

характеристики) : практ. порадник / О.О. Дудоров; МВС України, Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. Сєвєродонецьк : РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2018. 92 с.

5. Кримінальне право (Особлива частина): підручник / за ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. Т.1. Луганськ: видавництво «Еталон-2». 2012. 780 с.

6. Про судову практику у справах про злочини проти статевої свободи та статевої недоторканості особи : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 30.05.2008 № 5 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-08#Text> (дата звернення: 18.04.2021 р.).

7. Дудоров О.О., Хавронюк М.І. Відповідальність за домашнє насильство і насильство за ознакою статі (науково-практичний коментар новел Кримінального кодексу України) : за ред. М. І. Хавронюка. К.: Ваіте, 2019. 288 с.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-074-2-54>

ДО ПИТАННЯ ПРО СТРУКТУРУ, КОЕФІЦІЄНТ ЗЛОЧИННОЇ ІНТЕНСИВНОСТІ, ХАРАКТЕР ТА ГЕОГРАФІО КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Новіков О. В.

кандидат юридичних наук,

*асистент кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого,
старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності*

імені академіка В. В. Сташиса

Національної академії правових наук України

м. Харків, Україна

Важливим етапом кримінологічного дослідження будь-якого різновиду злочинності є аналіз її показників. Показники злочинності підлягають вимірюванню для отримання уявлення про її розміри, міру змінюваності, ймовірність та величину майбутнього прояву, а також для

розроблення відповідно до цього предметних заходів щодо запобігання та протидії злочинним проявам [1, с. 156].

Проаналізуємо деякі з основних показників кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні за 2013–2020 рр., а саме: структуру, коефіцієнт злочинної інтенсивності, характер та географію. Почнемо з аналізу структури цих кримінальних правопорушень.

Під *структурою злочинності* розуміють розподіл та співвідношення (у відсотках) окремих одиниць сукупності до їх загальної кількості (генеральної сукупності) [2, с. 71]. У процесі вивчення структури злочинності й аналізу окремих її різновидів вираховується питома вага останніх – або їх частка – в загальній злочинності. У свою чергу, питома вага кількості окремих злочинів може вираховуватися також від загальної кількості злочинів відповідного різновиду [3, с. 104–105]. Отже, спочатку встановимо питому вагу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту у структурі злочинності в Україні за 2013–2020 рр.

**Питома вага кримінальних правопорушень
проти безпеки руху та експлуатації транспорту
у структурі злочинності в Україні за 2013-2020 рр.**

Роки	Усього облікованих кримінальних правопорушень	Кількість облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту	Питома вага, %
2013	563560	19521	3,46
2014	529139	24497	4,63
2015	565182	23837	4,22
2016	592604	26010	4,39
2017	523911	21904	4,18
2018	487133	17375	3,57
2019	444130	17210	3,87
2020	360622	15795	3,94
Усього	4066281	166149	4,03

Як можна побачити, в середньому за досліджуваний період кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту склали 4,03% у структурі злочинності в Україні. А станом на 2020 р.

ззначена група кримінальних правопорушень займає 6 місце за поширенням у державі після кримінальних правопорушень проти власності (52,76%), кримінальних правопорушень проти життя та здоров'я особи (10,35%), кримінальних правопорушень у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів та інших кримінальних правопорушень проти здоров'я населення (7,8%), кримінальних правопорушень проти авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування, об'єднань громадян та кримінальних правопорушень проти журналістів (5,71%), кримінальних правопорушень у сфері службової діяльності та професійної діяльності, пов'язаної з наданням публічних послуг (5,27%) [4, с. 121].

Внутрішня структура кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за 2020 р. зображена на діаграмі нижче.

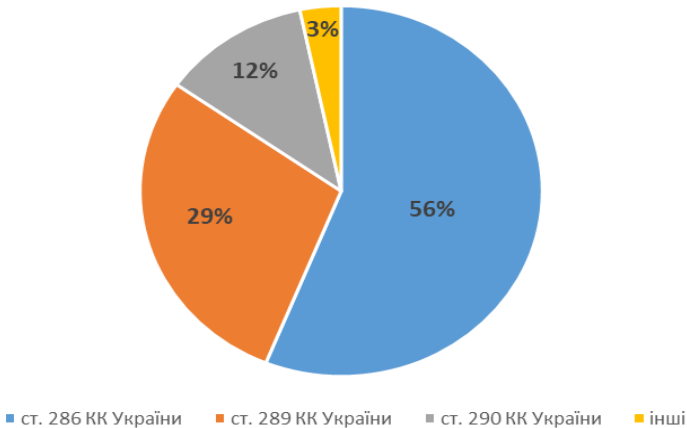


Рис. 1. Структура кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні за 2020 р.

Як можна побачити, найбільш поширеними серед цих правопорушень є: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) та знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України).

Тепер проаналізуємо коефіцієнт злочинної інтенсивності кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за 2013-2020 рр.

Під *коефіцієнтом злочинної інтенсивності* розуміють відношення кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень на певній території за визначений період часу до всього населення або певної

кількості населення в розрахунку на задалегідь обумовлену одиницю аналізу, як правило, 10 і 100 тис. населення [2, с. 70].

Коефіцієнт злочинної інтенсивності кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні в розрахунку на 100 тис. населення за 2013-2020 рр.

Роки	Чисельність населення (тис. осіб) станом на 1 січня поточного року	Кількість облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту	Коефіцієнт злочинної інтенсивності на 100 тис. населення України
2013	45553,0	19521	42,85
2014	45426,2	24497	53,93
2015	42929,3	23837	55,53
2016	42760,5	26010	60,83
2017	42584,5	21904	51,44
2018	42386,4	17375	40,99
2019	42153,2	17210	40,83
2020	41902,4	15795	37,69

Як бачимо, найбільше значення коефіцієнта злочинної інтенсивності аналізованих кримінальних правопорушень припадає на 2016 р. (близько 61 кримінальне правопорушення на 100 тис. населення), а найменше – на 2020 р. (близько 38 кримінальних правопорушень на 100 тис. населення).

Характер злочинності – це якісний показник, що визначає питому вагу тяжких та особливо тяжких кримінальних правопорушень у їх загальній кількості [2, с. 71]. Так, серед 15795 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за 2020 р. було обліковано: 746 особливо тяжких злочинів, 4940 тяжких злочинів, 5407 – нетяжких злочинів та 1884 кримінальних проступків. Отже, характер досліджуваних кримінальних правопорушень дорівнює 36%, тобто трохи більш ніж кожне третє кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту є тяжким чи особливо тяжким. Майже 70% серед цих кримінальних правопорушень складають злочини та 30% – кримінальні проступки.

Географія злочинності – це показник, за яким досліджується територіальне розповсюдження злочинності за певний період, а також регіональні особливості кількісних та якісних показників злочинності [2, с. 73].

Що стосується географії кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, то найбільша кількість цих кримінальних правопорушень виявляється у – м. Києві, Дніпропетровській, Одеській, Харківській, Київській та Львівській областях, а найменше у – Луганській, Чернігівській, Тернопільській, Кіровоградській та Хмельницькій областях.

Література:

1. Закалюк А. П. Курс сучасної української криминології: теорія і практика. У 3 кн. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української криминологічної науки. Київ: Видавничий дім «Ін Юре», 2007. 424 с.
2. Криминологія : підручник / [Б. М. Головкін, В. В. Голіна, О. В. Лисодед та ін.]; за заг. ред. Б. М. Головкіна. Харків : Право, 2020. 384 с.
3. Криминология: учебник для вузов / Под общей ред. д. ю. н., проф. А. И. Долговой. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2007. 912 с.
4. Новіков О. В. Рівень, структура, динаміка кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Злочинність і протидія їй в умовах сингулярності: тенденції та інновації*: зб. тез доп. наук.-практ. конф., присвяч. пам'яті члена Правління Криминологічної асоціації України, професора Тетяни Андріївни Денисової (м. Харків, 16 квіт. 2021 р.) / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ, Криминол. асоц. України. Харків : ХНУВС, 2021. 464 с. С. 120–123.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-074-2-55>

ЗАГАЛЬНИЙ ОГЛЯД ПІДСТАВ ДЕКРИМІНАЛІЗАЦІЇ

Пустова Н. О.

*аспірантка кафедри кримінального права і криминології
факультету № 1*

*Інституту з підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції
Львівського державного університету внутрішніх справ
м. Львів, Україна*

Підстава – це основний чинник декриміналізації діянь, оскільки саме вона характеризує необхідність зміни кримінального законодавства. У філософії підстава визначається як необхідна умова виникнення буття, пізнання, думки, діяльності тощо [1, с. 614]. Підстава відрізняється від інших умов своєю необхідністю. Отже, підстава – це необхідна умова,