

7. Турлова Ю. А. Проблеми пеналізації злочинів проти довкілля в Україні. *Jurnalul juridic national: teorie și practică (Национальный юридический журнал: теория и практика)*. 2015. № 2/1 (12). С. 120–125.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-313-2-45>

**ON THE ISSUE OF IMPROVING THE ACCOUNTING
OF CRIMINAL OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY
AND TRANSPORT OPERATION**

**ДО ПИТАННЯ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ
КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

Khrystych I. O.

*Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor,
Senior Research Fellow of the
Academicians Stashis Scientific
Research Institute for the Study of
Crime Problems of the National
Academy of the Legal Sciences
of Ukraine
Kharkov, Ukraine*

Христич І. О.

*кандидат економічних наук, доцент,
старший науковий співробітник
відділу кримінологічних досліджень
Науково-дослідний інститут
вивчення проблем злочинності. імені
академіка В.В. Сташиса
Національної академії правових наук
України
м. Харків, Україна*

Тези підготовлено на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ ВПЗ «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» номер державної реєстрації 0120U10561.

24 лютого 2022 р. Росія почала військове вторгнення на територію України, ми вимушені були захищати свою територію, тому зразу оголосили воєнний стан, який продовжується і зараз. Зрозуміло, що на сучасному етапі розвитку ситуації в Україні проблеми обліку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту мають велике значення, тому що безпека дорожнього руху – це одвічна проблема якої завгодно країни світу, особливо України. Тому, що в Україні рівень смертності та травматизму

в результаті дорожньо-транспортних пригод був одним із найвищих у Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишався вкрай низьким, про це у своїх звітах неодноразово підкреслювали експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. При цьому, на відміну від країн, що входять до складу Європейського Союзу, у нас навіть під час карантину (обумовленому пандемією COVID-19) не відбулося зменшення статистики смертей і травм на дорогах. Так, в 2020 р. в Україні було обліковано 168 107 дорожньо-транспортних пригод. З них 26140 дорожньо-транспортних пригод, у яких загинула 3541 особа і 31974 осіб отримали травми. [1]. За офіційними статистичними даними кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту зменшилися у 2022 р. і склали лише 12755. [2]. Таке зменшення можна пояснити істотними причинами. Перша – це значна територія нашої держави тривалий час була окупована і статистичні дані щодо цих фактів не реєструвались (на жаль, значна територія України залишається під окупацією і зараз) . Друга – тривалий час дозволялось на території України, якщо внаслідок дорожньо-транспортної пригоди постраждали лише транспортні засоби і водії на місці домовилися щодо отримання матеріальної компенсації, не реєструвати таку дорожньо-транспортну пригоду. Третя – частину транспортних засобів в Україні знищили окупанти під час окупації, а також внаслідок систематичних обстрілів. В деяких випадках власники цих засобів не мають про це уявлення, тому що вони знаходяться за межами даної територіальної одиниці з різних підстав. Четверта – значна кількість автотранспортних засобів була вкрадена окупантами з території України.

Ще до початку військового вторгнення Росії на територію України та оголошення воєнного стану проблеми вдосконалення обліку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту стояли в нашій країні дуже гостро, тому що латентність обліку їх є значною з різних підстав, особливо це стосується обліку наслідків їх. Загальновідомо, що до кількості загиблих в наслідок дорожньо-транспортних пригод в нашій країні відносяться особи, які померли на місці дорожньо-транспортних пригод чи протягом 30 діб від дати отримання тілесних ушкоджень внаслідок дорожньо-транспортних пригод [3]. Цими правилами до потерпілих відносяться особи, життя та здоров'ю яких унаслідок дорожньо-транспортних пригод заподіяно шкоду та/або яким завдано матеріальних збитків; до травмованих – особи, які внаслідок дорожньо-транспортних пригод одержали тілесні ушкодження та були

доставлені до закладу охорони здоров'я або протягом трьох діб звернулися по медичну допомогу до такого закладу. [3].

За такими правилами, не враховуючи факти латентності дорожньо-транспортних пригод, в Україні офіційно реєструвалося більше загиблих від дорожньо-транспортних пригод, ніж загиблих внаслідок вчинених вбивств. І це під час відносно мирного стану, хоча з 2014 р. в нашій країні вже відбувалася військова агресія і частина території була окупована.

Навіть за офіційною статистикою смертельних дорожньо-транспортних пригод в Україні було в п'ять разів більше, ніж у країнах Євросоюзу. Щороку в Україні в дорожньо-транспортних пригодах гинуло більше 3 тис осіб і понад 30 тис отримувало травми. Щорічно через дорожньо-транспортні пригоди країна втрачала 5 млрд. доларів, або 2,5% валового внутрішнього продукту [4].

Розвиток автомобільного транспорту був і залишається стратегічним напрямом державної економічної політики України, оскільки функціонування цієї галузі є необхідною передумовою забезпечення належного рівня життя населення та економічного зростання держави, особливо під час воєнного стану. На автомобільному транспорті існувало ще до воєнного вторгнення і існує зараз ряд серйозних проблем: великий нерегульований сектор нелегальних пасажирських перевезень, неналежний рівень якості та безпеки перевезень, соціального захисту персоналу. На сучасному етапі становлення України йде адаптація законодавства в сфері транспорту до Європейського законодавства. Зокрема, Угодою про асоціацію Україна-ЄС [5] передбачено імплементацію Регламентів та Директив. Отже, одним із шляхів вирішення низки проблем транспортної галузі є імплементація Європейських Директив і Регламентів в сфері транспорту, яка повинна здійснюватися із врахуванням особливостей фінансово-економічної системи і традицій господарювання в Україні.

Зрозуміло, що сфальсифіковані статистичні дані не дають змогу реально оцінити масштаб дорожньо-транспортних пригод і розробляти реальні заходи щодо запобігання їм. При цьому необхідно аналізувати кожен дорожньо-транспортну пригоду за основними параметрами час вчинення, погодні умови, стан доріг, світлофорів, розмітки, штучного освітлення, особливостей травм, вік постраждалих, чи були вони пристебнуті, наявність в крові алкоголю чи наркотиків. Під час дії воєнного стану, на жаль, це неможливо, тому що відключення світла в багатьох територіальних одиницях України такий аналіз робити дуже складно, а іноді і зовсім неможна.

Тому більшість реальних заходів щодо покращення обліку дорожньо-транспортних пригод можливо лише після закінчення воєнного стану і настання перемоги України. Зараз ми лише можемо на своїх територіях наводити порядок в обліку транспортних засобів та виданих посвідчень водіїв. Крім того, як відомо, процедуру обов'язкового техогляду відмінили ще в 2011 р. для власників легкового транспорту, який використовувався виключно для особистих цілей. Але відповідно до цієї Угоди [5] передбачається повернення процедури техогляду. Тому з 2023 р. в нашій країні повертається обов'язковий техогляд для всіх автовласників, що безумовно підвищить безпеку дорожнього руху.

Література:

1. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень – грудень 2020 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pra-voro-rushen-nya-ta-r-ezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.
2. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень – грудень 2022 року. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pra-voro-rushen-nya-ta-r-ezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>.
3. Правила ведення обліку дорожньо-транспортних пригод. Затверджено постановою КМ України № 424 від 22. 05. 2019 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#Text>.
4. Смерть на дорозі: що приховує офіційна статистика про ДТП в Україні. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2018/09/3/640036/>
5. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, вчинена 21 березня 2014 року та 27 червня 2014 року в м. Брюсселі (ратифікована Законом України № 1678-VII від 16 вересня 2014 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text.