



**Інна Христич,**

кандидат економічних наук, доцент,  
старший науковий співробітник відділу  
кримінологічних досліджень

Науково-дослідного інституту вивчення проблем  
злочинності імені академіка В. В. Сташиса  
Національної академії правових наук України

**ORCID: 0000-0001-7494-7289**

<https://doi.org/10.32782/2306-9082/2022-48-21>

УДК 343.9:343.346(477)

## ***Латентність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні***

Доцільність даної статті зумовлюється незадовільним рівнем безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні на сучасному етапі. Протягом останніх десятиліть разом із підвищенням інтенсивності дорожнього руху відбулось істотне збільшення кількості транспортних засобів. Але при цьому в Україні рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким. Про це у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. На сьогодні ситуація істотно погіршилася відповідно до наслідків, визначених пандемією COVID-19. На перший погляд рівень злочинності під час пандемії завдяки карантину начебто знижується. Але це лише на перший погляд і стосується переважно зниження рівня вуличної злочинності. Пандемія, що забирає життя сотень тисяч людей по всьому світу, спричинила безліч бід: зростання геополітичної напруги, світову економічну кризу, ескалацію насильства, поширення

маніакально-депресивних настроїв, збільшення числа самогубств. Пандемія коронавірусу ще більше активізувала питання стосовно розробки заходів запобігання злочинності та формування єдиного правового поля, в рамках якого відбуватиметься захист громадянина від злочинів

Дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини відносяться до злочинності з необережності, під якою розуміють сукупність всіх учинених за необережної вини злочинів у формі злочинної недбалості та злочинної самовпевненості на території країни за певний проміжок часу і характеризується кількісними і якісними показниками. На жаль кількість їх і тяжкість істотно відрізняється у різних обліках. Так, по даним МОЗ тяжкість їх істотно більша, ніж за статистикою МВС. Крім того громадські активісти систематично підкреслюють, що автотранспортні пригоди, які не призвели до тяжких тілесних ушкоджень, зовсім не потрапляють до статистичних показників, а тим паче після 24 лютого

2022 р., коли Росія розпочала широкомасштабне військове вторгнення в Україну в порушення всіх норм міжнародного права.

Стаття підготовлена відповідно до планів проведення наукових досліджень НДІ ВПЗ НАПрН України за фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», що затверджена постановою Президії НАПрН України № 113/6 від 26.06.2020 р. та постановою вченої ради НДІ ВПЗ ім. акад. В.В. Сташиса НАПрН України № № 7/1 від 29.12.2020 р. Номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U4105615.

Доцільність проведеного наукового дослідження зумовлюється незадовільним на сучасному етапі рівнем безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні. Протягом останніх десятиліть разом із підвищенням інтенсивності дорожнього руху відбулось істотне збільшення кількості транспортних засобів. В Україні рівень організації безпеки дорожнього руху залишається вкрай низьким. Про це у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Крім того офіційні статистичні показники щодо кількості вчинених дорожньо-транспортних правопорушень не завжди характеризують їх реальний обсяг, особливо в умовах воєнного стану.

Дати оцінку нинішній ситуації, що склалася у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні, тому що як загальновідомо офіційна статистика не містить повної інформації про всі вчинювані кримінальні правопорушення через існування явища латентної злочинності. У зв'язку з цим, кримінологічний аналіз потрібно проводити з урахуванням рівня їх латентності.

Теоретичні та практичні шляхи розв'язання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту розроблялися такими науковцями, як А. М. Бабенко, Ю. П. Битяк, В. І. Борисов, В. І. Василенко, В. М. Гаращук, С. В. Гізімчук, О. М. Джужа, В. І. Жульов, В. А. Мисливий, К. О. Полтава та іншими.

Плідно зазначену й суміжну проблематику розробляють фахівці відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України: В. С. Батиргареєва, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, Ю. Б. Данильченко, А. В. Калініна, М. С. Кисельова, О. В. Новіков, С. В. Панова, С. С. Шрамко. При цьому питання, що належать до предмета цієї статті, є малодослідженими.

Дуже важливим завданням кримінологічної науки є запобігання злочинності – це стосується і дорожньо-транспортних пригод, про що підкреслював А. П. Закалюк [1, с. 21–23].

Зрозуміло, що запобігати тим чи іншим видам злочинності можна лише коли маєш чітке уявлення щодо обсягів тих чи інших злочинів. В усіх країнах світу завжди є частка злочинів, яка не потрапляє до офіційних статистичних показників, тому і застосовується термін латентність.

В енциклопедичних словниках термін латентність (від лат. *latentis*) означає – «прихований», «невидимий» і розглядається як здатність об'єктів або процесів перебувати в прихованому стані, не проявляючи себе [2]. Із позиції наук кримінально-правового циклу латентність розуміється як невідомість злочину. У кримінологічній літературі традиційно застосовується визначення латентна злочинність. Під останньою розуміють сукупність фактично вчинених, проте не виявлених або таких, що внаслідок певних обставин не стали відомими правоохоронним і судовим органам, злочинів, відомості про які у зв'язку з цим не

знаходять відображення в даних офіційної статистичної звітності [3, с. 5].

Усталеним у сучасній кримінології є розуміння латентної злочинності як сукупності кримінальних правопорушень, які були реально вчинені, однак не знайшли свого відображення в офіційній статистичній інформації правоохоронних органів. При цьому про такі кримінально протиправні діяння правоохоронним органам може бути не відомо взагалі (природна латентність), або ж вони можуть не реєструватися з вини правоохоронних органів (штучна латентність). Існування латентної злочинності в суспільстві зумовлює багато негативних наслідків, які дають підстави вважати латентні посягання більш небезпечними порівняно з виявленими. Кожне нереагування на вчинені кримінальні правопорушення є порушенням принципу законності та невідворотності покарання [4, с. 73–74].

Встановлення відомостей про характеристики латентної злочинності – украй необхідне, хоча й дуже складне завдання. Для його вирішення в кримінологічних дослідженнях застосовуються статистичні, соціологічні, логіко-математичні та економічні методи [5, с. 20].

Найбільш доцільно застосовувати соціологічний метод – опитування шляхом використання анкет. Використовуючи цей метод, можна з'ясувати кількість невиявлених кримінальних правопорушень, причини неповідомлення про них правоохоронні органи, рівень довіри до них [4, с. 76].

Найвищий рівень латентності значно впливає на об'єктивне відображення реального стану такої злочинності, а отже, і протидію їм. Саме завдяки виявленню латентної складової таких кримінальних правопорушень можна значно підвищити якість протидії їм. У зв'язку із цим дослідження латентності є одним з найважливіших завдань при розробці нових та вдосконаленні

чинних заходів боротьби зі злочинністю проти довілля. Такі заходи протидії мають стати одними з пріоритетних напрямів діяльності держави.

Латентні злочини залежно від причин і механізмів здобуття ними ознак латентності можна поділити на шість основних груп.

Перша – злочинні прояви, які з ряду причин (вчинення з необережності, правова некомпетентність тощо) помилково не сприймаються в якості кримінальних діянь.

Друга – злочини, про які потерпілі не повідомляють з різних мотивів компетентним органам.

Третя – злочини, у яких немає персоніфікованої потерпілої сторони, яка б мала інтерес повідомляти про їх вчинення (посягання на державні, загальносуспільні об'єкти та відносини).

Четверта – злочини, факт вчинення яких відомий обмеженому колу осіб або лише винуватцям, проте внаслідок вжиття ними спеціальних заходів щодо нерозповсюдження відомостей про згадані прояви, а також незацікавленості у цьому потерпілих, відповідні повідомлення до правоохоронних органів не надходять. Частіше такі злочини вчиняються у тіньових сферах економіки, податкових відносин, незаконного обігу наркотиків, корумпованих ланках апарату. Вони мають місце і серед злочинів загальнокримінального характеру, які вчиняють організовані злочинні групи (вбивства, захоплення заручників, шантажування, вимагання, шахрайство тощо).

П'ята – злочини, інформація про які відома правоохоронним органам, але вони не оцінені у якості кримінально карних діянь і залишені поза обліком останніх («укриті» злочини).

Шоста – злочини, відносно яких прийнято необґрунтоване рішення щодо відсутності події або складу злочину. Це притаманне дорожньо-транспортним пригодам.

Концепція між наукових зв'язків у вирішенні проблем латентної злочинності полягає у широкому використанні досягнень науки і техніки як одного із найважливіших чинників підвищення ефективності боротьби з латентною злочинністю.

Рівень латентності злочинності в суспільстві невідомий, але опитування громадян, які здійснювали окремі вчені в різні роки, показували, що майже до 90% з тих, хто відповів на питання, майже один раз скоювали діяння, яке мало ознаки кримінального правопорушення. Для значної частини людей не кримінально-правові заборони є головним фактором вибору варіанта поведінки, оскільки соціальна реальність більш широка. Роль конкретних соціальних механізмів, що визначають зміст і спрямованість соціальної активності людей, явно недооцінюється, інакше політика держави у сфері протидії злочинності не орієнтувалася б виключно на репресивні кримінально-правові заходи [6, с. 145].

Зрозуміло, що на рівень фіксації впливають і зміни в законодавстві. Після 24 лютого 2022 р., коли Росія розпочала широкомасштабне військове вторгнення в Україну, в нашій країні було введено військовий стан, який продовжено до 19 лютого 2023 р. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» від 12.05.2015 р. № 389-VIII воєнний стан – це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній

незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень [7]. Разом з тим, ст. 22 Закону України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» від 21.10.1993 року № 3543-XII визначає, що особа може бути призвана на військову службу або залучена до виконання обов'язків за посадами, передбаченими штатами воєнного часу [8]. Все це, у свою чергу, може ускладнити або взагалі унеможливити процес накладення адміністративного стягнення, строки якого визначені у ст. 38 Кодексу України про адміністративні правопорушення (якщо справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу чи інших законів підвідомчі суду (судді), стягнення може бути накладено не пізніше як через три місяці з дня вчинення правопорушення) [9] відносно певної особи за обставин, які не залежать ані від органу, що накладає стягнення, ані особи, відносно якої накладається стягнення, оскільки в країні діє правовий режим воєнного стану. Це істотно ускладнює покарання за вчиненні дорожньо-транспортні пригоди.

Ситуація з дорожнім рухом починаючи з 24 лютого 2022 р. змінювалася в країні принаймні кілька разів. Так, наприклад в м. Харкові, практично з перших днів введення воєнного стану вулицями міста перестав курсувати громадський транспорт. Натомість, з'явилося чимало воєнної техніки, для пересування якої навряд чи пристосовані вулиці міста. Значно скоротилася й кількість пішоходів. У місті були відключені система автоматичного регулювання дорожнього руху, зокрема камери відеоспостереження для контролю за швидкістю, та зовнішнє освітлення у темний час доби. Патрульна поліція перестала виїжджати для

документування дорожньо-транспортних пригод, що сталися без потерпілих, оскільки у правоохоронців з'явилися більш нагальні справи – забезпечувати правопорядок на вулицях міста. Тому водіям, що потрапили в дорожньо-транспортні пригоди без потерпілих, пропонувалося самостійно вирішувати проблему, не перешкоджаючи рух іншим учасникам [10, с. 8–9]. Тому інформація, що кількість дорожньо-транспортних пригод значно зменшилася на початку дії військового стану в країні, є навряд чи достовірною. Вважаємо, що зросла їх латентність.

На сьогодні показники дорожньо-транспортних пригод майже сягають рівня позаминулого періоду. Мабуть це пов'язане в першу чергу з тим, що вже запущено та працює 128 камер, які розташовані у 20 містах та 10 областях нашої держави, що істотно поліпшило фіксацію дорожньо-транспортних пригод. Крім того зараз патрульні поліцейські продовжують фіксувати усі дорожньо-транспортні пригоди з потерпілими та без, виявляти та фіксувати водіїв, що їздять на підпитку, оскільки на жаль, війна не зупиняє багатьох водіїв від керування автомобілем у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Вважаємо, що це істотно зменшив рівень латентності.

Хоча необхідно ширше застосувати пристрій блокування запалювання (Ignition Interlock Device – IID), який частіше називається алкозамком або алкоблокатором, який спрямовано на недопущення управління транспортним засобом особою у стані алкогольного сп'яніння. Це обладнання представляє собою спеціальний інтерфейс (елементи управління і контролю), інтегрований у бортовий комп'ютер автомобіля і відповідальний за тестування водія на предмет визначення у його крові рівня вмісту алкоголю. Для цього передбачений спеціальний алкотестер, підключений до функціоналу транспортного

засобу. У разі перевищення у водія дозволеного рівня алкоголю двигун автомобіля не запуститься. Бортовий комп'ютер останнього фіксує показники тестувань, відмови від їх проходження, а також спроби фальсифікації. Для уникнення випадків залучення до тестування сторонніх тверезих осіб, система може вимагати повторного проходження перевірки через деякий час [11].

Тому у Департаменті патрульної поліції вважають [12, с. 44] доцільним не лише повернення до контролю за дотриманням правил безпеки дорожнього руху, а й підвищення рівня такого контролю; відзначають особливо сувору реєстрацію ДТП з постраждалими та загиблими, які спричинені зневагою до правил дорожнього руху та жорстку позицію при притягненні винуватців до відповідальності; наголошують на необхідності зменшення допустимої швидкості пересування автодорогами в умовах війни, оскільки висока швидкість не декілька загроз: швидкий рух залишає водієві менше часу на реакцію на небезпеку; наслідки зіткнення у такому випадку більш тяжкі; машину, яка наближається на високій швидкості, іншим учасникам руху важче помітити вчасно.

Крім того держава була вимушена запровадити деякі зміни щодо спрощення одержання посвідчення водія. Відтепер керувати транспортними засобами категорії С, С1 на території України можуть особи, які мають посвідчення водія категорії В. До того ж водіям дозволяється використовувати протерміновані права як у паперовому, так і в електронному вигляді. І хоча перелічені заходи за своїм характером є вимушеними темпоральними, однак вони так само створюють неабиякі виклики для безпеки дорожнього руху в прифронтових регіонах в умовах тривання воєнного стану [13].

Як підкреслює проф. Головікін Б. М., на особливу увагу заслуговує

той факт, що в умовах воєнного стану з'явилися нові учасники дорожнього руху і їхня поведінка на дорогах залишається недослідженою. Зараз на дорогах загальнодержавного і місцевого значення взаємодіють водії військової техніки, транспорту тилового забезпечення, учасники гуманітарних колон, волонтери, тимчасово переміщені особи, водії комерційного транспорту, а також підприємливі громадяни, що масово ввозять автомобілі на територію України без сплати митних платежів. Зруйнована воєнними діями дорожня інфраструктура, порушена логістика, перевантаженість транспортних коридорів у напрямі західної частини України у купі з авіаційними та артилерійськими обстрілами транспорту під час руху, а також водіння без правил у зоні бойових дій і на прилеглий території суттєво збільшують рівень віктимізації традиційних і нових учасників дорожнього руху. Нова реальність, що склалася під час воєнного стану у сфері дорожнього руху, підвищила вразливість користувачів автомобільних доріг і транспортних засобів [14, с. 43].

Нинішня державна політика щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що першочергово спрямовується на захист пішоходів, дітей і маломобільних верств населення, має бути невідкладно скорегована з урахуванням значних змін обстановки на дорогах в умовах воєнного стану, суттєвого ускладнення дорожнього руху за окремими напрямками та розширення переліку віктимно вразливих учасників дорожнього руху [14, с. 43].

Мер Харкова І. О. Терехов планує залучити до відбудови міста у післявоєнний період провідних зарубіжних архітекторів, інженерів й планувальників з тим, щоб новий облік Харкова відповідав сучасним трендам урбаністичного дизайну, вимогам мобільності, цивільної оборони й стандартам

безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [15, с. 198].

Окрім розширення роботи громадського електротранспорту, необхідно створювати сприятливі умови для експлуатації громадянами України електричних автомобілів. Вони є не лише більш екологічними, а й загалом більш безпечними порівняно з традиційними транспортними засобами з двигуном внутрішнього згорання [15, с. 198].

Необхідно підтримати пропозицію Колодяжного М. Г. щодо того, що в Україні необхідно формувати й реалізовувати продуману державну політику, спрямовану на вироблення нульової толерантності у громадян до будь-яких порушень правил дорожнього руху й вимог транспортної безпеки усіма учасниками дорожнього руху. Як відомо, подібна толерантність має місце у сфері поширення корупційних практик. І для вивчення рівня сприйняття громадянами явища корупції у різних країнах світу міжнародна неурядова організація Transparency International щороку здійснює спеціальні дослідження. Аналогічно слід діяти й у випадку оцінки ставлення учасниками дорожнього руху в Україні до різних аспектів останнього за прикладом аналогічного дослідження «Європейський барометр». Відповідні соціологічні й кримінологічні дослідження, що мають здійснюватись в Україні на систематичній основі (раз на один-два роки), повинні стосуватись таких питань, як: а) факт порушення респондентом за останній рік правил дорожнього руху; б) уточнення причин та умов, через які було порушено правила дорожнього руху або настала ДТП; в) здійснення суб'єктивних висновків щодо динаміки рівня безпеки дорожнього руху у місцевій громаді та державі загалом; г) оцінка ефективності існуючої державної політики у цій сфері; д) ставлення до намірів посилення

адміністративної або кримінальної відповідальності за відповідні порушення правил дорожнього руху; е) уточнення мотивації учасників дорожнього руху у дотриманні вимог дорожньо-транспортної безпеки; є) оцінка результативності діяльності органів патрульної поліції та напрямів її подальшого удосконалення та ін. [15, с. 206].

Представлений зріз громадської думки автолюбителів та інших учасників дорожнього руху можна поєднати із щорічними дослідженнями, які організовуються МВС України, з метою визначення рівня довіри українців до Національної поліції. Нагадаємо, що згідно із чинним законодавством цей показник є основним при оцінці ефективності роботи останньої [15, с. 206].

При вивченні розповсюдження порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту необхідно враховувати і зареєстровані адміністративні правопорушення, які на практиці інколи дуже важко або не бажано відокремлювати від кримінальних проступків. За темою дослідження

ми не вивчали адміністративні правопорушення. Зрозуміло, що рівень їх латентності дуже значний.

**Висновки.** Зрозуміло, що фактичні статистичні дані не дають змоги встановити реальний обсяг фактів порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Проблема існує, про неї говорять, але вона нікуди не зникає і навіть не має тенденцій до зниження особливо на сучасному етапі існування держави. Отже, ситуація, що склалася у сфері дорожнього руху, свідчить про необхідність досконального вивчення та встановлення рівня латентності злочинів у сфері забезпечення безпеки та організації дорожнього руху на вітчизняних дорогах.

Виходячи з вищевикладеного, вважаємо, що безпека дорожнього руху повинна розглядатися як складова частина національної безпеки держави. Тому вивчення латентності даних видів злочинів повинна досліджуватися у вигляді офіційних загальнодержавних опитувань.

### **Список використаних джерел**

1. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика. У 3 кн. Кн. 1: Теоретичні засади та історія української кримінологічної науки. Київ : Ін Юре, 2007.
2. Латентність. *Енциклопедія Сучасної України*. URL: [https://esu.com.ua/search\\_articles.php?id=53398](https://esu.com.ua/search_articles.php?id=53398)
3. Оболенцев В. Ф. Актуальні проблеми латентної злочинності : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2001. С. 15.
4. Кримінологія : підручник / за заг. ред. Б. М. Головкина. Харків : Право, 2020. 384 с.
5. Оболенцев В. Ф. Латентна злочинність: проблеми теорії і практики попередження. Харків : Видавець СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2005. 128 с.
6. Дрьомін В. М. Кримінальні правопорушення та покарання: «кореляція невідповідності». *Наукові читання, присвячені пам'яті професора Т. А. Денисової* : збірник матеріалів, м. Запоріжжя, 10 березня 2022 р. Класичний приватний університет. Запоріжжя : КПУ, 2022. 480 с.
7. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12.05.2015 р. № 389-VIII. Дата оновлення: 29.09.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
8. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію : Закон України від 21.10.1993 р. № 3543-XII. Дата оновлення: 02.09.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3543-12#Text> (дата звернення: 24.10.2022).
9. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-X. Дата оновлення: 26.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 24.10.2022)

10. Батиргареева В. С. Дорожній рух у прифронтовому регіоні: виклики воєнного стану. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.

11. Ignition interlock device. URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Ignition\\_interlock\\_device](https://en.wikipedia.org/wiki/Ignition_interlock_device)

12. Грицак М.П., Пацеляк Р.Я., Власенко С.В. Громадська діяльність у сфері безпеки дорожнього руху в період правового режиму воєнного стану. *Реалізація та розвиток публічної політики у сфері безпеки дорожнього руху під час війни та у повоєнний період* : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 18 листопада 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 189 с.

13. Стрільчук В. Для водіїв змінили правила на час війни – що можна робити на дорогах. URL: <https://economics.segoday.ua/ua/economics/avto/dlya-voditeley-izmenili-pravila-na-vremya-voyny-hto-mozhno-delat-na-dorogah-1610833.html>.

14. Головкін Б.М. Щодо жертв дорожньо-транспортних пригод. *Безпека дорожнього руху в умовах воєнного стану* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної онлайн-конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 27 травня 2022 року). Кривий Ріг, 2022. 148 с.

15. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України : монографія. Харків : Право, 2022. 300 с.

#### **Христич І. О. Латентність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні**

Стаття підготовлена відповідно до планів проведення наукових досліджень НДІ ВПЗ НАПрН України за фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні».

Підкреслено, що статистичні показники не можна враховувати як єдине джерело щодо стану кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, тому що значна їх частина залишається поза статистичним обліком. Наголошено, що для запобігання даним видам злочинів необхідно враховувати існування їх значної кількості у вигляді латентних. Розглянуто питання щодо визначення поняття латентності злочинності. Відокремлено шість основних груп латентної злочинності, які притаманні і дорожньо-транспортним пригодам. Проаналізовано, що з початком повномасштабної агресії Росії на територію України латентність дорожньо-транспортних пригод зростає. Запропоновано швидше поновлювати відео фіксацію порушень дорожньо-транспортних пригод, що впливає на зменшення рівня їх латентності. Підкреслено необхідність в подальшому застосування пристрою блокування запалювання (Ignition Interlock Device – IID), який частіше називається алкозамком або алкоблокатором, який спрямовано на недопущення управління транспортним засобом особою у стані алкогольного сп'яніння, тому що це дасть змогу запобігти вчиненню дорожньо-транспортних пригод. Підкреслено, що нинішня державна політика щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху під час воєнного стану повинна розширити перелік віктимно вразливих учасників дорожнього руху.

Наведено обґрунтовані висновки, що для вивчення латентності дорожньо-транспортних пригод необхідно проводити офіційні загальнодержавні опитування, які можна поєднати із щорічними дослідженнями, що організовуються МВС України, з метою визначення рівня довіри українців до Національної поліції.

**Ключові слова:** дорожньо-транспортні пригоди, воєнний стан, запобігання злочинності, латентність, віктимність, опитування.



**Khrystych I. Latency of offenses in the field of road safety and transport operation in Ukraine**

The article was prepared in accordance with the plans of scientific research of the Academician Stashis Scientific Research Institute for the Study of Crime Problems National Ukrainian Academy of Law Sciences on the fundamental theme “Strategy of prevention of offenses in the field of road traffic and transport operation in Ukraine”.

It was emphasized that statistical indicators cannot be considered the only source of information on the state of criminal offenses in the field of road safety and transport operation, because a significant part of them remains outside the statistical record. It is highlighted that to prevent these types of crimes it is necessary to consider the existence of their significant number in the latent form. The issue of defining the concept of latent crime is considered. Six main groups of latent crime, which are inherent in road accidents, are distinguished. It is analyzed that with the beginning of the full-scale aggression of Russia on the territory of Ukraine, the latency of road accidents has increased. It is proposed to quickly resume video recording of traffic accidents, which affects the reduction of their latency. The need for further application of the Ignition Interlock Device (IID), which is often called an alcohol lock or an alcohol blocker, aimed at preventing a person in a state of intoxication from driving a vehicle, was emphasized, as this will prevent road accidents. It is specified that the current state policy on improving road safety during martial law should expand the list of vulnerable road users.

Reasonable conclusions are drawn that to study the latency of road accidents, it is necessary to conduct official nationwide surveys, which can be combined with annual ones organized by the Ministry of Internal Affairs of Ukraine to determine the level of Ukrainians' trust in the National Police.

**Key words:** road accidents, martial law, crime prevention, latency, victimization, surveys.