DOI: 10.31359/2079-6242-2022-44-18
УДК 343.346.2

***В. С. Батиргареєва*,** доктор юридичних наук, професор, директор Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, головний науковий співробітник Державної наукової установи «Інститут інформації, безпеки і права» НАПрН України
ORCID: 0000-0003-3879-2237

МЕТОДОЛОГІЯ КРИМІНОЛОГІЧНОГО ВИВЧЕННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. Збільшення останніми роками майже в геометричній прогресії парку автотранспортних засобів в Україні, що призводить до інтенсифікації й ускладнення дорожнього руху, з одного боку, та введення до світу переміщення простором нових засобів транспортування людей і вантажів, статус яких у зазначеній сфері є ще невизначеним або не достатньо визначеним, із другого боку, зумовлюють той факт, що дорожньо-транспортні пригоди, котрі трапляються, у тому числі, й за протиправної поведінки учасників дорожнього руху, перетворюючись на лихо національного масштабу, не перестають турбувати громадськість. Однак це явище не є притаманним лише для нашої країни, адже воно в тому чи іншому ступені присутнє у життєдіяльності будь-якого сучасного соціуму незалежно від економічного і соціального розвитку останнього. За відомостями ВООЗ, щорічно в результаті дорожньо-транспортних пригод обривається життя приблизно 1,3 млн людей; ще від 20 до 50 млн людей отримують несмертельні травми, причому багато хто отримує інвалідність внаслідок травми[1]. У поточному році на 1 липня 2022 р. уже загинало 679 тис. осіб[2]. Збитки від ДТП у більшості країн складають у середньому близько 3% валового внутрішнього продукту[3]. Також є інформація, що ці пригоди посідають 11 місце серед причин смерті і становлять 2,1% від усіх смертей у світі[4]. Не можу не навести й власні розрахунки збитків для людського потенціалу, проведені деякий час тому. Так, у 2020 р. кількість YPLL (Years of Potential Life Lost – В. Б.) внаслідок передчасної смерті склала 98 039,22 років, а кількість працездатних років – 82 677. У матеріальному вимірі збитки від непрожитого життя осіб, які загинули протягом 2020 р. у ДТП, дорівнювалися майже 308 155 553 доларів США[5].

Розуміючи масштабність проблеми, міжнародне товариство, по-перше, прагне до уніфікації підходів у запровадженні й експлуатації небезпечних у технічному плані об'єктів, призначених для переміщення людей і вантажів, а по-друге, постійно опікується питаннями зниження високих показників дорожньої смертності і травматизму насамперед у тих регіонах світу, ситуація в яких близька до критичної. З огляду на визначення такої місії щодо регуляції сфери, умовно кажучи, наземної мобільності населення нашої планети, слід вказати й на завдання-плани щодо убезпечення цієї сфери. Такими є постійна увага до цієї сфери, що проявляється в опрацюванні стратегічного курсу на нарощення зусиль превентивного характеру, а так само модернізація напрямів, заходів і засобів, спрямованих на поступове скорочення правопору-

[1] 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/.> (дата звернення: 20.10.2022)

[2] 'Data visualization' (Death on the roads) <https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/.> (дата звернення: 1.07.2022)

[3] 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/.> (дата звернення: 20.10.2022)

[4] 'World report on road traffic injury prevention – Main messages.' (PAHO) <https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2011/Fact/.> (дата звернення: 20.10.2022)

[5] Batyrgareieva V. S., Shramko S. S., Samoilova O. M. 'Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social – legal and criminological problem' (November 2021) LXXIV (11) 2 Wiadomości Lekarskie. 2875

шень із тяжкими наслідками у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. На таке розуміння, зокрема, націлює резолюція Генеральної асамблеї ООН «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі» № 74/299 від 31 серпня 2020 р., у п. 3 якої наголошено що протягом 2021–2030 рр. ставиться мета знизити на 50% смертність та травматизм у результаті ДТП. У русі євроінтеграційних процесів, що у теперішній час набувають значних обертів в Україні, подібна мета є цілком виправданою й такою, що визначатиме подальші кроки нашого суспільства у цьому напряму.

Разом із тим амбітні завдання суто практичної спрямованості, напевно, не можна реалізувати без чіткого визначення теоретичної складової у розумінні проблеми автотранспортної безпеки як такої та шляхів розв'язання цієї проблеми у вигляді розробки стратегії запобігання цим правопорушенням. Отже, постає завдання прирощення нового наукового знання, яке «становить собою певну систему отримання, накопичення, аналізу, узагальнення й осмислення фактів, що мають наукове значення, з подальшим закріпленням отриманих результатів і висновків у теоріях, концепціях, поглядах, нормативних актах тощо»[1]. Фактично йдеться про алгоритм наукової розвідки, в якій неабияке значення мають так звані вхідні дані та надійність джерел, з яких вони отримуються, відібраний та застосовуваний у процесі набуття необхідних відомостей інструментарій, попередні висновки, зроблені у результаті узагальнення та аналізу зібраного емпіричного масиву, синтез окремих фрагментів у цілісну картину знання певного питання, а так само підготовка прогностичних розрахунків впливу отриманого знання на стан вирішення проблеми та ін. Зазвичай, у дослідницькому процесі цей алгоритм побудови наукового знання зветься методологією, методологічною частиною, методологічним підґрунтям дослідження тощо.

Без сумніву, питань методології у дослідницькій діяльності торкається будь-який вчений незалежно від галузевої приналежності знання, адже конструктивною частиною і дослідження як такого, і результатів апробації у вигляді наукових публікацій є опис застосованої методології. Хоча й не існує чітких канонів комбінації та послідовності у застосуванні методологічних інструментів (як не існує, власне, й монізму у методологічній площині «добування» наукового знання), однак, повторимося, не слід забувати, що методологія – *modus operandi* і будь-якої наукової розвідки в цілому, і стилю мислення вчених минулого й сучасності, де під таким стилем розуміється концептуальний лад використання методу, характеристика стандартних уявлень його занурення в конкретний матеріал, що визначається розкриттям у науці та культурі евристичних можливостей певних фундаментальних понять чи категорій[2].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В останнє десятиліття під час дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту і розробки стратегій їх запобігання українські та зарубіжні вчені активно висвітлювали питання методології. Серед них: С. В. Бабанін[3], С. Р. Багіров[4], А. Б. Блага та О. В. Короленко[5], Н. О. Гуторова та О. М. Руднева[6], В. І. Осадчий[7], К. О. Полтава[8], M. Burzyńska et al.[9], N. Christie[10], K. Goniewicz et al.[11], E. G. Krug et al.[12], Schoeters

[1] Батиргареєва В. С. *Рецидивна злочинність в Україні: соціально-правові та кримінологічні проблеми: монографія* (Право, 2009) 72

[2] Озадовська Л. В., Поліщук Н. П. (ред) *Філософський енциклопедичний словник* (Абрис, 2002) 609

[3] Бабанін С. В. 'Суспільно небезпечні наслідки як ознака об'єктивної сторони порушення чинних на транспорті правил' (2014) 3 Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ 193–200.

[4] Багіров С. Р. 'Виїзд транспортного засобу за межі проїзної частини із заподіянням шкоди пішоходам унаслідок порушення правил дорожнього руху кількома водіями (аналіз каузальної структури пригоди)' (2018) 2 (51) Судова апеляція 15–24

[5] Блага А. Б., Короленко О. В. 'Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, які вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті' (2021) 1 Право і суспільство 176–180

[6] Gutorova N., Rudnyeva O. 'Preventative role of criminal law for traffic safety' (2019) 68 (01012) SHS Web of Conferences Society. Health. Welfare 2 <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012.>

[7] Осадчий В. І. *Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту: монографія* (Європейського університету, 2011) 151

[8] Полтава К. О. *Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями, в Україні* (Право, 2014) 284

[9] Burzyńska M, Pikala M. 'Decreasing Trends in Road Traffic Mortality in Poland: A Twenty-Year Analysis' (2021) 18(19): 10411 International Journal of Environmental Research and Public Health <https://doi. org/10.3390/ijerph181910411>

[10] Christie N 'Why we need to view road safety through a public health lens?' (2018) 38 (2) Transport Reviews 139–141 <DOI: 10.1080/01441647.2018.1411226>

[11] Goniewicz K., Goniewicz M., Pawłowski W., Fiedor P. 'Road accident rates: strategies and programmes for improving road traffic safety' (2016) Aug 42(4) European Journal of Trauma and Emergency Surgery 433–438

[12] Krug EG, Sharma GK, Lozano R. 'The global burden of injuries' (2000) 90 American Journal of Public Health 523–526.

et al.[1], M. Van der Vlegel et al.[2] та ін. До того ж велику роботу з розробки проблематики методології проводить відділ кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіке В. В. Сташиса НАПрН України, що працює над фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (В. В. Голна – керівник теми, виконавці: В. С. Батиргареєва, Б. М. Головкін, Ю. Б. Данильченко, І. О. Христич, М. Г. Колодяжний, А. В. Калініна, С. С. Шрамко, О. В. Новіков, С. В. Панова)[3].

Справедливим буде зазначити, що під час дослідження стану безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як такого та ситуації із правопорушеннями на автошляхах, зокрема, питання обрання й застосування методологічного апарату є наріжним каменем аналізу й розв'язання проблеми, адже у світі існують й різні підходи до визнання тих чи інших діянь учасників дорожнього руху правопорушеннями, й відмінні методики обрахування збитків, завданих внаслідок дорожнього травматизму, й специфічні заходи щодо запобігання аварійності на дорогах аж до самих несподіваних[4] тощо. Отже, принаймні виникають складнощі у співвідносності статистичних відомостей стосовно стану дотримання правопорядку на дорогах у різних регіонах світу. До того ж новим явищем у нашому житті стає відмінна від попередньої парадигма розв'язання проблеми щодо дотримання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту під час запровадження у країні воєнного стану. Наразі вже сьогодні гостро необхідним є перехід від моделі «вимушеної саморегуляції» дорожнього руху у перші місяці військової агресії РФ до унормованої моделі цього руху, що є однією із пріоритетних задач нормального функціонування територіальних громад.

Нарешті, щоб мати чітке розуміння того, як досягти амбітних цілей істотного зниження автотранспортного травматизму, на реалізацію яких спрямовую нас уже згадана вище резолюція Генеральної асамблеї ООН «Підвищення безпеки дорожнього руху у всьому світі», знов й знов слід повертатися до опрацювання методологічних підходів оцінки ситуації із дотримання стану безпеки на дорогах та розробки адекватних заходів її покращення.

Метою статті є окреслення «традиційних» методологічних проблем, що постають кожного разу під час надання кримінологічної характеристики стану дорожньої безпеки та опрацювання заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, та виділення деяких нових небезпечних тенденцій дорожньої ситуації, нейтралізація яких потребує добору адекватної заходів, уявлення про які здатна надати саме методологічна площина дослідницької майстерності.

Виклад основного матеріалу. Логіка дослідницького процесу кожного разу виводить дослідника на проблему організації та, власне, процедуру проведення того чи іншого дослідження. У зв'язку із цим майже класичним у навчальному курсі з основ наукової діяльності стало виділення послідовних етапів прирощення наукового знання, що складають програму кримінологічного дослідження, виконуючи яку стає можливим розкрити сутність й природу тих явищ й процесів, що виступають предметом вивчення. Ще понад

[1] Schoeters, A., Wijnen, W., Carnis, L. et al. 'Costs related to serious road injuries: a European perspective' (2020) 12(1) Eur. Transp. Res. Rev <doi:10.1186/s12544-020-00448-0>

[2] Van der Vlegel M, Haagsma JA, de Munter L, de Jongh MAC, Polinder S. 'Health Care and Productivity Costs of Non-Fatal Traffic Injuries: A Comparison of Road User Types' (2020) 17(7):2217 Int J Environ Res Public Health <doi: 10.3390/ijerph17072217>

[3] Більш докладно див.: Головкін, Б. М.'Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні' (2022) 156 Проблеми законності 52–75; – 'Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні' *Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України: збірник тез міжнародної конференції* (м. Харків, 22 вересня 2021 р.) 12–19; Новіков О. В. 'Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (стаття 286 Кримінального кодексу України)' (2022) 2 (20) Journal «Science Rise: Juridical Science» 50–58; – 'Статистичне співвідношення між обліковаными дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту' (2022) 1(19) Journal «Science Rise: Juridical Science» 57–63.

[4] *Примітка*. Наприклад, у США запроваджені телефони довіри, за яким учасники дорожнього руху можуть повідомити про занадто агресивних водіїв, на пошук яких негайно виїжджають поліцейські патрулі. Див.: 'Какие меры предпринимаются в разных странах для обеспечения безопасности дорожного движения' <http://rg.ru≥ Поліція регіону Мадх'я-Прадеш запровадила практику обклеювати тваринам,зокрема коровам, роги стрічкою, що відбиває світло, щоб їх було краще видно в темний час доби. До речі, для пілотного проекту обрали 300 тварин, ідея показала себе добре, згодом її планують поширити по всій країні. 'Как в разных странах снижается аварийность на дорогах' (Quto.ru) <https://quto.ru/journal/autorambler/kak-v-raznyh-stranah-snizhayut-avariynost-na-dorogah.htm.> Автор статті спостерігала у Латинській Америці (Болівія) за тим, як добровільні помічники поліцейських, одягнуті у костюми диких тварин, перешкоджали руху транспортних засобів правопорушників і пояснювали, що саме порушили водії

п'ятнадцять років тому я писала, що у кримінологічному дискурсі проблема методологічних аспектів організації й проведення наукових пошуків дедалі стає все актуальнішою, оскільки «будь-яке серйозне дослідження розпочинається з визначення методологічних засад щодо напрямів пошуку необхідної інформації, її творчого перероблення й закріплення кримінологічно значущих фактів»[1]. Однак віддав данину методологічному питанню етапів (стадій) прирощення знання, вважаю за доцільне у цій публікації зробити акценти на деяких ключових моментах, якими визначатимуться «поворотні сюжети» новітнього кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні.

Перше завдання, від розв'язання якого залежатиме весь подальший хід дослідження, є достатньо традиційним, а одночасно й таким, що потребує точності та уважності у ставленні до нього. Йдеться про визначення предмета кримінологічного вивчення. Цілком зрозуміло, що таким предметом насамперед є правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, «каталог» яких наводиться у розділі XI Кримінального кодексу України. Цей розділ має назву «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Загалом у зазначеному розділі Кодексу міститься дев'ятнадцять статей, якими встановлюється кримінальна відповідальність за протиправні діяння, що порушують правила безпеки та експлуатації транспорту, призводячи до суспільно небезпечних наслідків. Однак, закономірно виникає запитання, а чи всі ці діяння підпадають під дослідницький «інтерес» ученого з огляду на окреслений ракурс суспільного буття? Як справедливо наголошує у цьому випадку О. В. Новіков, у розділі XI КК містяться не лише кримінальні правопорушення проти безпеки *дорожнього* руху та експлуатації транспорту (*курсив наш – В. Б.*), а й інші кримінальні правопорушення, що не пов'язані з безпекою саме дорожнього руху[2] (наприклад, незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК), на наш погляд, є діянням, що «генетично» пов'язане із правопорушеннями корисливої спрямованості, хоча зазначене правопорушення (поряд із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами) становить левову частку у структурі злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; у свою чергу, порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК), правил використання повітряного простору (ст. 282 КК) і правил повітряних польотів (ст. 281 КК) зачіпає принципово інші вимоги до убезпечення руху подібних транспортних засобів та, власне, й іншу «площину» руху). Таким чином, кожного разу перед дослідниками під час установлення відповідного предмета кримінологічного вивчення виникає завдання з виокремлення низки правопорушень, якими порушується саме безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту, що перебуває на автошляхах.

На підставі викладеного не викликає сумнівів, що до кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту належать кримінально карані діяння, передбачені статтями 280 («Примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків»), 286 («Порушення правил безпеки дорожнього 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 убезпечення дорожнього руху») та 291 («Порушення чинних на транспорті правил») КК України. Разом із тим, повторимося, в аналізованому розділі КК передбачається відповідальність і за порушення правил безпеки руху та експлуатації інших транспортних засобів. Проте безпека цих сфер має свою власну специфіку; при цьому втрати людського потенціалу є на порядок нижчими за збитки, що завдаються саме на автошляхах. Тому є всі підстави виокремлювати подібні випадки у самостійний блок пізнання.

Попутно виникає запитання, а що ще входить до предмета дослідження? Якщо кримінально карані правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту – це, образно кажучи, основний предмет нашого дослідження, то (послуговуючись певною аналогією з теорією складу

[1] Батиргареєва В. С. 'Щодо методологічних підходів до вивчення проблеми рецидивної злочинності' (2006) 77 Проблеми законності 124

[2] Новіков О. В. 'Статистичне співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту' 60

злочину) додатковим обов'язковим предметом кримінологічного вивчення є фонові для злочинності явища (припустимо, адміністративні делікти) і стан правосвідомості громадян і суб'єктів запобіжної діяльності. Звісно ж, вади правосвідомості у кримінологічній науці нерідко відносять теж до фонових явищ, однак їх роль у детермінації автотранспортних правопорушень є настільки вагомою, що їх слід звести до рангу принаймні самостійного елемента у предметі дослідження автотранспортної безпеки.

Ще одне завдання методологічного плану, що постає перед дослідниками, які вивчають явище автотранспортних порушень, пов'язується із надійністю джерел отримання відповідної інформації та сумісністю показників, якими характеризується кількісно-якісна модель наявної ситуації. Особливо це є важливим, коли йдеться про непоправні збитки для людського потенціалу[1]. Дорожньо-транспортні пригоди, яких сьогодні не може уникнути жодне суспільство, виявляються саме таким явищем, економічні втрати від якого у грошовому вимірі (зробимо акцент ще раз) для різних країн складають від 0,4% до 3,1% ВВП[2].

Якщо проаналізувати підходи щодо ведення статистичного обліку ДТП та осіб, які постраждали внаслідок цього, то слід констатувати, що на теперішній час у різних країнах і регіонах світу існують певні відмінності. Подібна практика ускладнює завдання Всесвітньої організації охорони здоров'я (далі – ВООЗ) під час складання періодичних звітів про дотримання дорожньо-транспортної безпеки чи то у певному регіоні, чи то у світі в цілому. Навіть більше. Статистичні «різночитання» можуть існувати й у межах однієї й тієї самої держави. Так, наприклад, в Україні принаймні три державних відомства ведуть статистику дорожньо-транспортних пригод. До них належать Державна служба статистики України, Офіс Генерального прокурора та МВС України. Ці відомості через специфіку обліку випадків ДТП та постраждалих осіб можуть різнитися, на що звертають увагу українські вчені Н. О. Гуторова та О. М. Руднєва[3]. Проілюструємо висловлене, аналізуючи дані стосовно ДТП в Україні за 2019 р[4].

Патрульною поліцією України, виходячи з її звітної документації, у 2019 р. зареєстровано 160 675 дорожньо-транспортних пригод, з яких 26 052 випадків пов'язані із загибеллю або травмуванням учасників цих пригод. При цьому 3 454 учасники ДТП були смертельно травмовані, ще 32 736 отримали ушкодження різного ступеня тяжкості[5]. У свою чергу, зведені показники Державної служби статистики України демонструють дещо відмінні цифри. Згідно із даними цього органу внаслідок нещасних випадків на автошляхах загинули 4 037 осіб. Як бачимо, різниця між наведеними цифрами складає майже 17%. У статистиці Офісу Генерального прокурора також наводяться відомості щодо втрат людського потенціалу через автотранспортні кримінально карані правопорушення. За даними Офісу Генерального прокурора, у 2019 р. кількість автотранспортних злочинів дорівнювалася 17 210. При цьому внаслідок зазначених правопорушень загинула кожна п'ята особа[6]. Таким чином, приблизно 10% автотранспортних пригод у нашій країні виявляються наслідком кримінально караної поведінки осіб.

У той самий час звернення до статистики Європейського регіонального бюро ВООЗ, що готує періодичні огляду про загибель людей на автошляхах Європи, показує, що джерелом інформації про стан автотранспортної безпеки в Україні, яким послуговується зазначена організація, виступає

[1] Батиргареєва В. С. 'Оцінка втрат людського потенціалу внаслідок дорожньо-транспортних пригод в Україні та Всесвітньою організацією охорони здоров'я' *Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XVI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції)*, (м. Кривий Ріг, 19 листопада 2021 року) 14

[2] *Европейский доклад о состоянии безопасности дорожного движения* (Копенгаген: Всемирная организация здравоохранения, Европейское региональное бюро, 2009) 16

[3] Gutorova N., Rudnyeva O., 2

[4] *Примітка*. Тут ми звертаємося до співставлення статистичних відомостей за 2019 р., оскільки доступна нам зведена статистика Європейського регіонального бюро ВООЗ, до якої увійшли й статистичні дані нашої країни, датована 2019 р. Водночас хочемо зауважити, що Глобальний звіт ВООЗ про безпеку дорожнього руху, що містить інформацію про безпеку дорожнього руху зі 175 країн, останнього разу був підготовлений у 2018 р. Як інструмент моніторингу ВООЗ у цій сфері, він став четвертим документом із серії подібних, що містить огляд ситуації з безпекою дорожнього руху в усьому світі. Очікується, що п'ятий глобальний звіт буде опубліковано наприкінці 2023 року (докладніше див: 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>).

[5] 'Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2019 по 31.12.2019: DTP 12–2019' (Патрульна поліція) <http://patrol.police.gov.ua/ statystyka> (дата звернення: 20.10.2022)

[6] 'Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень – грудень 2019 року / Управління організації ведення Єдиного реєстру досудових розслідувань та статичної інформації Генеральної прокуратури України' (Генеральна прокуратура України, 2020) <https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id= 111482&libid=100820#> (дата звернення: 20.10.2022)

статистична інформація МВС України. Так, у 2019 р. кількість фактів загибелі людей, за оцінкою ВООЗ, дорівнювалася 3 454[1].

Із приводу наявної розбіжності між статистичними даними різних національних відомств, якими характеризується збиток людського потенціалу, можна лише зробити припущення про те, що така ситуація є наслідком відмінностей у відомчих процедурах під час формування остаточних статистичних даних. До того ж не можна виключати й значення людського фактору у процесі формування відповідних показників, коли неуважність або недостатня обізнаність фахівців, зайнятих цим видом діяльності, призводить до помилок реєстрації статистичних фактів. Але ж корені проблеми, на наш погляд, тут криються в іншому: по-перше, й до цього часу в країні немає єдиної методики підрахунку збитків людського потенціалу; по-друге, у тих чи інших відомствах паралельно ведуться різні статистичні обліки подібних випадків травматизму і смертності на дорогах, що призводить до неодноманітної оцінки суспільством цих утрат. Ці «нюанси», без сумніву, слід враховувати під час організації та проведення відповідного наукового дослідження ще на стадії опрацювання методологічного інструментарію прирощення нового знання.

Розв'язання цієї непростої методологічної проблеми ще більше ускладняються внаслідок тривання у країні воєнного стану. У подібній ситуації не уявляється можливим здійснити об'єктивний аналіз не лише стану правопорушень на автошляхах, а й визначитися з оцінкою кількісно-якісних показників будь-якого виду кримінально караних деліктів. Принаймні йдеться про обґрунтування логіки обчислення та порівняння статистичних даних між собою у періоди до збройної агресії проти України і від початку воєнних дій. Характер цієї проблеми є цілком зрозумілим, адже контекст нашого буття був розірваний війною, що внесла свої малопрогнозовані корективи. Проілюструємо висловлене на прикладі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (розділ XI КК).

За перше півріччя 2021 р. в Україні було зареєстровано 6 645 правопорушень, передбачених цим розділом законодавства про кримінальну відповідальність[2], у тому числі 3 824 правопорушення, що отримали кваліфікацію за ст. 286 КК (Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами). У першому півріччі 2022 р. кількість автотранспортних кримінально караних деліктів склала 6 741 діяння, з яких 2 803 отримали кваліфікацію за ст. 286 КК[3]. Як бачимо, загальна кількість цих правопорушень за відповідні періоди «сусідніх» років майже не змінилася (за шість місяців 2022 р. їх кількість збільшилася лише на 1,5%). Проте «тримання» злочинності на одному й тому самому рівні (до і після збройної агресії проти України) відбувається й певний час відбуватиметься за рахунок дії інших минущих, подекуди різновекторних, факторів, як-от: масовий виїзд на кордон українських громадян на власному автотранспорті, тимчасова окупація ворогом українських територій, унаслідок чого змінюється площа об'єкта, на якому проводяться відповідні заміри, введення режиму так званого нульового розмитнення транспортних засобів, зміна характеру й інтенсивності дорожнього руху як такого, особливо у прифронтових зонах, поява нових «акторів» дорожнього руху та нових форм регуляції дорожнього руху, зміна моделі поведінки на автошляхах, яку можна позначити як самокерований дорожній рух, знищення великої кількості автотранспортних засобів внаслідок ворожих обстрілів та ін. До того ж слід ураховувати, що в одних регіонах України ситуація із дорожнім рухом змінилася кардинально, а в інших вона залишилася відносно стабільної порівняно із періодом, що передував збройній агресії. Тобто перед нами принципово відмінна картина буття українців, в якій поряд із традиційним причинним комплексом автотранспортних порушень паралельно з'являються настільки могутні чинники, що їх дія апріорі не може не позначитися на стані законності на автошляхах та, власне, протяжності зони автошляхів, на яких українська влада може контролювати (а відповідно й отримувати статистику) дотримання правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

[1] '2018/2019 Road-traffic fatality data for WHO European Region' (WHO) <https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/440763/2018–2019-road-traffic-fatality-data.pdf.> (дата звернення: 20.10.2022)

[2] 'Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень – червень 2021 року' (Офіс Генерального прокурора) <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 20.10.2022)

[3] 'Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень – червень 2022 року'(Офіс Генерального прокурора) <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (дата звернення: 20.10.2022)

Таким чином, справедливо постає запитання: чи логічно порівнювати кількісно-якісні показники цих двох періодів ? У майбутньому виникатиме і таке запитання: а чи будуть співставними показники, що характеризують стан правопорушень періоду відсічі збройної агресії та етапу відновлення України? У будь-якому разі статистичний вимір того чи іншого виду правопорушень за часів дії у країні воєнного стану має набути особливого «статусу». Цей період не можна розглядати як такий, що придатний до порівняння як із відрізком часу, що передував до нього, так і з тим періодом (зазвичай підв'язаним до календарного відрізку часу), що буде йти після нього.

Уявляється, що роки, в яких має місце збройний конфлікт, потрібно виключати із кримінологічної «процедури» установлення будь-яких тенденцій розвитку кримінальної реальності у середньо- та довгостроковій перспективі. На мій погляд, в аналізі кількісно-якісних показників потрібно виходити із градації трьох періодів виміру кримінологічної проблеми. У цій тріаді перший період аналізу кількісно-якісних показників назвемо умовно «ординарним» (його дія тривала до 24 лютого 2022 р.). Далі в статистичному аналізі йде період воєнного стану. Завершення цього періоду співпадатиме із часом відміни цього стану. І, нарешті, статистичний аналіз входитиме у період так званого відновлення країни. Ще раз підкреслимо, що в єдиному й нерозривному континуумі всіх трьох переодів не можна вести мову про встановлення будь-яких зумовлених логікою «природного» розвитку соціуму тенденцій, закономірностей у стані злочинності, як не можна вести мову й про коректне порівняння кількісно-якісних показників. Цифри виокремлених періодів один відносно одного скоріше мають інформаційний характер, аніж виступають інструментом, повторимося, оцінки ефективності зусиль, що вживаються суспільством для покращення ситуації із дотриманням законності.

Які ж висновки методологічного характеру можна зробити, виходячи із цієї ситуації? По-перше, воєнний період виявився свого роду скальпелем, що перерізав логіку й послідовність оцінки кількісно-якісних показників дорожньо-транспортних правопорушень у динаміці. Цей висновок, до речі, є методологічно правильним й стосовно всіх інших видів злочинних проявів, а також й злочинності в цілому. По-друге, некоректно порівнювати показники перелічених вище періодів між собою, оскільки в них діють свої «закони часу». Тому не стане методологічною помилкою здійснення розгляду інформаційної моделі злочинності та обчислення відповідних кількісно-якісних показників за трьома окремими періодами – ординарним, періодом воєнного стану та періодом відновлення країни. По-третє, такий підхід все ж таки не є *modus operandi* для будь-якого дослідника тієї чи іншої проблеми. У будь-якому разі кожний дослідник обиратиме для себе свою власну модель обчислення. Отже, у цій публікації у контексті розв'язання методологічних проблем правового регулювання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту і запобігання відповідним правопорушенням демонструється авторський підхід, який є прийнятним саме для конкретного аналізу кількісно-якісних показників, якими характеризується дотримання стану законності на автошляхах. По-четверте, в жодному разі не слід намагатися у що б то не стало знайти пояснення яким-небудь хоч трохи помітним «рухам» і «зсувам» та намагатися порівняти отримані показники суміжних, але таких «неоднакових» періодів часу, так би мовити, у комплексі, в єдиному континуумі. До того ж від часів незалежності України ми вперше знаходимося у такій ситуації, коли немає однозначної відповіді та належного досвіду, як «поводитися» зі статистичними показниками. У такій ситуації уявляється доречним ввести своєрідний мораторій на будь-яку критику підходів щодо проведення тих чи інших підрахунків з боку того чи іншого вченого та не робити додаткової проблеми із того, що ми поки що не можемо знайти логіки співставлення певних показників[1].

Далі. У теперішній час в явищі правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні виникають абсолютно нові особливості, внаслідок чого оцінкою стану безпеки у цій сфері має охоплюватися як аналіз «традиційного» причинного комплексу зазначеного різновиду злочинності, так й аналіз нових тенденцій у розвитку цього явища, зумовлених особливостями нашої теперішньої дійсності. А дійсність ця, повторимося, зумовлена воєнним станом.

[1] *Примітка*. У кримінологічній науці й до цього часу точаться дискусії із приводу обрахування рецидиву злочинів. Навіть введення до КК України чіткого поняття рецидиву злочинів не зняло питання про розмежування показників повторної злочинності і показників суто рецидивної злочинності. У цьому випадку можемо констатувати, що минула парадигма обчислення цього виду злочинних проявів виявляється дуже живучою.

Щодо подібного симбіоз «старих» і «нових» проблем на автошляхах України слід відмітити, що перші нікуди не зникли (порушення правил маневрування, перевищення безпечної швидкості, порушення правил проїзду перехрестя, пішохідних переходів, керування транспортними засобами у стані сп'яніння та ін.; понад 2/3 дітей, що стають жертвами ДТП, перебувають у статусі пасажирів; масова загибель учасників дорожнього руху на залізничних переїздах тощо), але до них додалися ще й нові, аналіз яких має стати предметом прискіпливої уваги науковців.

Від початку воєнної агресії РФ проти України стан дорожнього руху в нашій державі зазнав значних змін. Ці зміни зумовлені як самим фактом введення на території держави воєнного стану, так і масштабними пошкодженнями, які спричинені й досі продовжують спричинялися інфраструктурі українських автошляхів та транспортним засобам громадян й організацій. За попередніми оцінками, в цілому, внаслідок бойових дій, руйнувань зазнали 23,8 тис. км доріг та 305 мостів і мостових переходів державного, місцевого або комунального значення[1]. При цьому попередня оцінка сумарних втрат унаслідок прямого руйнування доріг може складати близько $25,4 млрд в еквіваленті, у цінах на кінець 2021 року[2]. Зазначені обставини не могли не вплинути на поведінку учасників дорожнього руху та характер самого дорожнього руху, а так само на фізичний, матеріальний та психологічний стан учасників дорожнього руху. При цьому зміни у характері переміщення за допомогою автотранспорту особливо помітними стають у тих регіонах країни, що знаходяться у безпосередній близькості до лінії зіткнення з агресором. Водночас є відсутньою інформація про те, що відбувається в аналізованій сфері в зонах ведення бойових дій та на окупованих українських територіях.

З урахуванням викладеного в умовах воєнного стану дослідникам доцільно окремо аналізувати особливості стану безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в тих чи інших регіонах країни з огляду на ступень наближеності останніх до театру воєнних дій. При цьому, розглядаючи динаміку стану автотранспортної безпеки, для відбиття об'єктивної ситуації в аналізованій сфері (особливо у прифронтових регіонах) необхідно враховувати такі фази (етапи) військових подій, що позначилися на характері дорожнього руху: гостра фаза – невизначеності та неврегульованості дорожнього руху через активні бойові дії; «адаптивна» фаза – відповідно до потреб оборони громади; фаза часткового відновлення та реконструкції дорожньої інфраструктури і нормалізації умов безпеки дорожнього руху; фаза стабілізації (повного відновлення автошляхів та об'єктів дорожньої інфраструктури)[3]. Напевно, про настання останньої фази зараз ми можемо говорити лише в очікуваній перспективі. Тим не менш, ця фаза стане закономірним підсумком боротьби українського народу за мир і свою незалежність. Тому у методологічному сенсі на виділенні останньої фази у контексті розв'язання методологічних завдань автотранспортної безпеки наголошується принципово, адже йдеться про етап повного повернення до регуляції дорожнього руху за допомогою засобів права при визначальній ролі високої правосвідомості учасників дорожнього руху.

Разом із тим у контексті розв'язання методологічних проблем слід виділити й ті завдання, що набувають нового звучання у теперішній ситуації. Такими завданнями, зокрема, є: визначення місця і ролі громадського сектору в убезпеченні дорожнього руху в умовах воєнного стану та розробка пропозицій щодо форм кооперації із правоохоронними органами у дотриманні безпеки на дорогах; підвищення рівня обізнаності населення щодо порядку дій у випадку дорожньо-транспортної пригоди в умовах воєнного стану, в тому числі й щодо алгоритмів дії різних учасників дорожнього руху у травмонебезпечній ситуації; застосування ефективних форм впровадження українськими науковцями результатів, отриманих під час проведення дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Висновки. Обрання й грамотне застосування методологічного інструментарію під час проведення кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту особливо в теперішній час має неабияке значення. Адже до цього Україна ніколи не зіштовхувалася з такими масштабними для нашого суспіль-

[1] *Проект Плану відновлення України: Матеріали робочої групи «Аудиту збитків, понесених внаслідок війни»* (Національна рада з відновлення України від наслідків війни, 2022) 44–45 <https://uploads-ssl.webflow.com/.> (дата звернення: 20.10.2022)

[2] –

[3] Калініна А. В. 'Особливості забезпечення безпеки дорожнього руху під час воєнного стану'. *Правова політика України: історія та сучасність: матеріали III Всеукраїнського науково-практичного семінару* (м. Житомир, 7 жовтня 2022 р.) 20

ства викликами, що виникли внаслідок воєнної агресії РФ. З одного боку, ці виклики, а з другого, – складні питання методологічного плану, що існували й до цього періоду, змушують дослідників знов й знов повертатися до розставлення відповідних акцентів в організації та проведенні кримінологічного дослідження аналізованих правопорушень. На підставі викладеного можна виділити кілька відправних моментів, що мають безпосереднє відношення до предмета аналізу цієї публікації.

По-перше, у методологічній площині сьогодні потрібно звертати увагу насамперед не на конкретні, добре відомі прийоми здобуття нового наукового знання, а на процес формулювання й розв'язання тих проблем, якими визначатиметься стратегічна лінія «корегування» ситуації із безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту принаймні у найближчий час і в середньостроковій перспективі. Це є особливо важливим з огляду на те, що зазначена сфера безпеки зазнала великих змін, оскільки знищенню та руйнуванню піддалася як дорожня інфраструктура, так й автомобільний парк. Крім того, через інтенсивні обстріли території нашої держави змінився характер поведінки учасників дорожнього руху; на деяких напрямках автомобільного спілкування утворився напружений трафік унаслідок вжиття евакуаційних заходів великої маси населення та через деякий час його повернення до місць попереднього проживання; у гострі фази супротиву ворогу зазнали змін функції суб'єктів, покликаних забезпечувати безпеку дорожнього руху та експлуатації дорожнього руху; та ін.

По-друге, визначення предмета кримінологічного дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні базується насамперед на знанні кримінально-правової матерії. Саме системний аналіз законодавства про кримінальну відповідальність дає розуміння меж цього предмета дослідження. До того ж не зайвим буде включити до предметної сфери цього вивчення й адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту, оскільки вони є фоновим для злочинності явищем, що дає уявлення про стан правосвідомості громадян і суб'єктів запобіжної діяльності, котра навіть набуває «статусу» самостійного елемента у предметі дослідження автотранспортної безпеки.

По-третє, методологічний інструментарій кримінологічного вивчення аналізованої проблеми має неабияке значення для опрацювання шляхів переходу від моделі «вимушеної саморегуляції» дорожнього руху у перші місяці військової агресії РФ до унормованої моделі цього руху. Щоб якомога скоріше повернутися до такої моделі убезпечення дорожнього руху, що, звісно ж, передбачає розробку відповідних заходів, необхідно спиратися на надійні статистичні показники, якими характеризується ситуація із дорожніми правопорушеннями. Проте зараз (як і раніше) все ще існує ситуація «різночитань» відповідних показників як усередині країни, так й на рівні опрацювання останніх, припустимо, Всесвітньою організацією охорони здоров'я. У цьому зв'язку є актуальною розробка уніфікованої методики підрахунку збитків людського потенціалу внаслідок ДТП та створення єдиної державної бази даних, в якій акумулювалися б відомості про випадки травматизму і смертності на автошляхах, включаючи залізничні переїзди, та стан правопорушень у цій сфері.

По-четверте, достатньо складним є питання щодо коректності (і навіть можливості) співставлення статистичних відомостей між собою у ті чи інші періоди. Сьогодні ця проблема неодмінно виникає, якщо намагатися порівняти стан дорожньої безпеки у період до збройної агресії проти України і від початку такої. У методологічному плані у будь-якому разі, намагаючись вирішити цю проблему, треба брати до уваги той факт, що у теперішньому бутті українців поряд із традиційним причинним комплексом автотранспортних порушень з'явилися й інші, настільки помітні чинники, що вони не могли не позначитися на стані законності на автошляхах. Винайдення згодом «компромісу», необхідного для створення об'єктивної статистичної картини ситуації на автошляхах, означатиме остаточне розв'язання дилеми: чи є доцільними й коректними розрахунки динамічних рядів як послідовності показників, якими характеризуються зміни того чи іншого соціального явища.

REFERENCES

Bibliography

Authored books

1. Batyrhareieva V. S. *Retsydyvna zlochynnist v Ukraini: sotsialno-pravovi ta kryminolohichni problemy: monohrafiia* [Recidivism in Ukraine: socio-legal and criminological problems: monograph] (Pravo, 2009) 576 (in Ukrainian)

2. Osadchyi V. I. *Zlochyny proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transportu: monohrafiia* [Crimes against traffic safety and operation of transport: monograph] (Ievropeiskoho universytetu, 2011) 151 (in Ukrainian)
3. Poltava K. O. *Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia avtotransportnym zlochynam, shcho poviazani iz zahybelliu liudei abo tiazhkymy tilesnymy ushkodzhenniamy, v Ukraini* [Criminological characteristics and prevention of motor vehicle crimes involving death or serious bodily injury in Ukraine] (Pravo, 2014) 284 (in Ukrainian)

Edited books

4. Ozadovska L. V., Polishchuk N. P. (red) *Filosofskyi entsyklopedychnyi slovnyk* [Philosophical encyclopedic dictionary] (Abrys, 2002) 744 (in Ukrainian)

Non-authored books

5. *Evropeiskyi doklad o sostoianyy bezopasnosty dorozhnoho dvyzhenyia* [European report on the state of road safety] (Kopenhahen: Vsemyrnaia orhanyzatsyia zdravookhranenyia, Evropeiskoe rehyonalnoe biuro, 2009) 173 (in Russian)
6. *Proekt Planu vidnovlennia Ukrainy: Materialy robochoi hrupy «Audytu zbytkiv, ponesenykh vnaslidok viiny»* [Project of the Recovery Plan of Ukraine: Materials of the Working Group «Audit of Damages Suffered as a Result of the War»] (Natsionalna rada z vidnovlennia Ukrainy vid naslidkiv viiny, 2022) 84 <https://uploads-ssl.webflow.com/.> (in Ukrainian)

Journal articles

7. Babanin S. V. 'Suspilno nebezpechni naslidky yak oznaka obiektyvnoi storony porushennia chynnykh na transporti pravyl' [Publicly dangerous consequences as a sign of the objective side of violating the rules in force on the transport] (2014) 3 Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav 193–200 (in Ukrainian)
8. Bahirov S. R. 'Vyizd transportnoho zasobu za mezhi proiznoi chastyny iz zapodiianniam shkody pishokhodam unaslidok porushennia pravyl dorozhnoho rukhu kilkoma vodiiamy (analiz kauzalnoi struktury pryhody)' [Departure of the vehicle from the roadway with damage to pedestrians as a result of violation of traffic rules by several drivers (analysis of the causal structure of the accident)] (2018) 2 (51) Sudova apeliatsiia 15–24 (in Ukrainian)
9. Batyrhareieva V. S. 'Shchodo metodolohichnykh pidkhodiv do vyvchennia problemy retsydyvnoi zlochynnosti' [Regarding methodological approaches to the study of the problem of recidivism] (2006) 77 Problemy zakonnosti 124–131 (in Ukrainian)
10. Batyrgareieva V. S., Shramko S. S., Samoilova O. M. 'Mortality and injury in Ukraine as a result of traffic accidents in measuring of public health: to the analysis of social – legal and criminological problem' (November 2021) LXXIV (11) 2 Wiadomości Lekarskie 2870–2876 (in English)
11. Blaha A. B., Korolenko O. V. 'Kryminolohichna kharakterystyka kryminalnykh pravoporushen, yaki vchyniaiutsia na avtomobilnomu ta miskomu elektrotransporti' [Criminological characteristics of criminal offenses committed on automobiles and urban electric vehicles] (2021) 1 Pravo i suspilstvo 176–180 (in Ukrainian)
12. Burzyńska M, Pikala M. 'Decreasing Trends in Road Traffic Mortality in Poland: A Twenty-Year Analysis' (2021) 18(19): 10411 International Journal of Environmental Research and Public Health <https://doi. org/10.3390/ijerph181910411> (in English)
13. Goniewicz K., Goniewicz M., Pawłowski W., Fiedor P. 'Road accident rates: strategies and programmes for improving road traffic safety' (2016) Aug 42(4) European Journal of Trauma and Emergency Surgery 433–438 (in English)
14. Gutorova N., Rudnyeva O. 'Preventative role of criminal law for traffic safety' (2019) 68 (01012) SHS Web of Conferences Society. Health. Welfare 9 <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012.> (in English)
15. Holovkin B. M. 'Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini' [Assessment of traffic accidents and the severity of their consequences in Ukraine] (2022) 156 Problemy zakonnosti 52–75 (in Ukrainian)
16. Christie N 'Why we need to view road safety through a public health lens?' (2018) 38 (2) Transport Reviews 139–141 <DOI: 10.1080/01441647.2018.1411226> (in English)
17. Krug EG, Sharma GK, Lozano R. 'The global burden of injuries' (2000) 90 American Journal of Public Health 523–526 (in English)
18. Novikov O. V. 'Rehionalni osoblyvosti rozpodilu porushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu abo ekspluatatsii transportu osobamy, yaki keruiut transportnymy zasobamy (stattia 286 Kryminalnoho kodeksu Ukrainy)' [Regional features of the distribution of violations of the rules of road traffic safety or the operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine)] (2022) 2 (20) Journal «Science Rise: Juridical Science» 50–58 (in Ukrainian)
19. 'Statystychne spivvidnoshennia mizh oblikovanymy dorozhno-transportnymy pryhodamy, administratyvnymy pravoporushenniamy u sferi dorozhnoho rukhu ta kryminalnymy pravoporushenniamy proty bezpeky dorozhnoho

rukhu ta ekspluatatsii transportu' [Statistical correlation between recorded traffic accidents, administrative offenses in the field of traffic and criminal offenses against traffic safety and transport operation] (2022) 1(19) Journal «Science Rise: Juridical Science» 57–63 (in Ukrainian)
20. Schoeters, A., Wijnen, W., Carnis, L. et al. 'Costs related to serious road injuries: a European perspective' (2020) 12(1) Eur. Transp. Res. Rev <doi:10.1186/s12544-020-00448-0> (in English)
21. Van der Vlegel M, Haagsma JA, de Munter L, de Jongh MAC, Polinder S. 'Health Care and Productivity Costs of Non-Fatal Traffic Injuries: A Comparison of Road User Types' (2020) 17(7):2217 Int J Environ Res Public Health <doi: 10.3390/ijerph17072217> (in English)

Conference paper

22. Batyrhareieva V. S. 'Otsinka vtrat liudskoho potentsialu vnaslidok dorozhno-transportnykh pryhod v Ukraini ta Vsesvitnoiu orhanizatsiieiu okhorony zdorovia'[Assessment of the loss of human potential due to traffic accidents in Ukraine and the World Health Organization] *Transportna bezpeka: pravovi ta orhanizatsiini aspekty: materialy KhVI Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii (v avtorskii redaktsii),* (m. Kryvyi Rih, 19 lystopada 2021 roku) 14–16 (in Ukrainian)
23. Holovkin B. M. 'Shchodo ob'iektyvnosti danykh pro stan bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini' [Regarding the objectivity of data on the state of road safety in Ukraine] *Protydiia zlochynnosti i koruptsii: mizhnarodni standarty ta dosvid Ukrainy: zbirnyk tez mizhnarodnoi konferentsii* (m. Kharkiv, 22 veresnia 2021 r.) 12–19 (in Ukrainian)
24. Kalinina A. V. 'Osoblyvosti zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu pid chas voiennoho stanu' [Features of ensuring road traffic safety during martial law] Pravova polityka Ukrainy: istoriia ta suchasnist: materialy III Vseukrainskoho naukovo-praktychnoho seminaru (m. Zhytomyr, 7 zhovtnia 2022 r.) 19–21 (in Ukrainian)

Websites

25. '2018/2019 Road-traffic fatality data for WHO European Region' (WHO) <https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/440763/2018–2019-road-traffic-fatality-data.pdf.> (in English)
26. 'Data visualization' (Death on the roads) <https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/.> (in English)
27. 'Iedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen – hruden 2019 roku / Upravlinnia orhanizatsii vedennia Yedynoho reiestru dosudovykh rozsliduvan ta statychnoi informatsii Heneralnoi prokuratury Ukrainy' [Unified report on criminal offenses for January – December 2019 / Office of the Organization of the Unified Register of Pretrial Investigations and Static Information of the General Prosecutor's Office of Ukraine] (Heneralna prokuratura Ukrainy, 2020) <https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id= 111482&libid=100820#> (in Ukrainian)
28. 'Iedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen – cherven 2021 roku' [The only report on criminal offenses for January – June 2021] (Ofis Heneralnoho prokurora) <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (in Ukrainian)
29. 'Iedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za sichen – cherven 2022 roku' [The only report on criminal offenses for January – June 2022] (Ofis Heneralnoho prokurora) <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2> (in Ukrainian)
30. 'Kakie meryi predprinimayutsya v raznyih stranah dlya obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya' [What measures are being taken in different countries to ensure road safety] <http://rg.ru> (in Russian)
31. 'Kak v raznyh stranah snizhaetsia avaryinost na dorogah' [How road accidents are reduced in different countries] (Quto.ru) <https://quto.ru/journal/autorambler/kak-v-raznyh-stranah-snizhayut-avariynost-na-dorogah.htm.> (in Russian)
32. 'Road traffic injuries' (WHO) <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries/.> (in English)
33. 'Statystyka DTP v Ukraini za period z 01.01.2019 po 31.12.2019: DTP 12–2019' [Statistics of road accidents in Ukraine for the period from 01.01.2019 to 31.12.2019: DTP 12–2019] (Patrulna politsiia) <http://patrol.police.gov.ua/statystyka> (in Ukrainian)
34. 'World report on road traffic injury prevention – Main messages.' (PAHO) <https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2011/Fact/.> (in English)

Батиргареєва В. С.

Методологія кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні.

Статтю присвячено комплексному огляду методологічних засад організації й проведення кримінологічного вивчення правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні в цілому та виокрем-

лення деяких шляхів прирощення нового наукового знання, зокрема. У публікації наголошено, що поряд з окресленням, так би мовити, традиційних методологічних проблем, що постають кожного разу перед дослідниками під кримінологічному опису стану дорожньої безпеки та розробки заходів запобігання порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, існує необхідність здійснити аналіз й нових небезпечних тенденцій дорожньої ситуації, що з'явилися останнім часом і сутність яких зумовлена введенням у країні воєнного стану через агресію РФ. Разом із тим у статті показано роль й можливості міркувань, заснованих на розумінні методологічних підходів, під час визначення предмета кримінологічного дослідження правопорушень у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні.

Доводиться, що розробка конкретних заходів щодо убезпечення дорожнього руху має базуватися на надійні статистичні показники, якими характеризується стан із дорожніми правопорушеннями. Однак сьогодні цьому заважає ситуація «різночитань» відповідних показників як усередині країни, так й на рівні опрацювання останніх, припустимо, Всесвітньою організацією охорони здоров'я. Тому у статті зроблено особливий наголос на розробці уніфікованої методики підрахунку збитків людського потенціалу внаслідок ДТП та створення єдиної державної бази даних у цій сфері. Так само з огляду на можливості правильного застосування методологічного інструментарію демонструється, як можна змоделювати логічне статистичне «полотно» конкретного явища, в якому спостерігаються різні за характером воєнно-політичної, соціально-економічної та іншої ситуації періоди.

Ключові слова: *методологія кримінологічного вивчення, дорожній рух та експлуатація транспорту, правопорушення, воєнний стан.*

Batyrgareieva V. S.

Methodology of criminological study of offenses in the field of traffic and transport operation in Ukraine.

The article is devoted to a comprehensive review of the methodological principles of the organization and conduct of criminological study of offenses in the field of traffic and transport operation in Ukraine as a whole, and highlighting some ways of increasing new scientific knowledge, in particular. The publication emphasizes that along with the outline, so to speak, of the traditional methodological problems that are always faced by researchers during the criminological description of the state of road safety and the development of measures to prevent violations of the rules of road traffic safety or the operation of transport, there is a need to analyze new dangerous trends road situation that appeared recently and the essence of which is caused by the introduction of martial law in the country due to the aggression of the Russian Federation. At the same time, the article shows the role and possibilities of considerations based on the understanding of methodological approaches when determining the subject of a criminological study of offenses in the field of traffic and transport operation in Ukraine.

It is proven that the development of specific measures to ensure road traffic should be based on reliable statistical indicators that characterize the state of traffic offenses. However, today this is hindered by the situation of «different readings» of relevant indicators both within the country and at the level of processing of the latter, for example, by the World Health Organization. Therefore, the article places a special emphasis on the development of a unified methodology for calculating the loss of human potential as a result of road accidents and the creation of a single state database in this area. Also, taking into account the possibilities of the correct application of methodological tools, it is demonstrated how it is possible to model a logical statistical «canvas» of a specific phenomenon, in which periods of different military-political, socio-economic and other situations are observed.

Key words: *methodology of criminological study, road traffic and transport operation, offenses, martial law.*

Стаття надійшла до редакції:15.09.2022 р.
Прийнята до друку: 29.10.2022 р.