареева, С.С. Вітвіцький, С.В. Власенко, В.В. Голіна, Б.М. Головкін, М.П. Грицак, С.М. Гусаров, А.О. Данилевський, П.С. Єпринцев, Є.С. Назимко, Т.І. Пономарьова та інші. Однак, окремі питання залишаються невирішеними, що і зумовлює актуальність обраної теми.

Метою статті є розгляд стану та динаміки кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху в Україні.

Виклад основного матеріалу. Так, вчені вірно вказують, що формування ефективної системи протидії злочинності в Україні неможливе без отримання, обміркованого аналізу та використання достовірних даних про поточний стан злочинності та її тенденції на сучасному етапі. Актуальність і масштабність вирішення зазначеного завдання пов'язана принаймні

з двома групами взаємозумовлених причин. Перша полягає у наявності вкрай негативних тенденцій злочинності в Україні в період з початку 90-х рр. минулого століття і до теперішнього часу, що супроводжується наростанням фактичного відставання можливостей правоохоронної системи від розвитку злочинності. Останнє відбувається як через об'єктивні закономірності розвитку суспільства, так і через недоліки та прорахунки систем забезпечення діяльності правоохоронних органів, що зумовлює надвисокий рівень латентності злочинності, безкарність винних у вчиненні злочинів та в цілому неспроможність правоохоронних органів у сучасних умовах ефективно протидіяти злочинності. Друга, відповідно, полягає у необхідності розроблення нової концепції протидії злочинності, що враховує високий рівень криміналізації, можливості держави і суспільства здійснювати протидію кримінальним проявам, помилки і недоліки попередніх концептуальних підходів до організації протидії злочинності, її забезпечення і практики реалізації. Відповідно, вивчення та кримінологічний аналіз кількісних та якісних показників злочинності на сучасному етапі розвитку українського суспільства є необхідною передумовою реалізації кримінологічного забезпечення протидії злочинності в Україні [1]. Кримінологічна ситуація в країні може характеризуватись перманентними змінами, зумовленими особливостями функціонування держави. Для кожного історичного періоду характерні специфічні діяння, які актуальні із урахуванням менталітету осіб, які їх вчиняють. В контексті кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху необхідно зазначити, що останні мають нестабільну динаміку, зумовлену особливостями нормативно-правового регулювання безпеки дорожнього руху, періодичним переглядом правил безпеки дорожнього руху, зміною порядку проходження водійських курсів та складання іспитів на водійські категорії тощо.

Дослідження стану кримінально протиправної діяльності включає в себе такі складові як: 1) особливості особистості кримінального правопорушника, його структурні ознаки (соціально-демографічні, кримінально-правові, морально-психологічні тощо); 2) особливості детермінації певного виду кримінальних правопорушень за визначений часовий проміжок на визначеній території; 3) встановлення особливостей особи потерпілих осіб за видами кримінальних правопорушень; 3) визначення відсотку вчинених

тяжких та особливо тяжких кримінальних правопорушень; 4) визначення відсотку кримінальних правопорушень, вчинених за особливих кваліфікаційних ознак (із застосуванням вогнепальної зброї тощо); 5) порівняння показників із аналогічними у минулих роках; 6) стисла характеристика особливостей кримінального провадження (наприклад, закриття кримінального провадження за певних обставин або відсутність рішення на кінець звітного періоду).

Слід зазначити, що першими на теренах України визнали необхідність виділення кримінального аналізу в окремих напрямках представники Державної прикордонної служби України, котрі завдяки наказу ДПСУ № 28 від 15 січня 2008 р. отримали Інструкцію про організацію та ведення кримінального аналізу оперативно-розшуковими підрозділами Державної прикордонної служби України. Визначення теоретико-прикладного змісту кримінального аналізу можна надати, керуючись дефініціями з наукових джерел та нормативних актів: – сукупність систематичних аналітичних процесів, спрямованих на отримання своєчасної та достовірної інформації щодо змін у характеристиках і тенденціях злочинності з метою допомоги оперативним та адміністративним підрозділам у розподілі сил і засобів для попередження та припинення злочинної діяльності, допомоги у процесі розслідування; – вивчення певних характеристик і тенденцій з метою розкриття злочинів або їх попередження (Експертна група Ради Європи з питань кримінального права та кримінології); – визначення та розуміння (осмислення) зв'язків між кримінальною інформацією (інформацією про злочин) та іншою потенційно значимою інформацією з метою поліцейської та судової практики (Інтерпол); – професійна систематична специфічна інформаційно-аналітична діяльність, яка допомагає розкривати та розслідувати злочини або приймати управлінські рішення; – опрацювання інформації, яка є суттєвою для керування і виступає основою у прийнятті рішень. Залежно від одержувача така інформація має характер бази для планування, оціночний, керівний або контрольний характер [1]. Із розвитком суспільства та зміною форм та способів реалізації кримінально протиправного умислу поступово змінюється і підхід до запобігання кримінальним правопорушенням, а також їх прогнозуванню та кримінальному аналізу взагалі. На сьогоднішній день останній, окрім сталої аналітичної практики включає в себе такі актуальні способи сприяння досудовому роз-

слідуванню як, наприклад, OSINT (Open source intelligence – розвідка відкритих даних), яка надає можливість встановлювати необхідні для пізнавальної діяльності органів досудового розслідування дані, користуючись інформацією, яка знаходиться у загальному доступі (зокрема, із соціальних мереж, платформ тощо).

Таким чином, можемо виокремити головні риси та складові кримінального аналізу: – сукупність систематичних аналітичних процесів; – вивчення певних характеристик і тенденцій; – визначення та розуміння (осмислення) зв'язків між кримінальною інформацією (інформацією про злочин) та іншою; – систематична специфічна інформаційно-аналітична діяльність; – опрацювання інформації, яка є суттєвою для управління або прийняття рішення; – здійснюється з метою попередження, припинення, розкриття та розслідування злочинів або прийняття управлінських рішень. Як наслідок, сьогодні деякі науковці виокремлюють два види кримінального аналізу – аналітичний пошук та аналітичне дослідження. Основним змістом аналітичного пошуку є організація інформації таким чином, щоби полегшити завдання з вилучення сенсу зі зібраних даних. Аналітичне дослідження передбачає встановлення взаємозв'язків між особами, по діями та предметами. Аналітичне дослідження – форма інформаційно-аналітичної діяльності, що полягає у поглибленому вивченні проблеми, під час якого здійснюється опис її структури, кількісних та якісних параметрів, а також чинників, що її обумовлюють. Аналітична діяльність – застосування аналізу, функціонування органу (підрозділу), уповноваженого здійснювати аналіз, система заходів зі здійснення аналізу, що заснована на ньому або служить його цілям [1]. Необхідно позитивно оцінити і таку інформаційну платформу як RICAS (Realtime intelligence crime analytics system), система яка дозволяє проводити кримінальний аналіз обстановки, аналіз групової кримінально протиправної діяльності, порівняльний аналіз, аналіз розслідувань тощо. Зокрема вказана система спрямована на підвищення якості використання інформаційних обліків під час проведення досудового розслідування, а також запобігання та протидію кримінальним правопорушенням. Така система також сприяє удосконаленню процесу визначення стану та тенденцій кримінально протиправної діяльності за окремими видами.

Для здійснення функцій та досягнення основної мети в системі Національної поліції України

є низка інститутів, серед яких механізм кримінологічного моніторингу відіграє одну з визначних ролей. На думку багатьох учених, у кримінології давно вже стало аксіомою, що перед ухваленням соціально значущого рішення, що може так чи інакше негативно позначитися на рівні злочинності, факторах, що її зумовлюють, необхідне проведення наукового дослідження [2, с. 11]. У його межах можна визначити цілі й завдання, гіпотези, межі об'єкта, етапи вивчення, методи збирання необхідної інформації, послідовність дій і оброблення отриманих результатів. Моніторингом називають спеціально організоване систематичне спостереження за станом об'єктів, явищ, процесів із метою їх оцінювання, контролю та прогнозування [3, с. 147]. Найчастіше вживають поняття «моніторинг», коли йдеться про спостереження за станом навколишнього середовища (атмосфери, гідросфери, ґрунту, рослинного покриву, а також техногенних систем) для їх охорони [4]. Сучасна наука тлумачить термін «моніторинг» як постійне спостереження за яким-небудь процесом із метою виявлення його відповідності бажаному результату або первісним пропозиціям (у зв'язку з господарською діяльністю зі спостереження, оцінювання, прогнозування стану навколишнього середовища) [5]. На сьогоднішній день аналітична робота та кримінологічний моніторинг є одними із важливих аспектів у діяльності Національної поліції. Зокрема, також необхідно відмітити те, що все більше уваги приділяється розбудові підрозділів, в сферу діяльності яких входить кримінологічний аналіз. В умовах воєнного стану це є достатньо актуальним та дієвим способом позитивного впливу на кількісно-якісні показники кримінально протиправних діянь.

Ю. Орлов та Д. Миронюк вважають, що кримінологічний моніторинг у структурно-функціональному зрізі є своєрідною технологією оптимізації елементів самоорганізації суспільства із системою протидії злочинності шляхом отримання від соціуму найбільш повної, сучасної, науково обґрунтованої, упорядкованої, аналітично обробленої й прогностично адаптованої інформації про обопільні параметри функціонування, що розглядаються крізь призму завдань суб'єктів кримінально-превентивної діяльності в зниженні рівня й характеру кримінальних загроз [6]. Що стосується об'єктів кримінологічного моніторингу, то вчені, проектуючи загальновідомі уявлення про науку кримінологію, мають змогу запропонувати такий перелік об'єк-

тів моніторингу протидії злочинності: 1) злочинність в єдності її стану, структури і динаміки; фонові для злочинності явища; 2) соціальні наслідки злочинності, її ціна; 3) детермінанти злочинності (наявні, прогнозовані), а також ступінь криміналізації суспільства загалом; 4) індивідуальні злочинні прояви в динаміці змін в окремих складниках їхнього механізму залежно від об'єкта посягання, способів, засобів, мотивів вчинення злочину; 5) стан протидії злочинності; 6) стан і тенденції розвитку кримінології [4]. У результаті аналізу кожного об'єкта кримінологічного моніторингу зможемо визначити сутність цього інституту. Ціль дослідження злочинності в єдності її стану, структури і динаміки полягає в необхідності комплексного вивчення явища злочинності загалом, оскільки завдяки розумінню механізму дій злочинного світу шляхом дослідження всіх його елементів фахівці (аналітики) можуть прогнозувати скоєння злочинів та полегшувати процедуру розслідування вже вчинених. У результаті вивчення соціальних наслідків злочинності, її ціни для суспільства фахівці можуть оцінювати ті чи інші злочинні дії, визначати реальну і потенційну загрозу для всього суспільства, оскільки будь-який злочин несе загрозу не тільки в місці, де вчиняється, а й відображається на психологічному стані тих, хто про нього дізнався. Детермінізм – це філософське вчення про універсальний діалектичний взаємозв'язок і взаємозумовленість предметів і явищ природи та суспільства, що утворюють цілісність навколишнього світу, забезпечують його зміни та розвиток [7]. Криміногенні детермінанти поділяються, зокрема, на причини злочинності як соціального явища загалом, причини окремих груп злочинів, причини конкретного злочину й умови, які сприяють вчиненню злочинів [8, с. 164]. Тобто детермінанти злочинності – це чинники, конкретні ситуації, що взаємно зумовлюють зростання чи спад рівня злочинності на окремій території [9]. Таким чином, встановлення криміногенних детермінантів можливе лише за допомоги проведення аналітичної роботи в частині визначення основних тенденцій кримінально протиправної діяльності, а також встановлення кореляції між негативними тенденціями та зміна у суспільстві та державі та зміною кількісно-якісних показників окремих видів суспільно небезпечних посягань. Основним завданням кримінологічної науки є прогнозування кримінальних правопорушень, що необхідно для своєчасного реагування на такі випадки. Прогнозування відтво-

рюється крізь призму оцінки сучасного стану із урахуванням ризиків та загроз, які можуть призвести до негативних змін.

Вивчення статистичних даних, викладених на сайті Офісу Генерального прокурора України дозволило підсумувати, що останніми роками тенденція в частині кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху набула позитивної динаміки. Зокрема, у 2018 році було вчинено 17485 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2019 році – 17210 (3,8 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2020 – 15795 (4,3 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), у 2021 – 13493 (4,1 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь), станом на грудень 2022 року було вчинено 12755 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (3,5 % від загальної кількості суспільно небезпечних діянь). Із вказаної кількості кримінальних правопорушень особливо тяжкими були: у 2018 році 7,8 %, у 2019 році – 6,6 %, у 2020 році – 4,7 %, у 2021 – 4,8 %, станом на грудень 2022 року – 4,3 % [10]. Отже, можна підсумувати, що фактична ситуація виглядає достатньо позитивною, виходячи із кількісного показника. При цьому, ретельне вивчення статистичних даних, дозволяє констатувати, що зменшення відсотку кримінально протиправної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху зумовлена, здебільшого, позитивною зміною кримінологічної ситуації в країні в цілому. Якщо досліджувати безпосередню кількість таких діянь (у 2018 – 17485, у 2019 – 17210, у 2020 – 15795, у 2021 – 13493, у 2022 – 12755) коефіцієнт зниження складатиме 1,4 %.

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту найбільш поширеними є суспільно небезпечні діяння, передбачені ст. 286 КК України: у 2018 році – 8257 (47 %), у 2019 році – 8739 (50,7 %), у 2020 році – 8864 (56,1 %), у 2021 – 7961 (59 %), станом на грудень 2022 року – 6366 (49,9 %) [10]. Отже, на відміну від загальної кількості кримінальних правопорушень, які мають тенденцію до зниження, суспільно небезпечне діяння, передбачене ст. 286 КК України позиціонується як таке, що, здебільшого, демонструє негативну динаміку, яка дещо стабілізувалась у 2022 році. Водночас, необхідно зауважити, що такий стан справ зумовлений введенням особливо правового режиму воєнного стану.

Не можна також виключати потенційну можливість латентності таких кримінальних правопорушень, зумовлену проблемами у забезпеченні процесу нормального досудового розслідування, а також іншими проблемами, які виникають під час здійснення органами досудового розслідування своїх повноважень в межах кримінального провадження за фактами порушення правил безпеки дорожнього руху. Зокрема, у 2018 році було закрито 9525 кримінальних проваджень, порушених за фактами вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, 11756 проваджень залишились без прийнятого на кінець звітного періоду рішення, у 2019 – закрито 8100 проваджень, рішення не прийнято по 11587, у 2020 – закрито 9525, не прийнято рішення по 9723, у 2021 – закрито 7763, рішення не прийнято по 7868 провадженням, станом на грудень 2022 року було закрито 6028 кримінальних проваджень, порушених за фактами вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, 8950 проваджень залишились без прийнятого на кінець звітного періоду рішення [10].

Необхідно звернути увагу на дані, надані Державною службою статистики щодо дорожньо-транспортних пригод. У 2013 році було вчинено 30681 транспортна пригода, зі смертельним наслідком 4301 випадок; у 2014 році – 25854, інформація щодо смертельних випадків у цьому році не надана; у 2015 році – 25493 пригоди, зі смертельним наслідком – 3558; у 2016 році – 26782, зі смертельним наслідком – 2984; станом на 2017 рік було обліковано 27227 дорожньо-транспортних пригод, інформація щодо смертельних випадків у цьому році не надана [11]. Після 2017 року аналітична робота за цим напрямом Державною службою статистики не здійснювалась. Отже, виходячи із наведених даних можна говорити про зниження кількості таких суспільно небезпечних діянь та дорожньо-транспортних пригод взагалі. Однак, позитивна динаміка також може бути сумнівною через те, що з 2014 року обліковувались ДТП без урахування тимчасово окупованої АР Крим та тимчасово окупованих територій Донецької та Луганської областей. Що стосується даних, викладених на сайті Офісу Генерального прокурора, відповідно до яких у 2022 році також спостерігаються позитивні зміни, також необхідно звернути увагу на те, що окремі діяння, пов'язані із порушенням правил безпеки дорожнього руху залишились без уваги через часткову тим-

часову окупацію окремих територій, ведення активних бойових дій, що унеможливило адекватну статистичну роботу, а також у зв'язку із проведенням окремих стабілізаційних дій після деокупації.

Причиною часткового покращення ситуації із забезпеченням безпеки дорожнього руху також може бути те, що з 16 жовтня 2018 року контроль за швидкістю руху здійснюється за допомоги приладів TruCAM. У 2021 році безпеку дорожнього руху забезпечувало 219 патрулів, обслуговувались 6300 км доріг. Відповідно до річного звіту Національної поліції України [12]:

у 2018 році обліковано 24 294 ДТП де є постраждалі, 30 884 особи постраждало, 3 350 осіб загинуло 4 059 дітей постраждало 968 випадків керування авто у нетверезому стані, 101 000 осіб, щодо яких складено адміністративні матеріали за порушення ст. 130 КУпАП (керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння). ДТП, де є постраждалі: 9 743 – зіткнення, 8 190 – наїзд на пішохода, 2 376 – наїзд на перешкоду, 1 496 – наїзд на велосипедиста, 1 436 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 4 939 – перевищення безпечної швидкості, 3 138 – порушення правил маневрування, 1 687 – порушення правил проїзду перехресть, 1 482 – недотримання дистанції, 915 – проїзд на заборонний сигнал світлофора.

У 2019 році було зафіксовано майже 5 мільйонів адміністративних правопорушень. У середньому кожну хвилину складалося 10 адмінпротоколів. Найбільше – за порушення безпеки дорожнього руху (по 6). Обліковано 26 052 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 10569 – зіткнення, 8612 – наїзд на пішохода, 2574 – наїзд на перешкоду, 1526 – наїзд на велосипедиста, 1729 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 8761 – перевищення безпечної швидкості, 5675 – порушення правил маневрування, 2132 – порушення правил проїзду перехресть, 1967 – недотримання дистанції, 338 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (1807), Одеська (1972), Київська (1893), Львівська (2095), Дніпропетровська (2102).

У 2020 році обліковано 26140 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 10946 – зіткнення, 7641 – наїзд на пішохода, 2809 – наїзд на перешкоду, 1768 – наїзд на велосипедиста, 2038 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 9999 – перевищення безпечної

швидкості, 5522 – порушення правил маневрування, 2352 – порушення правил проїзду перехресть, 1445 – недотримання дистанції, 60 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (1813), Одеська (1843), Київська (1948), Львівська (1926), Дніпропетровська (2288).

У 2021 році обліковано 24521 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 10376 – зіткнення, 7509 – наїзд на пішохода, 2505 – наїзд на перешкоду, 1355 – наїзд на велосипедиста, 1762 – перекидання. Основними причинами ДТП були: 9466 – перевищення безпечної швидкості, 5022 – порушення правил маневрування, 2115 – порушення правил проїзду перехресть, 1457 – недотримання дистанції, 259 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (1591), Одеська (1445), Київська (14339), Львівська (1902), Дніпропетровська (2063).

У 2021 з метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху у 2021 році поліція розпочала використання чотирьох спеціалізованих автомобілів на базі SKODA KODIAQ для фіксації порушень правил дорожнього руху в русі (спецавтомобілі «Фантом»). Вони оснащені інтегрованою системою контролю швидкості рухомих транспортних засобів, зчитування та розпізнавання номерних знаків з автоматичною перевіркою в базах даних. Завдяки вжитим заходам вдалося дещо покращити безпекову ситуацію на автошляхах держави. Так, при зростанні на 14% загальної кількості дорожньо-транспортних подій число ДТП з постраждалими знизилася на 6%. Водночас на 9% зменшилася кількість осіб, загиблих в ДТП, та на 7% – осіб, травмованих у таких подіях. У 2022 році важливим кроком у підвищенні рівня безпеки дорожнього руху є запровадження системи фіксації адміністративних правопорушень в автоматичному режимі. Так, на початок 2022 року в складі цієї системи функціонувало 270 технічних засобів (приладів контролю), що здійснюють фото- та відеофіксацію подій з ознаками адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, які з початком війни було відключено [13].

У 2022 році обліковано 18628 ДТП де є постраждалі. ДТП, де є постраждалі: 7387 – зіткнення, 5284 – наїзд на пішохода, 2477 – наїзд на перешкоду, 1196 – наїзд на велосипедиста, 1660 – перекидання. Основними причи-

нами ДТП були: 7561 – перевищення безпечної швидкості, 3846 – порушення правил маневрування, 1467 – порушення правил проїзду перехресть, 843 – недотримання дистанції, 236 – проїзд на заборонний сигнал світлофора. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська (867), Одеська (1157), Київська (1267), Львівська (1797), Дніпропетровська (1737) [14]. Водночас, в статистиці також є примітка щодо суттєвого зниження рівня аварійності через тимчасову окупацію та ведення постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях.

Відповідно до статистичних даних найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п'ять років (з 2018 по 2022 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

Висновки. Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що станом на 2023 рік динаміка кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху є задовільною та характеризується зниженням: коефіцієнт зниження з 2018 по 2022 рік – 1,4 %. Відповідно до аналізу офіційних статистичних даних Національної поліції України, суттєве зниження рівня аварійності зумовлене тимчасовою окупацією та веденням постійних бойових дій в Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській областях. Найбільш розповсюдженими видами дорожньо-транспортних пригод, в яких є потерпілі особи є: зіткнення, наїзд на пішохода, наїзд на перешкоду, наїзд на велосипедиста, перекидання. Основними причинами ДТП є: перевищення безпечної швидкості, порушення правил маневрування, порушення правил проїзду перехресть, недотримання дистанції, невиконання вимог сигналів регулювання. Серед областей, в яких найбільш часто було відмічено дорожньо-транспортні пригоди: Харківська, Одеська, Київська, Львівська, Дніпропетровська. Найбільша кількість дорожньо-транспортних пригод за останні п'ять років (з 2018 по 2022 рік) вчинялась з 17.00 до 18.00 години, здебільшого, у п'ятницю та вихідні дні.

Список використаних джерел:

1. Бесчастний В. Кримінологічний аналіз стану злочинності в Україні. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/1/40.pdf>
2. Коваленко А.В. Наукові засади здійснення кримінологічного моніторингу: сутність і значення

- для діяльності Національної поліції України. URL: http://www.pjv.nuoua.od.ua/v3_2018/29.pdf
3. Бандурка О., Литвинов О. Протидія злочинності та профілактика злочинів: моногр. Х.: Вид-во ХНУВС, 2011. 308 с
 4. Блажівський Є. Моніторинг протидії злочинності в Україні: моногр. Х.: Золота миля, 2013. 372 с.
 5. Коваленко А.В. Наукові засади здійснення кримінологічного моніторингу: сутність і значення для діяльності Національної поліції України. URL: http://www.pjv.nuoua.od.ua/v3_2018/29.pdf
 6. Орлов Ю., Миронюк Д. Кримінологічний моніторинг ефективності правового регулювання як інструмент протидії злочинності. URL: http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/654/kriminologichniy_monitoring_efektivnosti_pravovogo_regulyuvannya_yak_instrument_protidiyi_zlochinnosti.pdf?sequence=2&isAllowed=y.
 7. Блажівський Є. Моніторинг протидії злочинності в Україні: моногр. Х.: Золота миля, 2013. 372 с
 8. Головкін Б. Загальна характеристика детермінантів злочинності в Україні. *Форум права*. 2014. № 1. С. 106–111. URL: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/FP_index.htm_2014_1_21.pdf.
 9. Курс кримінології: загальна частина: підручн.: у 2 кн. / О. Джужа, П. Михайленко, О. Кулик та ін.; за заг. ред. О. Джужі. К.: Юрінком-Інтер, 2001.
 10. Коваленко А.В. Наукові засади здійснення кримінологічного моніторингу: сутність і значення для діяльності Національної поліції України. URL: http://www.pjv.nuoua.od.ua/v3_2018/29.pdf
 11. Статистика. Офіс Генерального прокурора. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/statistika>
 12. Статистика. Державна служба статистики. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
 13. Річні звіти Національної поліції України. URL: <https://www.npu.gov.ua/diyalnist/zvitnist/richni-zviti>
 14. Статистика ДТП в Україні. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

Zhuchenko Ye. Yu. State of criminal offenses in the field of road safety

The article examines the state of criminal offenses in the field of road traffic safety. It is indicated that the criminological situation in the country can be characterized by permanent changes caused by the peculiarities of the functioning of the state. Each historical period is characterized by specific actions that are relevant taking into account the mentality of the people who commit them. In the context of criminal offenses in the field of road traffic safety, it is noted that the latter have unstable dynamics due to the peculiarities of road safety regulations, periodic revision of road safety rules, changes in the order of passing driving courses and passing exams for driving categories, etc. It is noted that, in contrast to the total number of criminal offenses, which tend to decrease, the socially dangerous act provided for in Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine is positioned as, for the most part, demonstrating negative dynamics, which somewhat stabilized in 2022. It is concluded that as of 2023, the dynamics of criminal offenses in the field of road safety is satisfactory and is characterized by a decrease: the rate of decrease from 2018 to 2022 is 1.4%. The most common types of traffic accidents in which there are victims are: collision, collision with a pedestrian, collision with an obstacle, collision with a cyclist, rollover. The main causes of accidents are: exceeding the safe speed, violation of maneuvering rules, violation of the rules for passing through an intersection, failure to maintain a distance, failure to comply with the requirements of regulatory signals. Among the regions in which traffic accidents were most often noted: Kharkiv, Odesa, Kyiv, Lviv, Dnipro.

Key words: criminal offenses, road traffic, safety, traffic accident, condition, public danger, driver.