УДК 343.92
DOI https://doi.org/10.32782/ln.2023.19.33

Бабенко А. М.
доктор юридичних наук, професор, директор інституту права та безпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ

ОСОБЛИВОСТІ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Постановка проблеми. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту є критичною проблемою, яка впливає на людей у всьому світі. У життєдіяльності суспільства та особистому житті кожної особи транспорт посідає важливе місце, адже саме його функції сприяють задоволенню потреб у перевезенні пасажирів та вантажів, прискоренню обміну інформацією, полегшенню людської праці, розвитку економіки тощо. У теперішній час незадовільний рівень транспортної системи, недостатньо висока якість дорожньо-транспортного комплексу, прогалини у діяльності працівників поліції щодо забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту, неоснащеність доріг сучасними технічними засобами задля контролю дорожнього руху, недисциплінованість пішоходів та пасажирів, безвідповідальність значної кількості водіїв та їх відчуття безкарності, посилює активізацію кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щороку у дорожньо-транспортних пригодах гине понад 1,35 мільйона людей, ще мільйони отримують травми або стають інвалідами. Порівняно з країнами Європи стан безпеки руху в Україні можна охарактеризувати, як вкрай незадовільний через високий рівень смертності та дорожньо-транспортного травматизму [1]. Лише у 2022 році в Україні загалом було зареєстровано 12 755 кримінальних правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту, тоді, як 7294 особи постраждало від цих кримінально протиправних діянь, тобто вбачається, що майже кожна друга особа страждає від кримінальних правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту [2].

Ситуація, що склалася, крім причин соціально-економічного характеру, пояснюється відсутністю комплексного наукового підходу до вирішення проблеми забезпечення безпеки руху, недостатньою науковою розробкою сучасних правових засобів боротьби з аварійністю на транспорті, серйозними недоглядами в організації роботи правоохоронних органів щодо її запобігання. Усе це й обумовлює необхідність активізації досліджень з теоретичних, організаційних, правових, технічних та багатьох інших питань щодо протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні, зокрема з використанням кримінально-правових і кримінологічних засобів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретико-методологічним підґрунтям для підготовки цієї наукової статті та перевірки отриманих результатів стали наукові праці таких вітчизняних учених, як: С.В. Бабаніна, І. Г. Богатирьова, Б. Ю. Бурбело, С. В. Гізімчука, Б.М. Головкіна, В.В. Голіни, О. М. Джужи, О. В. Дудника, О. О. Дудорова, А. П. Закалюка, Я. В. Матвійчука, О.І. Мельниченко, В. І. Осадчого, С. І. Саєнко, В. Я. Тацій, М. І. Хавронюка та інших фахівців. Проте, з огляду на чималу кількість обґрунтованих наукових праць у цій сфері, слід зазначити, що на практиці залишається багато невирішених питань, що підкреслюють актуальність зазначеної проблематики.

Метою статті є формулювання пропозицій щодо вдосконалення системи запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

Хід дослідження. Запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту є важливим процесом у забезпеченні гарантованих законодавством прав на життя та здоров'я особи, власності й інших соціальних цінностей. Позитивному становленню таких основ у державі має слугувати цілий комплекс чинників, а саме: досконалість законодавчої бази; доброчесність, компетентність і висока професійна підготовка працівників поліції та інших компетентних суб'єктів на основі європейської моделі підготовки кадрів; модернізованість методів досудового розслідування щодо кримінально протиправних діянь у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту та багато іншого[3].

Серед факторів активізації кримінальних правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні варто виділити соціально-економічні перетворення, що призвели до зростання кількості транспорту з одночасним скороченням дорожнього будівництва; недосконаліть нормативно-правової бази; зниження рівня підготовки водіїв та, як наслідок, стрімке падіння рівня дисципліни учасників дорожнього руху; недостатня просвітницька робота щодо забезпечення безпечного руху та культурної поведінки його учасників; проблеми якості та безпеки доріг; проблеми якості та безпеки транспортних засобів; проблеми надання медичної допомоги постраждалим; безкарність осіб, які скоїли правопорушення, пов'язані з транспортом тощо. Відмінною причиною цих правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні також є свідома зневага громадян до дотримання вимог кримінального та адміністративного законодавства, правил дорожнього руху.

Вирішення питань протидії кримінальних правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту можливо лише у комплексі системи заходів кримінально-правового та кримінологічного характеру. Багато у чому на ефективність протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту впливає стан нормативної бази. Питання правового регулювання запобігання і протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту є одним з факторів нормального функціонування залізничного, повітряного, водного, автомобільного та магістрального трубопровідного транспорту. Чинне законодавство у сфері забезпечення безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні не можна назвати досконалим. Оскільки, відповідно до сучасних викликів воно має бути більш послідовним і цілісним, тоді, як норми потребують модернізації та систематизації з урахуванням міжнародного досвіду.

У процесі запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту актуальним залишається вдосконалення нормативної бази щодо притягнення до кримінальної відповідальності за скоєння таких кримінально протиправних діянь, їх правильна кваліфікація та адекватна міра покарання, що забезпечуватиме безпеку осіб та профілактику майбутніх кримінальних правопорушень. У цьому сенсі, особливої уваги заслуговує зарубіжна нормотворча діяльність у сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Нині у кримінальному законодавстві провідних країн норми про відповідальність за транспортні злочини достатньо різноманітні, якісно систематизовані, тоді, як кримінальна відповідальність належним чином диференційована. У межах статті вважаємо за необхідне проаналізувати досвід зарубіжного законотворення, що дасть змогу виявити позитивні моменти для вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері забезпечення безпеки руху й експлуатації транспорту.

Зарубіжний досвід регламентування кримінальної відповідальності за автотран-

спортні злочини у різних державах має свої відмінності. Наприклад, у Кримінальному кодексі Іспанії, Кримінальному кодексі Болгарії, Кримінальному кодексі Латвії, Кримінальному кодексі Німеччини та інших країн передбачається пряма відповідальність за вчинення дорожньо-транспортного кримінально протиправного діяння, де об'єктом кримінального правопорушення є безпека руху та експлуатації транспорту. Так, Кримінальний кодекс Іспанії передбачає такі види дорожньо-транспортних злочинів: ст. 379 – керування транспортним засобом під впливом токсичних, наркотичних чи психотропних речовин, а також алкогольних напоїв; ст. 380 – відмова від вимоги представника влади зазнати законно встановленого огляду; ст. 381 – керування автомобілем або мотоциклом з явною нерозсудливістю, що спричиняє конкретну небезпеку життю чи здоров'ю людей; у ст. 382 розкривається загальний склад порушення правил дорожнього руху, а ст. 383, 384 перераховуються додаткові види покарання у разі скоєння кваліфікованих складів зазначених злочинів [4].

Кримінальний кодекс Болгарії ретельно розкриває різні види правопорушень, вчинених проти безпеки руху і експлуатації транспорту. Так, у ст. 342 встановлюється загальний склад порушення безпеки транспортного руху, а також порушення правил безпеки водієм громадського транспорту, призначеного для масового перевезення людей. Таке становище має особливе значення, оскільки дорожньо-транспортні злочини, які скоюються на громадському транспорті, найчастіше спричиняють найбільшу кількість жертв від імені пасажирів. Тобто, не лише водій має притягатися до відповідальності за дорожньо-транспортну пригоду на такому виді дорожнього транспорту, а й інші особи, які порушили свої обов'язки: особа, яка допустила до керування громадським транспортом такого водія, який не відповідає медичним вимогам щодо стану здоров'я (стан сп'яніння, стан перевтоми та ін.), а також особи, які допустили до експлуатації такий транспортний засіб, який не відповідає вимогам технічної безпеки [5].

У Кримінальному кодексі Латвійської Республіки кримінальна відповідальність за дорожньо-транспортні злочини перебуває у главі 21 «Злочинні дії проти безпеки руху». Тут закріплено загальний склад порушення правил дорожнього руху з наслідками, що характеризують кваліфіковані склади – від тілесних ушкоджень легкого ступеня до смерті; загальний склад випуску технічно несправного транспортного засобу на експлуатацію (ст. 263). Окремо виділяється керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного, одурманюючого та іншого сп'яніння (ст. 262), а також допуск таких осіб до керування транспортним засобом (ст. 264) [6].

Розгорнуту регламентацію відповідальності за такі кримінальні правопорушення вміщує й Кримінальний кодекс Німеччини, за яким підставою настання кримінальної відповідальності є сам факт порушення правил дорожнього руху. Як позитивний приклад для українського законодавства варто відмітити параграф 142 КК Німеччини, який встановлює кримінальну відповідальність за незаконне залишення місця дорожньо-транспортної пригоди, у тому числі й в ситуаціях, не пов'язаних з порушенням особою правил дорожнього руху. У диспозиції цієї кримінально-правової норми чітко зазначені правила поведінки осіб, які є учасниками цієї пригоди. Санкція цієї норми встановлює покарання у виді позбавлення волі на строк до трьох років або штраф [7]. Аналогічні кримінально-правові норми вміщує й Кримінальний кодекс Польщі. Ми вважаємо, що такі кримінально-правові норми виконують важливу профілактичну функцію.

Отже, аналіз кримінального законодавства про автотранспортні злочини розвинених країн свідчить про наявність певних позитивних моментів, які можуть бути включені до чинного КК України.

Щоб покращити ситуацію, яка виникла у сфері безпеки руху й експлуатації тран-

спорту, Президентом України В.О. Зеленським у 2021 році було підписано Закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX, що схвалений Верховною Радою України від 16 лютого 2021 року. Насамперед, цей нормативно-правовий акт передбачає створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, збереження життя і здоров'я громадян, а також підвищення ефективності впливу на дисципліну учасників дорожнього руху з чітким визначенням правових санкцій за вчинені правопорушення та забезпечення належного рівня реалізації прийнятих рішень в адміністративних справах у сфері безпеки дорожнього руху. Цим Законом внесено зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу, а також законів України «Про дорожній рух» та «Про Національну поліцію», якими: посилено відповідальність за керування транспортними засобами, річковими, морськими або маломірними суднами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння; змінено механізм притягнення до відповідальності за адміністративні правопорушення, зафіксовані в автоматичному режимі, скасувавши нарахування штрафних балів; легалізовано використання поліцейськими технічних засобів відеозапису з обов'язковим долученням матеріалів відеофіксації до протоколу про адміністративне правопорушення тощо [8]. Узагальнимо, що у теперішній час водії, які нехтують дотриманням правил дорожнього руху, відчують суттєві зміни у виді посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, тому можна стверджувати про своєчасність та доречність таких нововведень. Нині це виправданий захід, адже масштаби дорожньо-транспортного травматизму та смертності на дорогах в Україні, значно випереджають аналогічні показники більшості держав світу [9].

Отже, правовому регулюванню сфери безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту держава приділяє значну увагу, охороняючи та захищаючи її у порядку, встановленим адміністративним та кримінальним законодавством України. Попри те, сфера безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту в Україні, так і залишається найбільш ураженою від кримінально протиправних діянь.

Ефективне вирішення існуючої проблеми можливе в умовах державного управління у сфері забезпечення безпеки руху й експлуатації транспорту, тобто за допомогою програмно-цільового методу, зокрема за допомогою прийняття та подальшої реалізації державних програм і стратегій.

На сьогоднішній день у низці стратегічних та програмних документів України питання забезпечення безпеки руху й експлуатації транспорту визначено як пріоритет соціально-економічного розвитку держави. Так, у 2020 році розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1360-р було схвалено Стратегію підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Метою цієї Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод щонайменше на 30 % до 2024 року, зниження ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Також Стратегія спрямована на визначення пріоритетів у сфері безпеки дорожнього руху, формування напрямів і способів їх досягнення, а також формування в усіх учасників правовідносин у сфері безпеки дорожнього руху розуміння важливості проблеми смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, перспектив та орієнтирів для забезпечення належного стану безпеки дорожнього руху в Україні [10].

У свою чергу, варто зазначити й Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, яка затверджена постановою Кабінету Міні-

стрів України від 21 грудня 2020 року № 1287, метою якої є зниження в Україні рівня аварійності та ступеня тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод [11].

На локальному рівні активно запроваджуються міські цільові програми профілактики та протидії злочинності, у тому числі й у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту – «Безпечне місто». Такі програми вже активно функціонують у низці міст України, зокрема: Києві, Одесі, Львові, Харкові, Дніпрі, Запоріжжі та багатьох інших, та дають позитивні результати.

Отже, сучасна протидія кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні спрямована на забезпечення умов для грамотної, відповідальної та безпечної поведінки учасників дорожнього руху, зміну громадянського ставлення до проблем безпеки руху, скорочення впливу найбільш вагомих факторів, що викликають дорожньо-транспортну аварійність та знижують можливість й якість надання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах.

Загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту вірно розподіляють на три групи [12, с.124-125]:

1) Заходи впливу на людину з метою недопущення порушень нею Правил дорожнього руху. До таких заходів може бути віднесене забезпечення суворого дотримання законів і правил дорожнього руху. Від рівня правосвідомості та дисциплінованості водіїв, у першу чергу, залежить ефективність всього комплексу заходів щодо запобігання дорожньо-транспортним злочинам, шляхом виховання останніх у дусі поваги до закону. Так, при організації виховної роботи особлива роль покладається на навчання особи правилам безпечного водіння і наслідкам необережного водіння, підвищення правової культури водіїв на прикладі інших водіїв [13]. При реалізації цього процесу варто активно використовувати популярні соціальні мережі і платформи, білборди та інші засоби, які будуть доносити виховну та просвітницьку інформацію для водіїв та пішоходів щодо недопущення вчинення кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

2) Підвищення конструктивної безпеки транспортних засобів. Тут доцільним є технічний огляд транспортних засобів. Переконавшись, що транспортні засоби на дорозі знаходяться в хорошому робочому стані, можна запобігти нещасним випадкам, спричиненим несправними гальмами, шинами чи іншими механічними проблемами.

3) Заходи, які забезпечують безпечну експлуатацію джерела підвищеної небезпеки (поліпшення середовища, у якому експлуатується транспортний засіб). Це, передусім, покращена дорожньої інфраструктури, зокрема підтримка та покращення якості доріг, мостів і тунелів, встановлення належного освітлення, вивісок, огорожі та бар'єрних засобів біля дитячих установ, а також закладення вибоїн.

Впроваджуючи такі заходи, на нашу думку, можна знизити рівень кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, а також створити безпечні дороги для всіх.

Спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні націлені на ефективний контроль за дотриманням правил безпеки дорожнього руху спеціально уповноваженими суб'єктами. Особливе місце у протидії цієї злочинності займає Національна поліція України. Саме поліція зобов'язана проводити виховну роботу щодо забезпечення безпеки руху, а також здійснення контролю за додержанням Правил дорожнього руху його учасниками та за правомірністю експлуатації транспортних засобів на вулично-дорожній мережі; проводити повне та всебічне досудове розслідування за фактом вчинення злочину, передбаченому ст.286 КК України; виявляти причини та умови, що сприяють дорожньо-транспорт-

ним злочинам [14, с. 167-169]. З огляду на це, є необхідність у підвищені рівня професійної підготовки працівників поліції, а також у систематичному удосконаленні практики розслідування та судового розгляду кримінальних проваджень у сфері дорожньо-транспортних злочинів.

Варто підтримати думки вчених, які до спеціально-кримінологічних заходів профілактики дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень належать: а) контроль за дотриманням правил безпеки руху та дотримання Правил дорожнього руху водіями автотранспорту; б) покращення стану доріг, дорожніх знаків, освітлення; своєчасний та якісний ремонт шляхів; в) забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатацією; г) підвищення рівня «пасивної безпеки» (захист життя і здоров'я людей, що потрапили в автодорожню пригоду); д) виховання пішоходів і контроль за дотриманням ними Правил дорожнього руху; е) правова та виховна робота з водіями, що обслуговують населення [3].

Запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту на індивідуальному рівні – це вплив на криміногенні фактори, що здатні викликати вчинення таких кримінально протиправних діянь конкретною особою. Зокрема, на індивідуальному рівні профілактична діяльність здійснюється вже безпосередньо щодо осіб, які вчинили транспортні злочини або схильні до їх вчинення. Величезна роль у сфері попередження дорожньо-транспортних злочинів належить формуванню менталітету водіїв у дусі неухильного дотримання правил дорожнього руху, підвищенню громадянської свідомості та рівня правосвідомості.

Отже, держава, суспільство та кожний громадянин мають спрямовувати усі можливі ресурси та засоби на унеможливлення вчинення дорожньо-транспортних кримінальних правопорушень в Україні.

Висновки. Таким чином, ситуація у сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту досі залишається у кризовому становищі. Нині запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні вимагає наявності комплексу модернізованих, ефективних та інноваційних заходів, які виступатимуть перепоною на шляху поширення цього негативного суспільно небезпечного діяння. Лише застосування вдосконалених комплексних заходів загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання може реально вплинути на зниження рівня кримінальних правопорушень проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні. Важливо, щоб у процес вдосконалення системи запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні повина покладалась лише повна та об'єктивна інформація про специфіку, стан і тенденції злочинності цієї категорії, так як саме це сприятиме дієвості запобіжної діяльності.

Анотація

Стаття присвячена дослідженню особливостей запобігання **к**римінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. Встановлено, що вирішенню питання протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту можливо лише у комплексі системи заходів загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання. У цій статті проаналізовано кримінальне законодавство зарубіжних держав щодо особливостей нормативного урегулювання кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Підтверджено, що запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні вимагає наявності комплексу модернізованих, ефективних та інноваційних заходів, які виступатимуть перепоною на шляху поширення цього негативного суспільно небезпечного явища.

Наголошується, що у процес вдосконалення системи запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні повина покладалась лише повна та об'єктивна інформація про специфіку, стан і тенденції злочинності цієї категорії, так як саме це сприятиме дієвості запобіжної діяльності.

Ключові слова: безпека руху та експлуатації транспорту; дорожньо-транспортна пригода; запобігання кримінальним правопорушенням; протидія; зарубіжний досвід; загальносоціальні заходи; спеціально-кримінологічні заходи; індивідуальні заходи.

Babenko A. M. Features of prevention of criminal offenses against traffic safety and operation of transport in Ukraine

The article is devoted to the study of the peculiarities of the prevention of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport in Ukraine. It has been established that solving the issue of combating criminal offenses against traffic safety and operation of transport is possible only in a complex system of general social, special criminological and individual prevention measures.

This article analyzes the criminal legislation of foreign countries regarding the specifics of the regulatory regulation of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport.

It will be that prevention criminal offence against safety of motion and exploitation of transport is an important process in providing of the rights assured by a legislation on life and health of person, property and other social values. To the positive becoming of such bases the whole complex of factors must serve in the state, namely: perfection of legislative base; respectability, competence and high professional preparation of workers of police and other competent subjects, is on the basis of the European model of training of personnels; modernized of methods of pre-trial investigation in relation to criminally antipublic acts in the field of safety of motion and exploitation of transport and many other.

It has been confirmed that the prevention of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport in Ukraine requires a set of modernized, effective and innovative measures that will act as an obstacle to the spread of this negative, socially dangerous act. It is emphasized that in the improvement of the system of prevention of criminal offenses against traffic safety and operation of transport in Ukraine, only complete and objective information about the specifics, state and trends of crime in this category should be relied upon, as this will contribute to the effectiveness of preventive activities.

Keywords: traffic safety and transport operation; traffic accident; prevention of criminal offenses; opposition; foreign experience; general social activities; special criminological measures; individual measures.

Список використаних джерел:

1. Global Road Safety. *Centers for Disease Control and Prevention*. URL: https://www.cdc.gov/injury/features/global-road-safety/index.html (дата звернення: 21.01.2023).
2. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2017-2022 рр. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: https://www.gp.gov.ua (дата звернення: 22.01.2023).
3. Короленко О.В. Кримінологічна характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: автореф. … на здобуття освітнього ступеня «Магістр» спеціальність 081 «Право», освітня програма «Право». URL: https://krs.chmnu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1623/1/Короленко%20Олена%20Володимирівна.pdf (дата звернення: 23.01.2023).
4. Кримінальний кодекс Королівства Іспанія / під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову О. В. Лішевської. К.: ОВК, 2016. URL: https://jurkniga.ua/contents/kriminalniy-kodeks-korolivstva-ispaniya.pdf (дата звернення: 21.01.2023).

5. Кримінальний кодекс Болгарії. URL: https://justice.government.bg/home/normdoc/1589654529 (дата звернення: 22.01.2023).
6. Кримінальний закон Латвії. URL: https://justice.government.bg/home/normdoc/1589654529 (дата звернення: 24.01.2023).
7. Кримінальне уложення Німеччини. URL: https://www.wik.uk-ua.nina.az/Кримінальне_уложення_Німеччини.html (дата звернення: 24.01.2023).
8. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» // (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2021, № 21, ст.188. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text (дата звернення: 23.01.2023).
9. Посилені заходи відповідальності за порушення правил дорожнього руху вже діють. *Юридична Газета online.* URL: https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/posileni-zahodi-vidpovidalnosti-za-porushennya-pravil-dorozhnogo-ruhu-vzhe-diyut.html (дата звернення: 23.01.2023).
10. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-р#Text (дата звернення: 20.01.2023).
11. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-п#Text (дата звернення: 24.01.2023).
12. Полтава К.О. Застосування заходів загальносоціального та спеціально-кримінологічного запобігання автотранспортній злочинності. *Вісник* ХНАДУ, вип. 61-62, 2013. С.123-130.
13. Цибульський А.С. Запобігання злочинам, що пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху. URL: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjdmrisvrDxAhX0_rsIHexqDbgQFnoECBcQAA&url=http%3A%2F%2Firbis-nbuv.gov.ua%2Fcgibin%2Firbis_nbuv%2Fcgiirbis_64.exe%3FC21COM%3D2%26I21DBN%3DUJRN%26P21DBN%3DUJRN%26IMAGE_FILE_DOWNLOAD%3D1%26Image_file_name%3DPDF%2FNchnpu_018_2010_8_31.pdf&usg=AOvVaw1mAN_zPTZzZV8qNN40Inqu (дата звернення: 22.012023).
14. Чекмарьова І.М. Запобігання злочинності у прикордонних регіонах Півдня України: дис… канд. юрид наук: 12.00.08. Одеса, ОДУВС. 2017. 259 с.
15. Бабенко А.М. Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір : монографія. Одеса : ОДУВС, 2014. 416 с.
16. Бабенко А.М. Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. *Південноукраїнський правничий часопис*. № 1. 2021. С. 14–22.

УДК 342.9
DOI https://doi.org/10.32782/ln.2023.19.34

Князєва Ю. А.
здобувач кафедри адміністративного та господарського права
Запорізького національного університету

ҐЕНЕЗА АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВЛАШТУВАННЯ ДІТЕЙ-СИРІТ І ДІТЕЙ, ПОЗБАВЛЕНИХ БАТЬКІВСЬКОГО ПІКЛУВАННЯ

Трансформаційні перетворення у різноманітних сферах життєдіяльності суспільства, що зумовлені активним запровадженням низки реформ, світова економічна криза, соціально-економічна нестабільність в Україні, поширення пандемії COVID-19, проголошення воєнного стану спричинили численні та неоднорідні за характером проблеми, зокрема у сфері дитинства: дитяча бездоглядність, соціальне сирітство, різні форми насильства щодо дітей, низька якість соціалізації дітей. До того ж, внаслідок сучасних подій – широкомасштабної збройної агресії РФ в Україні багато дітей втратили своїх батьків і залишилися позбавленими родинного піклування. Це свідчить про масштабність проблеми сирітства і потребує застосування дієвих заходів щодо організації способів інтеграції дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування у суспільство та їх соціальної адаптації. Водночас, вирішення проблем сирітства входить до функцій держави і наближено до проблем державної політики та адміністративно-правового регулювання у сфері влаштування дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування. Саме тому пріоритетним напрямом політики держави щодо дотримання права дитини на виховання у сім'ї, є пошук найбільш оптимальних способів їх влаштування та ефективного адміністративно-правового регулювання, що, у свою чергу, передбачає отримання повного обсягу теоретичних знань про еволюційні зміни та вектори розвитку, механізми функціонування та організаційну структуру кожної з можливих моделей влаштування дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування із урахуванням позитивного історичного досвіду. Відповідна інформація сприятиме визначенню більш чітких стратегічних дій, конкретних пропозицій та практичних рекомендацій у розробці сучасних правових механізмів щодо адміністративно-правового регулювання цієї сфери суспільних відносин.

Варто зауважити, що влаштування дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування як комплексний соціальний феномен вивчають у різних аспектах на міждисциплінарному рівні. У зв'язку із цим та своєю суспільною значимістю проблематика влаштування дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування завжди привертали увагу дослідників різних галузей науки – психологів, соціологів, правників тощо. Це питання протягом тривалого часу традиційно розглядалося у різних галузях права у контексті проблем сім'ї, шлюбу, дитинства, материнства, батьківства тощо. Найчастіше фахівці-правознавці звертаються до теми влаштування дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування у межах сімейного, цивільного, конституційного права. Однак, як слушно зауважує Л.М. Зілковська, «упорядкування відносин в зазначеній сфері має здійснюватися за певними правилами, законами, оскільки чітке правове регулювання і дотримання законності при влаштуванні дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського є запорукою дотримання прав дитини» [1, с. 127]. Водночас, саме адміністративно-правове регулювання має на меті упорядкування суспільних відносин. Отже, в адміністративно-право-