

УДК 343.97:343.346 (477)

DOI: 10.15587/2523-4153.2022.254297

СТАТИСТИЧНЕ СПІВВІДНОШЕННЯ МІЖ ОБЛІКОВАНИМИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНИМИ ПРИГОДАМИ, АДМІНІСТРАТИВНИМИ ПРАВОПОРУШЕННЯМИ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА КРИМІНАЛЬНИМИ ПРАВОПОРУШЕННЯМИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

О. В. Новіков

How to cite: Novikov, O. (2022). Statistical correlation between accounted road accidents, road traffic administrative offenses and criminal offenses against traffic safety and transport in Ukraine. ScienceRise: Juridical Science, 1 (19), 57-63. doi: <http://doi.org/10.15587/2523-4153.2022.254297>

The article is devoted to the study of the correlation between reported traffic accidents, road traffic administrative offenses and criminal offenses against road safety and transport operation in Ukraine for 2015-2020. The author found that road traffic administrative offenses should include Art. 121, 121-2, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 128-1, 129, 130, 133-1, 139 and 140 of the Code of Ukraine on Administrative Offenses, and on criminal offenses against road safety and operation of transport - Art. 280, 286, 286-1, 287 and 291 of the Criminal Code of Ukraine. It is proved, that the statistical ratio between road traffic administrative offenses and criminal offenses against road safety and transport operation increased significantly annually from 2015 to 2020 (from 71:1 to 344:1). The average ratio of administrative offenses and criminal offenses in Ukraine for six years (2015-2020) was 209:1, and for four years (2017-2020) - 274:1. The obtained data on Ukraine are interesting from the point of view of their inconsistency with the general tendencies of the ratio of administrative offenses and criminal offenses. After all, the increase in the number of detected administrative offenses should indicate an improvement in the work of the patrol police in the field of road safety and, in turn, lead to a corresponding reduction in the level of criminal offenses in this area. On the other hand, there was no statistically significant decrease in the number of criminal offenses in Ukraine. In addition, only in 2019 Ukraine reached the optimal scientifically proven average of 300: 1. The average ratio between the number of administrative offenses in the field of traffic and the number of accidents on average over four years (2017-2020) was 1540: 100. Statistics show that despite the increase in the ratio of administrative offenses and road accidents with each passing year, there has been no decrease in the number of road accidents. In addition, on average over four years (2017-2020) there were 95 administrative offenses per one accident with victims, 716 administrative offenses per one person killed in such accidents, and 76 administrative offenses per one injured person. The average ratio for four years (2017-2020) between road accidents and road accidents with victims is 6.19: 1. In other words, every 6-7 accidents were with victims. A positive trend is the increase in this ratio in recent years

Keywords: criminal offenses against traffic safety and transport operation; statistical ratio

© The Author(s) 2022

This is an open access article under the Creative Commons CC BY license hydrate

1. Вступ

Вивчення наукової літератури показує, що питання детермінації злочинності відносяться у кримінологічних дослідженнях до ключових [1, с. 170]. Детермінацію злочинності розглядають як сукупність різних за природою і сферами прояву явищ, процесів, станів і подій, що впливають на суспільну свідомість, а через неї – на соціальну активність, взаємовідносини між людьми, рівень і динаміку злочинності [2, с. 274]. В основі такого підходу лежить принцип детермінізму або універсального взаємозв'язку, відношень, взаємозумовленості та взаємодії усіх явищ і процесів природи й суспільства [3, с. 336]. Використання положень соціального детермінізму дало кримінологам змогу сформуванати загальні уявлення про виникнення, існування й розвиток злочинності, окреслити коло явищ і процесів, імовірно пов'язаних із злочинністю [2, с. 274].

Серед різноманітних видів детермінації, що відображають універсальний зв'язок та взаємодію між усіма об'єктами соціальної дійсності, найбільше кримінологічне значення мають причини, умови, кореляції, зв'язок станів і функціональна залежність [4, с. 174]. Окреме місце у кримінологічних дослідженнях займає встановлення кореляційних взаємозв'язків. Зв'язок кореляції або

зв'язок відповідності – це пов'язаність, статистичне співвідношення між параметрами (змінними величинами) двох або декількох випадкових явищ, що носить імовірнісний характер. При кореляційному зв'язку між причиною (факторною ознакою) і наслідком (результативною ознакою) не має повної відповідності, а спостерігається лише певне співвідношення. Кореляційний зв'язок допомагає встановити умовний зв'язок між явищами, і не більше того [2, с. 275].

У кримінології загально визнаним є факт наявності щільних кореляційних взаємозв'язків між злочинністю та окремими соціальними явищами, так званими криміногенними «фоновими явищами». До них відносять негативні соціальні явища, які існують паралельно із злочинністю (прояви цих явищ не є кримінально караними за своїм змістом) та перебувають у різного роду зв'язках та взаємовідносинах з нею. Ці явища «самі по собі являють чималу суспільну небезпеку, активно сприяють злочинності, виступають її сприятливим фоном, впливають на моральність суспільства в цілому» [5, с. 427]. Фонові явища підвищують імовірність вчинення пов'язаних із ними кримінальних правопорушень, тобто лише утворення критичної маси проявів цих явищ високовірогідно супроводжуватиметься збільшенням кількості вчинених кримінальних правопорушень [6, с. 136].

Слід відмітити, що найбільш щільні кореляційні зв'язки простежуються між однорідними адміністративними та кримінальними правопорушеннями, тобто правопорушеннями об'єкти посягання яких співпадають або майже співпадають. Зокрема, кримінологи майже однозначно відносять адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху до спеціальних фонових явищ щодо кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту (так званих «автотранспортних злочинів»). Відомий зарубіжний дослідник В. В. Лунєєв зазначає, що залежність між порушеннями правил дорожнього руху та «автотранспортними» кримінальними правопорушеннями існує об'єктивно. Чим вище показники роботи підрозділів патрульної поліції з виявлення порушень правил дорожнього руху, тим нижче аварійність та кількість вчинених кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту [7, с. 336].

Варто зауважити, що незважаючи на кримінологічну значимість для пояснення детермінації «автотранспортних злочинів» та актуальність, питання статистичного співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні до цього часу не ставили предметом окремого дослідження. В свою чергу, таке дослідження на українському просторі могло б надати низку корисних наукових висновків щодо стану безпеки дорожнього руху в країні.

2. Літературний огляд

Як вже було зазначено, на теренах України окреме дослідження статистичного співвідношення (кореляції) між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту не проводилося. В цей же час, досліджуючи особливості кримінологічних рис особи автотранспортного злочинця, Полтава К. О. у своїй дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук «Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжким тілесним ушкодженням, в Україні» (2013 р.) встановила, що серед таких осіб близько 15,7% притягалися до вчинення кримінального правопорушення до адміністративної відповідальності у сфері дорожнього руху. Більша частина з яких – це перевищення водіями транспортних засобів установлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, та інші порушення правил дорожнього руху [8, с. 64]. Саме ж співвідношення між кількістю адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень у цій сфері дослідниця не встановлювала.

Стосовно зарубіжних країн, то доволі детально досліджував питання кореляції адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та «автотранспортних злочинів» Лунєєв В. В. Дослідник описав взаємозв'язок між цими правопорушеннями та встановив, що існує пряма кореляція, коли у середньому на 300 адміністративних правопорушень припадає одна аварія з травмами чи загибеллю людей [7, с. 337–338].

Кравцов О. Ю., Сірохін А. І., Скоморохов Р. В., Шиханов В. М. [9] встановили щільну кореляцію між кількістю аварій та кількістю травмованих у дорожньо-транспортних пригодах (+0,9991), середню кореляцію між кількістю дорожньо-транспортних пригод та загиблих (+0,4393), а також підтвердили зворотну кореляцію між кількістю виявлених адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та кількістю дорожньо-транспортних пригод (у тому числі «автотранспортних» злочинів).

Слід відмітити, що час від часу у зарубіжних виданнях також з'являються дослідження, які хоча й не завжди прямо, але вказують на наявність кореляції між порушенням правил дорожнього руху й дорожньо-транспортними пригодами / кримінальними правопорушеннями у цій сфері. Так,

Saranath Lawpoolsri, Jingyi Li, Elisa R. Braver [10] встановили, що наявність адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху не має однакового стримуючого ефекту для всіх осіб, адже особи, що були оштрафовані за порушення правил дорожнього руху, частіше за інших повторно притягаються до відповідальності у цій сфері у майбутньому (у тому числі й до більш суворої, включаючи кримінальну).

Дослідницька група у складі José María Faílde-Garrido, Yolanda Rodríguez-Castro, Antonio González-Fernández та Manuel Antonio García-Rodríguez [11] встановила щільний зв'язок між агресивним водінням та «автотранспортними» кримінальними правопорушеннями.

Ze-Hao Jiang, Xiao-Guang Yang, Tuo Sun, Tao Wang, Zheng Yang [12] довели, що існує значна залежність множинної лінійної регресії ($R^2=0,782$, скоригований $R^2=0,716$) між загальною кількістю дорожньо-транспортних пригод та порушень правил дорожнього руху.

Отже, огляд літератури показує, що питання статистичного співвідношення (кореляції) між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту залишаються недослідженими в Україні. Зазначене й визначило мету та завдання статті. Окрім цього, актуальними залишаються компаративні дослідження статистичного співвідношення (кореляції) між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в різних країнах світу.

3. Мета та завдання дослідження

Метою дослідження є встановлення статистичного співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні та його інтерпретація.

Для досягнення мети були поставлені такі завдання:

1) визначити перелік адміністративних правопорушень, які належать до адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху, та перелік кримінальних правопорушень, що належать до кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту;

2) встановити статистичне співвідношення між адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні за період ;

3) встановити статистичне співвідношення між кількістю адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та кількістю дорожньо-транспортних пригод / дорожньо-транспортних пригод з постраждалими;

4) встановити статистичне співвідношення між кількістю дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортних пригод з постраждалими.

4. Матеріали і методи

У дослідженні використана офіційна статистична інформація, що була отримана як з відомих джерел, так і за результатами запитів до відповідних суб'єктів її збору та оброблення. Зокрема, дані офіційної кримінальної статистики щодо кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні за 2015–2020 рр. були отримані за запитом до управління організаційного забезпечення Єдиного реєстру досудових розслідувань та інформаційно-аналітичної роботи Офісу Генерального прокурора. Статистичні дані щодо адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху за 2015–2020 рр. були отримані за запитом до Департаменту патрульної поліції Національної поліції України. Статистичні дані щодо кількості дорожньо-транспортних пригод та дорожньо-транспортних пригод з постраждалими за 2017–2020 рр. були взяті з офіційного сайту Департаменту патрульної поліції Національної поліції України.

Під час дослідження були використані такі методи як: формально-логічний метод (при побудові переліку адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та переліку кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту); статистичний метод зведення та групування (при первинній обробці даних офіційної статистики); метод статистичного аналізу (при формулюванні висновків щодо результатів статистичного співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту); метод зображення статистичних даних (при побудові графіку динаміки адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні за 2015–2020 рр. (рис. 1)); порівняльний метод (при визначенні оптимального співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та

кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту) та деякі інші.

Слід також зазначити, що аналіз даних офіційної статистики був проведений автором з певною відносністю. Адже, як зазначено в попередніх публікаціях, офіційна кримінальна статистика відбиває не стільки реальний стан поширення того чи іншого різновиду злочинності на певній території, скільки ефективність роботи правоохоронних органів щодо виявлення та протидії цій злочинності [13, с. 236]. Злочинності та явищу адміністративної правопорушності властива певна ступінь латентності, тому дані наведені у офіційній статистиці не відповідають дійсності, але, в цілому, відображають загальні тренди розвитку досліджуваних явищ. Серед причин цієї латентності необхідно назвати корупцію в правоохоронних органах України та корпоративний інтерес співробітників Національної поліції України щодо створення сприятливої для органу статистики [14, с. 16].

5. Результати дослідження та їх обговорення

У попередніх розділах статті вжиті такі терміни як адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху та кримінальне правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. В цей же час Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) не містить визначення та переліку цих правопорушень. Натомість у ньому присутня глава 10 під назвою «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку», у якій містяться не тільки адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху, але й інші правопорушення, не пов'язані із дорожнім рухом.

До адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху в рамках цього дослідження слід віднести: ст. ст. 121 («порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами»), 121-2 («порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів»), 122 («перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»), 123 («порушення правил руху через залізничні переїзди»), 124 («порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна»), 125 («інші порушення правил дорожнього руху»), 126 («керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами»), 127 («порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин»), 128 («випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством»), 128-1 («порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху»), 129 («допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»), 130 («керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції»), 133-1 («порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом»), 139 («пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення») та 140 («порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт») КУпАП (далі – адміністративні правопорушення).

Вище наведено не увесь перелік зазначених адміністративних правопорушень, адже не всі адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху корелюють з кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Так, відсутній такий зв'язок щодо, наприклад, невиконання водієм вимоги про зупинку (ст. 122-2 КУпАП) чи залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-4 КУпАП) тощо.

Аналогічна ситуація існує й щодо кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Так, Кримінальний кодекс України (далі – КК України) містить розділ XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», у якому містяться не тільки кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а й інші кримінальні правопорушення, які не пов'язані з безпекою саме дорожнього руху.

До кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту слід віднести кримінальні правопорушення, передбачені: ст. ст. 280 («примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків»), 286 («порушення правил безпеки до-

рожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), 286-1 («порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння»); 287 («випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), 288 («порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються забезпечення дорожнього руху») та 291 («порушення чинних на транспорті правил») КК України (далі – кримінальні правопорушення).

Тепер проаналізуємо дані офіційної статистики щодо співвідношення зазначених адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень. Так, у 2015 р. було обліковано 786464 адміністративних правопорушень та 11041 кримінальних правопорушень (співвідношення 71:1), у 2016 р. – 951816 адміністративних правопорушень та 11396 кримінальних правопорушень (співвідношення 84:1), у 2017 р. – 1778691 адміністративних правопорушень та 10258 кримінальних правопорушень (співвідношення 173:1), у 2018 р. – 2306235 адміністративних правопорушень та 8378 кримінальних правопорушень (співвідношення 275:1), у 2019 р. – 2713050 адміністративних правопорушень та 8876 кримінальних правопорушень (співвідношення 305:1), у 2020 р. – 3094032 адміністративних правопорушень та 8989 кримінальних правопорушень (співвідношення 344:1). Отже, середнє співвідношення адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень в Україні за шість років (2015-2020 рр.) становило – 209:1, а за чотири роки (2017–2020 рр.) – 274:1. Паралельна динаміка адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень відображена на рис. 1 зображеному нижче.

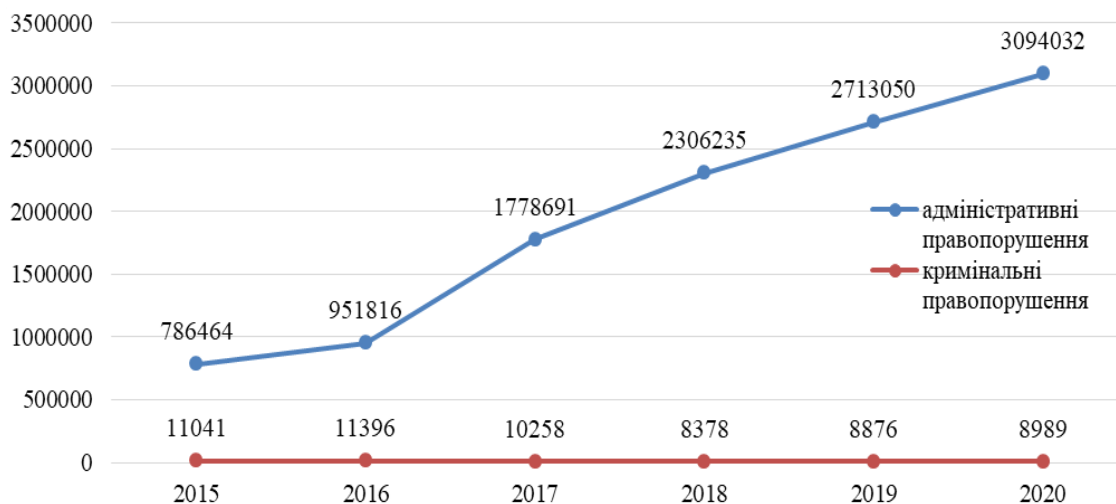


Рис. 1. Динаміка адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні за 2015–2020 рр.

Отримані дані по Україні є цікавими з точки зору їх невідповідності загальним тенденціям співвідношення адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень. Адже, враховуючи результати попередніх наукових досліджень в інших країнах світу, збільшення кількості виявлених адміністративних правопорушень повинно свідчити про покращення роботи патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та, в свою чергу, призводити до відповідного зменшення рівня кримінальних правопорушень у цій сфері. Натомість, в Україні статистично не відбулося суттєвого зменшення кількості кримінальних правопорушень. Зазначений статистичний «артефакт», на мій погляд, можна пояснити наступним чином.

По-перше, 2 липня 2015 р. Верховна Рада України ухвалила закон «Про Національну поліцію», що передбачав створення патрульної поліції до 31 грудня 2016 р. Основним завданням цього органу, відповідно до Положення про патрульну службу МВС, яке було затверджено Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 02.07.2015 № 796, стало забезпечення безпеки дорожнього руху; організація контролю за додержанням законів, інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху (п 4 Розділу 2). Новостворені підрозділи патрульної поліції ще не мали достатнього досвіду виявлення та обліку адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху. Але поступово з року в рік відбувалося удосконалення їх практичних навичок, що призвело до покращення роботи у цій сфері. Крім того, щорічно відбувалося збільшення особового складу Департаменту патрульної поліції Національної поліції України, що також вплинуло на кількість облікованих адміністративних правопорушень.

По-друге, в Україні з 2015 р. почала поступово впроваджуватися антикорупційна реформа, яка останніми роками супроводжувалася масштабною діджиталізацією. Зокрема, в найбільших мі-

стах України розширювалася мережа камер для фіксації порушень правил дорожнього руху, спрощувалася система сплати адміністративних стягнень за порушення правил дорожнього руху та був запроваджений пільговий режим при оплаті протягом десяти днів (див, наприклад, ст. 300-1 КУпАП), а також зростав рівень антикорупційної культури населення. Зазначене поступово впливало на зменшення латентності адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху.

Таким чином, Україна лише у 2019 р. вийшла на оптимальний середній показник співвідношення адміністративних та кримінальних правопорушень – 300 до 1. Ці процеси певним чином вплинули й на кількість кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. Якщо екстраполювати зазначені тенденції, то протягом наступних п'яти років рівень кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту буде поступово знижуватися.

Далі проаналізуємо співвідношення між кількістю адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та кількістю дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП)/ДТП з постраждалими. Офіційні статистичні дані щодо кількості ДТП наявні лише за період 2017–2021 рр. У 2017 р. було обліковано 162526 ДТП (співвідношення з адміністративними правопорушеннями – 1094:100), у 2018 р. – 150120 (1536:100), у 2019 р. – 160675 (1689:100), у 2020 р. – 168107 (1841:100). Дані щодо ДТП за 2021 р. я не аналізував через відсутність аналогічних даних про адміністративні правопорушення за 2021 р.

Отже, в середньому за чотири роки на 100 ДТП припадало 1540 адміністративних правопорушень. Іншими словами, умовно на 15 порушень правил дорожнього руху припадало одне ДТП. Статистика показує, що незважаючи на збільшення співвідношення адміністративних правопорушень та ДТП з кожним наступним роком, не відбулося зменшення кількості ДТП. Це потребує окремого дослідження.

Стосовно ДТП з постраждалими, то у 2017 р. було обліковано 27220 таких ДТП (співвідношення з адміністративними правопорушеннями – 65:1), в результаті яких загинуло 3432 особи (співвідношення з адміністративними правопорушеннями – 518:1) та травмовано 34677 осіб (співвідношення з адміністративними правопорушеннями – 51:1); у 2018 р. – 24294 (94:1), в результаті яких загинуло 3350 осіб (688:1) та травмовано 30884 особи (75:1); у 2019 р. – 26052 (104:1), в результаті яких загинуло 3454 особи (785:1) та травмовано 32736 осіб (83:1); у 2020 р. – 26140 (118:1), в результаті яких загинула 3541 особа (874:1) та травмовано 31974 особи (96:1). Отже, в середньому за чотири роки (2017–2020 рр.) на одне ДТП з постраждалими припадало 95 адміністративних правопорушень, на одну загиблу особу в результаті таких ДТП – 716 адміністративних правопорушень, а на одну травмовану особу – 76 адміністративних правопорушень.

Також можна порахувати співвідношення між кількістю ДТП та ДТП з постраждалими. У 2017 р. таке співвідношення складало 597:100, у 2018 р. – 618:100, у 2019 р. – 617:100, у 2020 р. – 643:100. Таким чином, в середньому за чотири роки на 619 ДТП припадало 100 ДТП з постраждалими. Іншими словами, кожне 6-7 ДТП було з постраждалими. Позитивною тенденцією є збільшення такого співвідношення з кожним наступним роком за період з 2017 по 2020 рр. В майбутніх дослідженнях актуальним вбачається порівняння такого співвідношення з аналогічними у зарубіжних країнах.

6. Висновки

1. До адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху слід віднести передбачені ст. ст. 121, 121-2, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 128-1, 129, 130, 133-1, 139 та 140 Кодексу України про адміністративні правопорушення, а до кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту – ст. ст. 280, 286, 286-1, 287, 288 та 291 Кримінального кодексу України.

2. Статистичне співвідношення між адміністративними правопорушеннями у сфері безпеки дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту суттєво щорічно зростало з 2015 р. по 2020 р. (від 71:1 до 344:1). Середнє співвідношення адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень в Україні за шість років (2015–2020 рр.) становило – 209:1, а за чотири роки (2017–2020 рр.) – 274:1. Отримані дані по Україні є цікавими з точки зору їх невідповідності загальним тенденціям співвідношення адміністративних правопорушень та кримінальних правопорушень. Адже, збільшення кількості виявлених адміністративних правопорушень повинно свідчити про покращення роботи патрульної поліції у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та, в свою чергу, призводити до відповідного зменшення рівня кримінальних правопорушень у цій сфері. Натомість, в Україні статистично не відбулося суттєвого зменшення кількості кримінальних правопорушень. Крім того, лише у 2019 р. Україна вийшла на оптимальний науково доведений середній показник в 300:1.

3. Середнє співвідношення між кількістю адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху та кількістю ДТП в середньому за чотири роки (2017–2020 рр.) складало 1540:100. Статистика показує, що незважаючи на збільшення співвідношення адміністративних правопорушень

та ДТП з кожним наступним роком, не відбулося зменшення кількості ДТП. Крім того, в середньому за чотири роки (2017–2020 рр.) на одне ДТП з постраждалими припадало 95 адміністративних правопорушень, на одну загиблу особу в результаті таких ДТП – 716 адміністративних правопорушень, а на одну травмовану особу – 76 адміністративних правопорушень.

4. Середньостатистичне співвідношення за чотири роки (2017–2020 рр.) між ДТП та ДТП з постраждалими складає 6,19:1. Іншими словами, кожне 6–7 ДТП було з постраждалими. Позитивною тенденцією є збільшення такого співвідношення в останні роки.

Подяки

Автор вдячний своєму Вчителю – Головкіну Богдану Миколайовичу, завідувачу кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, за цінні поради та наукові ідеї, які були використані при підготовці статті, а також своїй дружині – Новіковій Катерині Андріївні за допомогу у проведенні розрахунків.

Література

1. Колб, О. Г., Новосад, Ю. О. (2017). Щодо змісту деяких детермінант, що обумовлюють та сприяють вчиненню злочинів. *Kelm: Knowledge, Education, Law, Management*, 4 (20), 169–178. Available at: <http://kelmczasopisma.com/viewpdf/3347>
2. Головкін, Б. М. (2020). Про детермінацію злочинності. *Часопис Київського університету права*, 1, 274–280. doi: <http://doi.org/10.36695/2219-5521.1.2020.55>
3. Кваша, О. О. (2017). Значення філософської категорії причинності у кримінально-правових дослідженнях: традиції та сучасність. *Правова держава*, 28, 333–340. Available at: http://pravova-derzhava.org.ua/files/pravova-derjava.-vipusk-28-_2017_.pdf
4. Головкін, Б. М. (2020). Теперішнє і майбутнє кримінології. *Проблеми законності*, 149, 168–184. doi: <http://doi.org/10.21564/2414-990x.149.200724>
5. Антонян, Ю. М. (2004). *Кримінологія*. Москва: Логос, 448.
6. Головкін, Б. М., Голіна, В. В., Лисодед, О. В. та ін.; Головкін, Б. М. (Ред.) (2020). *Кримінологія*. Харків: Право, 384.
7. Лунеев, В. В. (2005). *Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции*. Москва: Волтерс Клувер, 912.
8. Полтава, К. О. (2013). Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або із тяжким тілесним ушкодженням, в Україні. Харків, 243.
9. Кравцов, А. Ю., Сирохин, А. И., Скоморохов, Р. В., Шиханов, В. Н.; Лунеев, В. В. (Ред.) (2011). *Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль*. Санкт-Петербург: Изд-во "Юрид. центр Пресс", 474.
10. Lawpoolsri, S., Li, J., Braver, E. R. (2007). Do Speeding Tickets Reduce the Likelihood of Receiving Subsequent Speeding Tickets? A Longitudinal Study of Speeding Violators in Maryland. *Traffic Injury Prevention*, 8 (1), 26–34. doi: <http://doi.org/10.1080/15389580601009764>
11. Faílde-Garrido, J. M., Rodríguez-Castro, Y., González-Fernández, A., García-Rodríguez, M. A. (2021). Traffic Crimes and risky driving: The role of personality and driving anger. *Current Psychology*. doi: <http://doi.org/10.1007/s12144-021-02634-2>
12. Jiang, Z.-H., Yang, X.-G., Sun, T., Wang, T., Yang, Z. (2021). Investigating the Relationship between Traffic Violations and Crashes at Signalized Intersections: An Empirical Study in China. *Journal of Advanced Transportation*, 2021, 1–8. doi: <http://doi.org/10.1155/2021/4317214>
13. Новіков, О. В. (2019). Злочини проти інтелектуальної власності: поняття, види, сучасний стан та тенденції розвитку. *Часопис Київського університету права*, 3, 234–239. doi: <http://doi.org/10.36695/2219-5521.3.2019.40>
14. Головкін, Б. М. (2021). Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні. *Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України*. Харків: Юрайт, 12–19.

Received date 01.03.2022

Accepted date 24.03.2022

Published date 31.03.2022

Новіков Олег Володимирович, кандидат юридичних наук, кафедра кримінології та кримінально-виконавчого права, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, вул. Пушкінська, 77, м. Харків, Україна, 61024, Відділ кримінологічних досліджень, Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, вул. Пушкінська, 49, м. Харків, Україна, 61002

E-mail: novikov.kh@gmail.com