

УДК 343.9

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2022.3.40>

МОЗОЛЬ С.А., ГУЦУЛЯК М.Я.

ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ
У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

PREVENTION OF TRAFFIC CRIMES

Метою статті є дослідження теоретичних та прикладних аспектів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху, розробка пропозицій щодо дієвих заходів запобігання в Україні цій категорії правопорушень. Методологічний інструментарій обрано відповідно до поставленої мети, специфіки об'єкта та предмета дослідження. У процесі дослідження використано діалектичний метод наукового пізнання соціально-правових явищ в їхніх суперечностях, розвитку та змінах, що дає змогу об'єктивно оцінити рівень й ефективність запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху в Україні; формально-логічний метод, за допомогою якого виявлено елементи правового механізму запобігання розглядуваній категорії правопорушень; порівняльно-правовий метод застосовано під час аналізу чинного законодавства та міжнародних нормативних актів. Теоретичним підґрунтям публікації стали праці вітчизняних та іноземних учених, присвячені аспектам запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Наукова новизна публікації полягає в тому, що окреслено основні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху в Україні. Запропоновано низку рекомендацій, що можуть бути ефективно використані у запобіжній діяльності. Наведено статистику порушень швидкості руху з моменту впровадження автоматичної фіксації на дорогах України. Встановлено зв'язок між перевищенням водіями швидкості та кількістю дорожньо-транспортних пригод з тяжкими наслідками. Зроблено висновок, що основними причинами дорожньо-транспортних пригод, які призвели до смертельних наслідків є такі: невідповідна швидкість руху; порушення правил маневрування; виїзд на смугу зустрічного руху; керування транспортом у нетверезому стані; порушення правил проїзду перехресть; недотримання дистанції. Вивчення дорожніх та інших причин та чинників, які мають значний вплив на збільшення кількості аварійності, є важливим завданням для проведення досліджень щодо підвищення безпеки руху та розробки ефективних заходів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, дорожньо-транспортна пригода, запобігання кримінальним правопорушенням, транспорт, загальносоціальне запобігання, правила дорожнього руху.

The purpose of article is to study the theoretical and applied aspects of crime prevention in the field of road traffic, to develop proposals for effective measures to prevent this category of crimes in Ukraine. Methodological tools are selected in accordance with the purpose, specifics of the object and subject of research. In the process of research the dialectical method of scientific knowledge of social and legal phenomena in their contradictions, development and changes is used, which allows to objectively assess the level and effectiveness of prevention of traffic crimes in Ukraine; formal-logical method, by means of which the elements of the legal mechanism of prevention

© МОЗОЛЬ С.А. – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права (Національна академія внутрішніх справ)

© ГУЦУЛЯК М.Я. – кандидат юридичних наук, доцент, викладач кафедри спеціальності «Право» (Львівський національний аграрний університет)

of the considered category of crimes are revealed; comparative law method was used in the analysis of current legislation and international regulations. The theoretical basis of the publication was the work of domestic and foreign scientists on aspects of crime prevention. The scientific novelty of the publication is that it outlines the main measures to prevent traffic crimes in Ukraine. A number of recommendations have been proposed that can be effectively used in prevention activities. Statistics of speed violations since the introduction of automatic fixation on the roads of Ukraine are given. The connection between speeding and the number of accidents with serious consequences has been established. It was concluded that the main causes of traffic accidents that led to fatal consequences are the following: inappropriate speed of movement; violation of maneuvering rules; leaving the oncoming traffic lane; driving while intoxicated; Violation of traffic rules at the intersection; not keeping the distance. The study of road and other causes and factors that have a significant impact on increasing the number of accidents is an important task for research to improve traffic safety and develop effective measures to prevent road crimes.

Key words: *road safety, traffic accident, crime prevention, transport, general social prevention, traffic rules.*

Вступ. Проблема безпеки дорожнього руху в Україні добре проглядається через призму смертності та травматизму людей на дорозі, кількості пошкоджених транспортних засобів тощо. Якщо порівнювати показники смертності людей на дорогах в нашій державі з європейськими країнами, то зрозумілим є те, що показники безпеки руху в Україні є найнижчими, а рівень смертності – найвищим [1, с. 14].

Мета і завдання дослідження. Мета та завдання публікації – здійснення кримінологічного аналізу кримінальних правопорушень в сфері дорожнього руху, шляхом вивчення судової практики щодо розглядуваних кримінальних проваджень, законодавства та підзаконних нормативних актів, що слугують кримінологічній оцінці кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Розробка ефективних заходів запобігання кримінальним правопорушенням в сфері дорожнього руху, з метою мінімізації трагічних випадків на дорозі.

Безпека дорожнього руху є однією з важливих проблем планетарного масштабу, адже аварійність на автомобільному транспорті залишається серйозним викликом сучасній цивілізації.

Теоретичні та практичні шляхи розв'язання безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту розроблялися такими науковцями, як А.М. Бабенко, В.С. Батиргареева, Ю.П. Битяк, В.І. Борисов, В.І. Василенко, В.М. Гарашук, С.В. Гізімчук, В.В. Голіна, Б.М. Головкін, Ю.Б. Данильченко, О.М. Джу́жа, В.І. Жульов, В.Ю. Кваши́с, М.Г. Колодяжний, В.А. Мисливий, О.В. Новіков, К.О. Полтава [3, с. 184].

Виклад основного матеріалу. Ми поділяємо думку науковця Мисливого В. А., який вказує на те, що особливістю розглядуваної категорії кримінальних правопорушень є те, що при кримінально-правовій оцінці діянь щодо безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту необхідно враховувати: 1) особливості бланкетного характеру ст. 286 КК України; 2) сукупність ознак, вказаних у Правилах дорожнього руху (далі також ПДР), що характеризують транспортний засіб як предмет складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. ст. 286, 287, 289, 290 КК України; 3) при кримінально-правовій оцінці діянь, передбачених ст. 286 КК, законодавче регулювання безпеки дорожнього руху; 4) застосування окрім ПДР інших нормативно-правових актів, що регулюють безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту; 5) загальне та спеціальне значення Правил дорожнього руху приписів, які поділяються на соціальні, організаційні, статусні, технічні, технологічні, інформаційні, медичні та інші; 6) того, що положення законодавчих та нормативно правових актів містять приписи, що можуть стосуватися обставин, які обтяжують покарання; 7) необхідності обов'язкового визначення щодо наявності та обґрунтування причинного зв'язку між порушенням ПДР та суспільно небезпечними наслідками [2, с. 102].

У статті Ю.Б. Данильченко «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: кримінологічний аналіз основних показників злочинності» проведено аналіз основних статистичних показників злочинності, які пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [4, с. 106–108]. Це дослідження спирається на статистичні дані, які містяться у щорічних звітах Офісу Генерального прокурора України та Патрульної поліції Національної поліції України. Дослідження охоплено 2016–2020 рр. У статті

проаналізовано основні статистичні показники, які використовує кримінологічна наука для характеристики того чи іншого виду злочинної діяльності, зокрема абсолютні рівні злочинності та судимості, коефіцієнти злочинної інтенсивності та злочинної активності, структури й географії та динаміки кримінальних правопорушень у сфері порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [4, с. 106–108].

За 2020 рік від дорожньо-транспортних пригод загинуло 2188 людей. Усього ж протягом зазначеного року правоохоронними органами було обліковано 15 795 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. У їхній структурі провідне місце посідають кримінальні правопорушення, що вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті (статті 286–291 КК) – 15 398 (або близько 97%) [6].

Проведений аналіз кримінологічної безпеки України та системи її забезпечення дозволяє констатувати, що існує реальна загроза глобалізації кримінальних загроз. Ця теза дозволяє говорити про необхідність подальшої оптимізації діяльності всіх суб'єктів системи забезпечення безпеки у боротьбі зі злочинністю як однієї з основних загроз внутрішньої безпеки українського суспільства [20, с. 104].

Зважаючи на встановлені та проаналізовані статистичні показники по Україні, важливим є також вивчення і регіональних особливостей. Рівень злочинності на автомобільному та міському електротранспорті Київської області свідчить про наявність тривожних тенденцій. Так, тільки за січень 2021 року кількість зареєстрованих кримінальних правопорушень становить 317, що на 22,7% більше за минулорічний показник цього ж місяця. За цей же період 2021 року сталося 76 дорожньо-транспортних пригод, що на 31,6% більше за період січня 2020 року (52 ДТП). Із них внаслідок ДТП було травмовано 89 осіб та загинуло 5 осіб. У 2020 році внаслідок ДТП було травмовано 66 осіб, а загинуло – 6 [8].

Серед засуджених у 2020 році суттєво переважають чоловіки – 2423 (95,1 %) особи. Жінок, засуджених за статтею 286 КК України, – лише 125 (4,9 %) осіб, що обумовлено як меншою їх кількістю серед водіїв, так і більшою обережністю за кермом. Скоїли злочин у стані алкогольного сп'яніння 570 (22,4 %) осіб, що свідчить про велику роль алкоголю як чинника, що призводить до злочинної поведінки [9, с. 172].

Віковий склад засуджених на момент учинення кримінального правопорушення є таким: від 14 до 16 років – одна (0,04 %) особа, від 16 до 18 років – 22 (0,9 %) особи, від 18 до 25 років – 454 (17,8 %), від 25 до 30 років – 421 (16,5 %), від 30 до 50 років – 1210 (47,5 %), від 50 до 65 років – 365 (14,3 %), понад 65 років – 75 (2,9 %) [9, с. 172].

Згідно з даними статистики, понад 66 % правопорушень трапляються з вини водіїв, 25–30 % – з вини пішоходів. З вини водіїв індивідуальних автомобілів сталося більше як 60 % ДТП, що призвели до смертей і травм. Водночас 20 % ДТП спричинили водії, які перебували в нетверезому стані. Середня кількість потерпілих на 10 тис. населення становить вісім осіб, кількість ДТП на 10 тис. транспортних одиниць – 16 553 осіб [10, с. 122].

Заняття засуджених на момент учинення кримінального правопорушення є такими: робітники – 623 особи (24,5 %), державні та інші службовці – 70 (2,7 %), приватні підприємці – 131 (5,1 %), працівники господарських товариств – 103 (4,0 %), пенсіонери, у тому числі інваліди, – 205 (8,0 %), безробітні – 59 (2,3 %). Працевдатних, які не працювали і не навчалися, – 1173 особи (46,0 %), із них 90 (3,5 %) осіб мають незняту і непогашену судимість. Таким чином, великий відсоток незайнятих осіб (з поправкою на кількість офіційно не зареєстрованих працівників) свідчить про ймовірні ознаки асоціальності в поведінці цих злочинців [9, с. 172–173].

Враховуючи викладене, нині нагальною є потреба в активній протидії даному виду злочинності й удосконаленні системи запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень, своєчасному виявленні та усуненні їх причин й умов [19, с. 96].

Дорожньо-транспортні пригоди викликані різними причинами та детермінантами. Вивчення їх дуже важливе для розроблення заходів щодо забезпечення безпеки руху. На підставі аналізу ДТП в населених пунктах виявлено, що розміри аварійності залежать від таких чинників: інтенсивність та швидкість руху, склад транспортного потоку, технічний стан вулиць та доріг, умови видимості, наявність зупинок міського пасажирського транспорту, схеми організації дорожнього руху в межах перехрестя, інтенсивність пішохідного руху, технічний стан транспортного засобу, психофізіологія учасників дорожнього руху [13, с. 912].

Через незадовільний стан вулиць і доріг відбувається 18 % усіх ДТП. Причому найбільш небезпечними щодо аварійності є дороги обласних центрів, найменш небезпечними – селищні та районні. Пік автотранспортних правопорушень припадає на квітень і вересень; стосовно часу

доби – на період 17:00–19:00, 22:00–24:00. У квітні на автошляхи масово виїждять водії індивідуального транспорту (автомобілів, мотоциклів, велосипедів). Вересень – місяць повернення з відпусток автолюбителів, початок занять у навчальних закладах, період інтенсифікації сільгоспперевезень [10, с. 142].

Найтяжчі ДТП відбуваються саме в період мінімальної біологічної ефективності та надійності водія, оскільки для однієї і тієї ж швидкості перероблення інформації потрібний більший рівень емоційної напруги. Також імовірність скоєння ДТП зростає у разі збільшення часу знаходження водія за кермом. Так, на 4-й годині роботи швидкість перероблення інформації 16 біт/с здійснюється за умови частоти пульсу 111 % відповідно до фону, а на 10-й годині роботи – за умови частоти пульсу 138 % [14, с. 79].

Наїзд на пішохода є одним з найпоширеніших видів дорожньо-транспортних пригод у населених пунктах. Тільки протягом 2019 року в таких дорожньо-транспортних пригодах загинуло 1900 пішоходів і 9934 пішоходи були травмовані. Внаслідок дорожніх аварій 40 % усіх дорожньо-транспортних пригод мали смертельні наслідки. Всього ж за останні п'ять років в Україні загинуло більше 10 тисяч пішоходів і понад 57 тисяч були травмовані [14, с. 79–80].

Враховуючи, небезпеку кримінальних правопорушень щодо безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту пропонуємо заходи запобігання, зазначені нижче. Відповідно під запобіганням ми розуміємо діяльність фізичних та юридичних осіб, спрямована на профілактику, відвернення та припинення суспільно небезпечних діянь [21, с. 159].

Найважливішим напрямом загальносоціального запобігання порушенню ПДР є забезпечення якісної підготовки та підвищення кваліфікації водіїв.

В якості ефективного заходу впливу на учасників дорожнього руху пропонуємо використання соціальної реклами. Адже відомо, що добре зроблена реклама привертає вашу увагу і залишається в пам'яті тривалий час, і це як раз той ефект, який потрібен проблемам, пов'язаним із порушеннями у транспортній сфері. Змусити людей замислитися і спонукати до дії – перший крок на шляху до суттєвих змін. Рекламними агентствами країн світу розроблено дієві соціальні реклами з метою попередження небезпечної їзди за кермом в алкогольному та іншому сп'янінні та забезпечення безпеки дорожнього руху. Так, індійське агентство Mudra Group у своїй рекламі закликає водіїв бути уважними за кермом і не розмовляти по мобільному телефону, що може призвести до непоправних наслідків. Канадське рекламне агентство SAAQ розробило рекламні плакати зі слоганом «Пристебніться. Живіть», що закликають водіїв пристебнутися за кермом. Ісландська соціальна реклама пропонує громадянам напідпитку відразу визначитися із транспортом і вибрати таксі, поліцію, швидку чи похоронне бюро [7, с. 179–180].

Слушними слід визнати пропозиції кримінологів щодо посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, зокрема, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (ст. 286 КК України). На нашу думку, варто також посилити кримінальну й адміністративну відповідальність, насамперед у разі настання тяжких наслідків (смерті чи тяжких тілесних ушкоджень), за інші злочини та правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема:

випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК України). Це стосується і виїзду в рейс або на лінію технічно несправних транспортних засобів, і допуску до керування транспортним засобом особи в нетверезому стані, іншого грубого порушення правил експлуатації, що становить загрозу та спричиняє шкоду життю та здоров'ю громадян [11, с. 165].

порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України). Неналежний стан автомобільних доріг, переїздів, споруд на шляхах сполучення, недбале здійснення реконструкції та ремонту доріг знижує рівень безпеки умов руху транспортних засобів і подеколи є причиною загибелі людей, завдання їм тілесних ушкоджень, настання інших тяжких наслідків [11, с. 166–167].

незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України), знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України) позбавляє можливості ідентифікувати транспортний засіб. Це, відповідно, перешкоджає розкриттю кримінальних правопорушень, зокрема викрадення транспортних засобів [11, с. 166].

Загалом близько 90% всіх ДТП стаються на території населених пунктів України, де більшість вулиць і доріг знаходиться в комунальній власності. Але органи місцевого самоврядування адекватно не реагують на ці виклики й не використовують увесь арсенал засобів і методів для

підвищення безпеки дорожнього руху. В кращому разі ці засоби зводяться до ремонту доріг, нанесення дорожньої розмітки, обслуговування знакового і світлофорного господарства. У гіршому – не роблять і цього [18, с. 124–125].

В таких умовах, важливого значення набувають питання розвитку та вдосконалення вулично-дорожньої мережі міст, а також удосконалення організації дорожнього руху, зокрема способу організації руху на перехрестях. Реконструкція нерегульованих перехресть та введення світлофорного регулювання дозволяють значно знизити аварійність на вулицях міст. Найчастіше дорожньо-транспортні пригоди відбуваються внаслідок таких технічних недоліків дороги: незадовільний стан вулично-дорожньої мережі міста, недоліки в організації дорожнього руху, недостатня ширина проїзної частини, недостатня видимість. Крім того, причиною дорожньо-транспортних пригод може бути характер руху, що не відповідає дорожнім умовам, наприклад під час руху на перехресті вулиць, вздовж кривої та ухилів тощо [15, с. 94].

Таким чином, на перетинаннях вулиць і доріг показники безпеки та стан аварійності залежать від способу організації руху. Достатньо ефективним рішенням для покращення умов руху на перехрестях є облаштування кільцевих розв'язок на магістралях та вулицях міста [16, с. 39].

Запровадження автоматичної фіксації кримінальних порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху може стати ефективним превентивним заходом зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Основні переваги автоматичної відеофіксації порушень: суттєве зменшення кількості ДТП і постраждалих; виключення корупційної складової під час фіксації правопорушень та оформленні відповідних адміністративних матеріалів.

Однією з причин, що перешкоджають ефективному застосуванню сучасних технологій під час контролю за дотриманням транспортного законодавства, є неоднозначне розуміння правових презумпцій та юридичної відповідальності автовласників. Можна прогнозувати, що несумлінних водіїв це спонукатиме до неправомірних дій з метою уникнення відповідальності, наприклад, реєструвати транспортний засіб на підставних осіб, які не мають майна; керувати автомобілем із забрудненими номерними знаками; залучати підставних осіб, щоб вони взяли відповідальність за порушення на себе тощо.

Таким чином, доцільним є використання світового досвіду. Так, до спільних рис процедур провадження за фактами фіксації порушень правил дорожнього руху в різних країнах світу можна віднести такі:

Встановлюється презумпція притягнення до відповідальності власника транспортного засобу, на якому було вчинено правопорушення.

Не передбачається ідентифікація особи, яка перебувала за кермом транспортного засобу в момент вчинення правопорушення.

Діє процедура звільнення власника транспортного засобу від відповідальності у разі протиправного вибуття транспортного засобу чи номерних знаків; перебування за кермом транспортного засобу на законних підставах іншої особи.

Обов'язок надання доказів щодо своєї непричетності до вчиненого правопорушення покладається на власника транспортного засобу.

Передбачена можливість власника транспортного засобу оскаржити накладене стягнення [12, с. 291].

На нашу думку, також доцільно розробити окремі методичні рекомендації щодо процедури розроблення і виконання органами місцевого самоврядування місцевих і регіональних програм з підвищення безпеки дорожнього руху. Такі рекомендації мають спиратись на досвід розвинених країн світу, насамперед європейських, які досягнули суттєвого прогресу в питаннях підвищення безпеки та комфорту дорожнього руху, а також – на документи міжнародних організацій, що опікуються питаннями безпеки дорожнього руху [18, с. 126].

Наукова новизна. Доцільність проведеного наукового дослідження зумовлюється незадовільним на сучасному етапі рівнем безпеки дорожнього руху та 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. На цьому у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій [3, с. 184]. Метою статті є дослідження дієвості запровадження запобіжних заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Висновки. Таким чином, враховуючи вищезазначене, забезпечення безпеки транспортних процесів має забезпечуватися шляхом: – удосконалення державної системи забезпечення

безпеки на транспорті; – утворення у системі центрального органу виконавчої влади у галузі транспорту органу державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті; – упровадження сучасних інформаційних технологій здійснення контролю за безпекою на транспорті, створення супутникових систем контролю та регулювання руху транспортних засобів; – удосконалення порядку допуску суб'єктів господарювання до провадження діяльності з перевезення пасажирів і вантажів; – підвищення рівня облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів з метою забезпечення безпеки дорожнього руху; – підвищення вимог до безпечності конструкцій транспортних засобів; – удосконалення та розвитку державної системи забезпечення безпеки проведення операцій, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів, розроблення відповідних нормативно-правових актів, створення реєстру небезпечних вантажів [17, с. 58–59].

Список використаних джерел:

1. Бабій М. В., Кучвара І. М. Ключові проблеми безпеки дорожнього руху в Україні Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). Кривий Ріг, 2017. 291 с.
2. Мисливий В. А. Кримінально-правове значення законодавства про дорожній рух. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2019. № 14. С. 101–108. URL: <https://doi.org/DOI:10.31733/2078-3566-2019-4-101-108>
3. Христяч І.О. Основні тенденції зміни правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Київський часопис права*. 2021. № 3. С. 183–189. URL: <https://doi.org/10.32782/klj/2021.3.29>
4. Данильченко Ю.Б. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: кримінологічний аналіз основних показників злочинності. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2021. № 1(24). С. 106–115.
5. Звіт Всесвітньої організації охорони здоров'я проглобальний статус з питань безпеки дорожнього руху (2018). DOI: https://www.who.int/nasilna_prepre-senost_prevencije/road_safety_status/2018/uk .
6. Статистика Генеральної прокуратури України : Офіційний сайт Генеральної прокуратури України. URL: <https://old.gp.gov.ua/ua/statinfo.html> (дата звернення: 10.05.2022).
7. Блага А. Б., Короленко О. В. Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, скоєних на автомобільному та міському електротранспорті. *Право і суспільство*. 2021. № 1. С. 176–180. URL: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2021.1.27>
8. Статистика ДТП в Україні : Офіційний сайт Патрульної поліції України. DOI: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 10.05.2022).
9. Хелік В. Поняття та зміст порушень правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. *Вісник Пенітенціарної асоціації України*. 2019. № 2. С. 168–177. URL: <https://doi.org/10.34015/2523-4552.2019.2.17> (дата звернення: 11.05.2022).
10. Кримінологія : навч. посіб. / [О. М. Джужа, В. В. Василевич, Ю.Ф. Іванов та ін.]; за заг. ред. О. М. Джужі. – Київ : Прецедент, 2009. – 208 с.
11. Сюравич В. Г. Запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням в контексті реформування Національної поліції в Україні. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2018. 1(106). С. 158–172.
12. Проценко О. Попередження дорожньо-транспортних пригод за допомогою автоматичної фото-відеофіксації порушень ПДР. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. Вип. 3, № 3. С. 288–294. URL: <https://doi.org/10.31733/2078-3566-2020-3-288-294> (дата звернення: 11.05.2022).
13. Singh R., Conjete S., Banerjee R. Assessment of driver stress from physiological signals collected under real time semi urban driving scenarios. *International Journal of Computation Intelligence Systems*. 2014. Vol.7, No. 5. P. 909–923.
14. Prasolenco O., Lobashov O., Galkin A. The Human Factor in Road Traffic Citi. *International Journal of Automation. Control and Intelligent Systems*. 2015. Vol.1, No. 3. P. 77–84.
15. Коваленко Л. Основні причини дорожньо-транспортних пригод та їх наслідки. *Вісник Харківського національного автомобільно-дорожнього університету*. 2019. Вип. 2, № 86. С. 94. URL: <https://doi.org/10.30977/bul.2219-5548.2019.86.2.94>
16. Eugene R., Luttrell G., Russell E., Rys M. Modeling traffic flows and conflicts at roundabouts. *Mack-Blackwell rural Transportation Center University of Arkansas. Kansas State University City of Manhattan*. February 2000. P. 36–51.

17. Вовк Ю. Я., Вовк І. П., Пришляк В. Р. Можливість застосування блокчейн технологій в системі забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). Кривий Ріг, 2017. 291 с.

18. Козоріз В. П. Уроки Харківської трагедії. Роль органів місцевого самоврядування у підвищенні безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). Кривий Ріг, 2017. 291 с.

19. Тичина Д. М. Удосконалення діяльності прокуратури в державному механізмі запобігання злочинам в Україні. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2017. № 1(102). С. 88–98.

20. Мозоль С. А. Заходи забезпечення кримінологічної безпеки. *Європейські перспективи*. 2018. № 2. С. 102–107. URL: <http://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/EP-2018-2/EP-2018-2.pdf>.

21. Вознюк А. А. Концептуальні засади запобігання суспільно небезпечним діянням. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2016. № 2(99). С. 156–165.

УДК 340.5:343.35

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2022.3.41>

НАЛУЦИШИН В.В., НАЛУЦИШИН В.В.

**ВИДИ КОРУПЦІЙНИХ ЗЛОЧИНІВ
(НА ПРИКЛАДІ ФРАНЦУЗЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ)**

**TYPES OF CORRUPTION CRIMES
(ON THE EXAMPLE OF THE FRENCH REPUBLIC)**

У статті досліджено сучасний стан кримінально-правової протидії корупційним злочинам у Французькій Республіці. Констатовано, що Франція є державою з розвинутою правовою системою та добре продуманим антикорупційним законодавством. Акцентовано увагу на те, що антикорупційні норми французького законодавства містяться у низці законів. Головним законом, який передбачає кримінальну відповідальність за корупційні діяння, є КК Франції (Code pénal). Зазначено, що норми французького кримінального законодавства, спрямовані на боротьбу з корупцією, є досить різноманітними. Виокремлено види корупційних злочинів: 1) корупція як досягнення надання будь-якої вигоди для себе чи будь-кого шляхом нелегальних змов; 2) використання своєї посади в особистих інтересах для отримання доходів чи будь-яких цінностей (хабарництво); 3) використання свого впливу на прийняття рішень з метою отримання або надання вигоди (торгівля впливом); 4) фаворитизм (перевага); 5) втручання у вирішення справи, в якій є особистий інтерес. Звернуто увагу на те, що в КК Франції достатньо ґрунтовно регламентована відповідальність публічних посадових осіб за хабарництво у різних його формах. Предметом хабара можуть бути як майнові, так і немайнові блага (обіцянки, подарунки, будь-які переваги чи пільги та інше). Різновидом хабарництва є торгівля впливом. Встановлено відповідальність за різні види незаконного одержання

© НАЛУЦИШИН В.В. – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри кримінального права та процесу (Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова)

© НАЛУЦИШИН В.В. – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального права та процесу (Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова)