

позбавлення волі дозволить уникнути порушень положень міжнародного законодавства.

Література:

1. Без шансів вийти на волю. Україна – лідер серед європейських країн за кількістю «довічників». URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/ukraina-lider-sered-evropeiskyh-krain-za-kilkistu-dovichno-zasudzhenyh/31372287.html>.

2. «Право на надію»: заміна покарання у вигляді довічного позбавлення волі в українських реаліях. URL: <https://www.egalhouse.group/pravo-na-nadiyu-zamina-pokarannya-u-viglyadi-dovichnogo-pozbavlennya-voli-v-ukrayinskih-realiyah/>.

3. Справа «Петухов проти України» № 2. URL: <https://www.ps.ligazakon.net/document/soo01189>.

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-374-6-32>

СТАН КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ¹

Христич І. О.

*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
м. Харків, Україна*

Більшість науковців розглядають злочинність як особливого роду соціальну практику, різновид предметної діяльності [1, с. 138, 139].

Небезпека при цьому знаходиться в тому, що у суспільстві виникає правосвідомість, яка спирається не на традиційному розумінні кримінального правопорушення (злочину або кримінального проступку) і відповідного покарання за нього, а на суб'єктивному емоційному сприйнятті події. Це нажаль, стосується і кримінальних правопорушень

¹ Тези наукового повідомлення підготовлено у межах розробки фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України (номер держ. реєстр. в УкрІНТЕІ 0120U10561).

проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Все частіше ми зустрічаємося з фактами, коли людина винна у вчиненні його не підкоряється законним вимогам працівників поліції. Зараз вже фіксуються не поодинокі випадки, коли свідки дорожньої транспортної пригоди вирішують на місці її вчинення, що вони можуть бути ким завгодно, а не тільки свідками.

Як загалом відомо в чинному Кримінальному кодексі України є розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який обіймає 17 статей, що забезпечують захист безпечного функціонування транспортної системи України: залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального, трубопровідного транспорту від посягань на життя та здоров'я громадян, власність та довкілля. Як і більшість вчених України вважаю, що в цей розділ було недоцільно включати статтю 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом», її краще було віднести до злочинів проти власності.

Дорожньо-транспортні (автотранспортні) злочини відносяться до злочинності з необережності. На жаль кількість їх і тяжкість істотно відрізняється у різних обліках. Так, по даним МОЗ тяжкість їх істотно більша, ніж за статистикою МВС України. Крім того громадські активісти систематично підкреслюють, що автотранспортні пригоди, які не призвели до тяжких тілесних ушкоджень, зовсім не потрапляють до статистичних показників, особливо в сучасних умовах. Частина України до цих пір окупована агресором, зрозуміло, що з цих територій неякі статистичні дані не надаються. Тим паче, що деякі території окуповані вже 10 років.

Для українського суспільства є незаперечним той факт, що безпека дорожнього руху – показник, який визначає рівень соціально-економічного розвитку держави. Більш того, забезпечення цієї безпеки на гідному рівні є складовою національною безпеки України, яке сприятиме вирішенню стратегічних завдань та головних напрямів соціально-економічного розвитку країни та стане значним внеском у забезпечення зв'язку з цивілізованим світом. Тим паче, що 23 червня 2023 р. лідери 27 країн-членів ЄС ухвалили рішення про надання Україні статусу кандидата на членство в ЄС.

Пандемія COVID-19 і карантин, пов'язаний із нею, були першим випробуванням життя в Україні. При цьому необхідно підкреслити, що практично Україна була єдиною із європейських країн рівень дорожньо-транспортних пригод не зменшився (як в багатьох європейських країнах), а навпаки було зареєстровано його зростання.

Наступне випробування вразило своєю раптовістю та жорстокістю. Збройна агресія РФ, яка активно розпочалася 24 лютого 2022 р., змусила сотні тисяч громадян пристосовуватися до жахливих умов війни. Введення воєнного стану як закономірна реакція держави на ситуацію,

що склалася, має на меті відвернення загрози, відсіч збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також має на увазі тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень [2]. На жаль воєнний стан продовжено до 13 травня 2024 р.

Наразі наша країна зазнає найбільшого горя, перебуваючи у найлютішому періоді своєї історії щоденно борючись з ворожою навалою. При цьому у регіонах, які не зазнали руйнівного впливу воєнного стану, інтенсивність автомобільного руху посилюється за рахунок людського відтоку з областей, де ведуться активні бойові дії або утворилися загрозові, нестерпні умови для життя.

Підтримуємо точку зору Головкина Б.М., 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 [3, с. 44–45]. Тому внаслідок дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах продовжують гинути та травмуватися люди, зазнають пошкоджень транспортні засоби та вантажі, які сьогодні так необхідні в боротьбі з ворогом.

Необхідно звернути увагу і підтримати точку зору Батиргареєвої В. С., що слід наголосити на тимчасовій зміні деяких правил дорожнього руху для водіїв, що запровадила держава на період воєнного стану. Ці нововведення спрямовані на спрощення й пришвидшення певних процесів під час відсічі збройної агресії РФ. Серед таких змін слід вказати, зокрема, на: заборону використання на всій території України відеореєстраторів у транспортних засобах із метою нерозголошення відомостей про переміщення та хід виконання завдань сил оборони, витік яких може допомогти ворогу, а так само фото- і відеозйомки доріг загального користування; об'єктів загального призначення; об'єктів інфраструктури; блокпостів; укріплень; розташування, зосередження чи

переміщення військових частин (підрозділів) сил оборони. Крім того, 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. Отже, ситуація на автошляхах потребує подальшого моніторингу та запропонування заходів, що здатні знизити ситуацію підвищеної ризикованості у період, коли всі сили суспільства і держави мобілізовані на оборону країни [4, с. 10–11].

Таким чином, під час режиму воєнного стану, коли головним завданням держави є захист населення від збройної агресії, дорожня безпека не втрачає своїх позицій у підтримці життя населених пунктів. Зважаючи на складність умов, в яких опинилися правоохоронні органи та цивільне населення, саме водії як головні учасники дорожнього руху, повинні бути гарантом його забезпечення.

Отже, система регулювання безпеки дорожнього руху в сучасних умовах має враховувати ситуацію та бути адаптованою до поточних умов залежно від рівня безпеки кожного регіону. Різні території зазнали різного впливу війни. Однак, не дивлячись на сучасний період варто констатувати, що рівень забезпечення безпеки дорожнього руху та законодавче регулювання залишає бажати кращого через невтішні статистичні показники транспортного травматизму, які зараз в більшості територіальних одиниць мають тенденцію до зростання, при цьому важко оцінити рівень їх латентності на сучасному етапі.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що боротися із порушеннями в сфері дорожнього руху як в мирний час, так і в сучасних умовах воєнного стану вкрай потрібно, але така протидія повинна бути законною та гнучкою враховуючи особливі обставини, що склалися на території нашої країни.

Література:

1. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика: у 3-х кн. Кн. 1. Київ: ВД «Ін Юре», 2007. 423 с.
2. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 р. № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
3. 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.

4. 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.

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-374-6-33>

ЗАСТОСУВАННЯ ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВОГО МЕТОДУ У КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВИХ ДОСЛІДЖЕННЯХ

Шамсутдінов О. В.

кандидат юридичних наук,

провідний науковий співробітник

Міжвідомчого науково-дослідного центру з проблем боротьби

з організованою злочинністю при Раді національної безпеки

і оборони України

м. Київ, Україна

З урахуванням того, що членство України в Європейському Союзі є лише питанням часу, використання порівняльно-правового методу при проведенні наукових досліджень, зокрема кримінально-правових, набуває надзвичайної актуальності. У сучасному кримінальному праві України порівняльно-правовий (порівняльний, компаративний) метод стає одним із провідних у системі методологічної бази наукових досліджень, уможливаючи зіставлення національних систем кримінального права конкретних держав, виявлення соціально-правової сутності українського кримінального права, вироблення напрямів використання зарубіжного досвіду правотворення для вдосконалення вітчизняного законодавства про кримінальну відповідальність.

Слово «компаративний» походить від лат. *comparo* – порівнюю. На відміну від порівняльно-історичного методу, який застосовується в часовому контексті різних феноменів (простежується еволюція змісту того чи іншого об'єкту), порівняльно-правовий метод використовується у просторовому контексті (порівнюються об'єкти, локалізовані в певний момент часу, з метою виявлення їх відмітних, загальнозначимих ознак).

Компаративний метод у науці кримінального права використовується для зіставлення схожих норм та інститутів кримінального права різних держав, їх основних принципів і категорій, вивчення генези і закономірностей розвитку, визначення можливих напрямів удосконалення законодавства України про кримінальну відповідальність.