

Список використаних джерел

1. Куцепал С. В. Громадянське суспільство: філософський вимір. *Полтавський правовий часопис*. 2022. № 1. С. 94–104. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/plre_2022_1_8
2. Бондаренко Н. Громадянське суспільство у процесі євроінтеграції в умовах війни. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2022. № 5. С. 100–110. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/uazt_2022_5_11
3. Дроботов С. А. Громадянське суспільство і забезпечення національної безпеки Української держави. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2019. Спец. вип. Т. 3. С. 14–18. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/apvu_2019_Spets
4. Шемшученко Ю. С. Громадянське суспільство. *Юридична енциклопедія* : В 6 т. Т. 1 : А–Г / Редкол : Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. Київ : Укр. енцикл., 1998. С. 646–647.
5. Кривицький Ю. В. Соборність як ідейний імператив правової реформи в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2019. Вип. 55. Т. 1. С. 40–44. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2019_55\(1\)_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/nvuzhpr_2019_55(1)_11)



Смиківський Олексій Дмитрович,
здобувач ступеня вищої освіти бакалавр
Юридичного факультету
Національного авіаційного університету,
Науковий керівник:
Троцюк Ніна Валеріївна,
доцент кафедри цивільного права і процесу
Юридичного факультету
Національного авіаційного університету,
кандидат юридичних наук, доцент

СИСТЕМА ЗАХОДІВ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ СТАТТЕЮ 286 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Безпека дорожнього руху є однією із загальних проблем соціально-економічного характеру, що стоїть перед більшістю держав. За даними офіційної статистики, на жаль, Україна посідає перші позиції в рейтингу за рівнем аварійності й дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками. Очевидно, що попри технічні новації, автомобіль залишається і надалі джерелом підвищеної небезпеки та вище зазначені обставини, актуалізують переосмислення основних заходів запобігання кримінальним правопорушенням

у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні [1, с. 405].

Зазначимо, що ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України) передбачено відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а завданням даного кодифікованого нормативно-правового акту є правове забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного устрою України від кримінально-протиправних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання кримінальним правопорушенням [2]. Вважаю за необхідне зупинитися більш детально на останньому пункті, а саме «запобігання кримінальним правопорушенням».

Найкращим методом запобігання злочинності є багаторівнева система цілеспрямованих і громадських заходів щодо виявлення, усунення, ослаблення конкретних кримінальних правопорушень [3, с. 94].

Одним із видів цієї діяльності (за рівнем реалізації запобіжних заходів) є загально-соціальне запобігання злочинності, під яким прийнято розуміти комплекс перспективних соціально-економічних і культурно-виховних заходів, спрямованих на подальший розвиток та вдосконалення суспільних відносин і усунення або нейтралізацію разом з тим причин та умов злочинності.

Із загально-соціальних заходів запобігання кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, на нашу думку, є просвітницька діяльність, яку необхідно проводити в дошкільних закладах та закладах загальної середньої освіти. Вважаю за необхідне покращення співпраці закладів освіти з правоохоронними органами, а саме Національною поліцією України.

Ще одним вкрай важливим питанням є профілактика засуджених за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Хоча в деяких частинах статей передбачено позбавлення спеціального права – права керувати транспортним засобом, але важливо забезпечити особу профілактичними заходами. Вкрай необхідно, щоб колишні засуджені не повторювали своїх помилок, які можуть нести негативні наслідки, як для них, так і для інших. Адже, однією з причин повторювання вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України є недостатня суворість покарань. В даному питанні слід звернути увагу на санкцію ст. 286 КК України, де особа, яка керує транспортним засобом може отримати лише штраф, при нанесенні потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості. В багатьох випадках особа відчуває безкарність після оплати штрафу та далі продовжує порушувати правила безпеки руху. Прикро, проте досить часто це призводить до летальних випадків.

Також «м'якість» покарання дуже сильно впливає на осіб, які ще не вчинили дане правопорушення, адже вони, побачивши чи почувши про інші судові вироки, можуть нехтувати своєю безпекою, безпекою пасажирів та/або перехожих. Найкращим способом задля запобігання цьому є встановлення більш суворих видів покарань за вчинене кримінальне правопорушення [4, с. 318].

Оскільки, як було зазначено вище, Україна займає перше місце в рейтингу за смертністю на дорогах, саме тому задля чіткого розуміння проблематики «м'якості» покарання, слід враховувати органам законодавчої ініціативи міжнародний досвід при внесенні змін у чинне законодавство. Адже міжнародні дослідження засвідчують, що рівень дорожньої смертності нижчий у країнах з більш суворими системами санкцій. Тобто, з вищими штрафами і штрафними балами за найбільш серйозні порушення правил дорожнього руху і для повторних порушників. Більше того, доведено, що одразу після запровадження суворіших санкцій кількість відповідних порушень зменшується. Корисним прикладом для нас може бути успішний досвід таких країн, як Німеччина, Польща, Ірландія та Сербія. У цих країнах запроваджено принцип пропорційності покарання залежно від того, наскільки було перевищено швидкість. Простими словами, чим більше перевищення швидкості – тим більше покарання.

Важливим методом запобігання вчинення даного виду кримінального правопорушення є вдосконалення системи контролю за порушення правил дорожнього руху. Найпоширенішим заходом запобігання в Україні є застосування систем відеоспостереження та автоматизованих систем контролю швидкості, але цього недостатньо, враховуючи той факт, що опитування стверджують, що половина українців перевищують швидкість на дорогах, а згідно статистичних даних Департаменту патрульної поліції, близько 56% дорожньо-транспортних пригод трапилось саме через перевищення швидкості, у 13% з них перевищення швидкості призвело до летальних випадків.

З вище викладеного можемо зробити висновок, що наша держава вже здійснила певні кроки щодо запобігання порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, зокрема, шляхом внесення змін у законодавство щодо дозволеної швидкості в населених пунктах з 60 км/год до 50 км/год. На думку експертів, зниження швидкості на 10 км/год може зменшити кількість летальних випадків на 30% [5].

Ще одним ефективним заходом запобігання вчинення даного виду кримінального правопорушення є збільшення кількості патрульної поліції на дорогах, адже саме посилений контроль на автомагістралях дозволяє зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод і підвищити відповідальність водіїв.

Список використаних джерел

1. Конопельський В. Я. Заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2024. № 3. С. 405–408.

2. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 року № 2314-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 08.11.2024).

3. Кримінологія : підручник / за ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкина. Харків: Право, 2014. 440 с.

4. Тарасенко О. Ю. Аналіз призначення покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Часопис Київського університету права*. 2020. № 3. С. 313–319.

5. 50 км/год в українських містах: чи є сенс без контролю?. dw.com, 27.11.2017. URL: <https://www.dw.com/uk/50-%D0%B7%D0%B0%D0%BC%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C-60-%D1%89%D0%BE-%D0%B4%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C-%D0%BE%D0%B1%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D1%88%D0%B2%D0%B8%D0%B4%D0%BA%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%96-%D1%83-%D0%BC%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%85-%D0%B2-%D1%83%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D1%85-%D1%80%D0%B5%D0%B0%D0%BB%D1%96%D1%8F%D1%85/a-39853661>



Сорокін Павло Федорович,

*здобувач ступеня вищої освіти бакалавр
навчально-наукового інституту № 1*

Харківського національного університету внутрішніх справ

Науковий керівник:

Юшкевич Олена Геннадіївна,

доцент кафедри теорії та історії держави та права

Харківського національного університету внутрішніх справ,

кандидат юридичних наук, доцент

ПРЕВЕНТИВНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПОЛІЦІЇ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: НОВІ ВИКЛИКИ ТА ЗАВДАННЯ

Превентивна діяльність поліції є однією з ключових функцій забезпечення правопорядку та безпеки громадян, особливо в умовах воєнного стану. Під час військових дій і загострення ситуації з безпекою на території держави, роль поліції змінюється, адже з'являються нові загрози та виклики, пов'язані з охороною громадського порядку, захистом прав громадян, а також протидією диверсіям та злочинності [1]. У таких умовах превентивна діяльність стає ще більш важливою, оскільки її метою є попередження правопорушень, забезпечення стабільності в суспільстві та захист населення від нових небезпек. Введення воєнного стану в Україні значно змінює умови роботи правоохоронних органів, зокрема поліції. Превентивна діяльність, яка зазвичай спрямована на профілактику правопорушень та запобігання злочинності, у цей час набуває особливого значення. Поліцейські повинні адаптувати свої підходи, реагувати на