

**МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

КОЗАК НАТАЛІЯ ВОЛОДИМИРІВНА



УДК 343.97:343.346(477)

**ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРИКЛАДНІ АСПЕКТИ ЗАПОБІГАННЯ
КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ РУХУ
ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

12.00.08 – кримінальне право та кримінологія;
кримінально-виконавче право

**Реферат дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора юридичних наук**

Ірпінь – 2026

Дисертацією є рукопис

Робота виконана на кафедрі кримінального права та процесу Державного податкового університету

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент Національної
академії правових наук України,
заслужений діяч науки і техніки України

Головкін Богдан Миколайович,
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого,
декан факультету слідчої та детективної діяльності

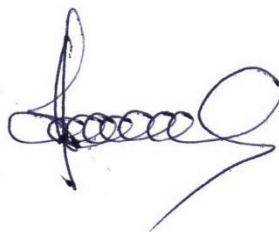
доктор юридичних наук, професор
Конопельський Віктор Ярославович,
Одеський державний університет внутрішніх справ,
завідувач кафедри кримінального права та кримінології

доктор юридичних наук, професор
Тичина Дмитро Михайлович,
Національна академія внутрішніх справ,
провідний науковий співробітник
науково-дослідної лабораторії з проблем протидії злочинності

Захист відбудеться «23» липня 2026 року о 09⁰⁰ год на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 27.855.02 в Державному податковому університеті за адресою: 08205, Київська область, м. Ірпінь, вул. Університетська, 31

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Державного податкового університету за адресою: 08205, Київська область, м. Ірпінь, вул. Університетська, 31

**Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради**



Ігор ГРИЦЮК

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Обґрунтування вибору теми дослідження. Забезпечення безпеки дорожнього руху та належної експлуатації транспортних систем є одним із базових пріоритетів державної політики України й важливою складовою соціальної стабільності, що потребує постійного реагування на динамічні суспільні трансформації та технологічний розвиток, особливо в умовах воєнного стану. Водночас інтенсивне розширення транспортної інфраструктури, зростання, зокрема, автомобільних потоків і впровадження новітніх видів зазначених засобів пересування поряд із позитивним соціально-економічним ефектом формують нові та більш складні загрози для правопорядку, життя, здоров'я й майнових прав учасників дорожнього руху. У цьому контексті особливої гостроти набуває проблема кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту з огляду на їх масштабні соціальні, економічні та безпекові суспільно небезпечні наслідки для держави.

До того ж травматизм і смертність унаслідок транспортних деліктів, спричинених як необережною, так і умисною поведінкою винних осіб, залишаються одними із найсерйозніших глобальних викликів сучасності. Так, за узагальненими оцінками Всесвітньої організації охорони здоров'я за 2020–2025 рр., щороку через дорожньо-транспортні пригоди гине приблизно 1,3 млн осіб, а кількість травмованих сягає майже 50 млн, в державах із розвиненою економікою сукупні фінансові втрати від таких подій становлять 2–5 % валового внутрішнього продукту, що свідчить про системний характер проблеми. Водночас інші кримінальні правопорушення в транспортній сфері (незаконне заволодіння транспортними засобами, умисне пошкодження інфраструктури, диверсійні та терористичні прояви) істотно підвищують рівень суспільної небезпеки кримінальних правопорушень, що посягають на охоронювані законом об'єкти у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, та ускладнюють у зв'язку з цим запобіжну діяльність правоохоронних і контролювальних органів, а також інших суб'єктів протидії злочинності.

Такий висновок ґрунтується також на результатах аналізу показників стану безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні за останні роки, який засвідчує збереження високого рівня криміногенних ризиків і негативні тенденції до їхнього посилення. Зокрема, тільки у 2020–2021 рр. було зафіксовано зростання кількості таких подій із кримінальними ознаками на 8 %, що супроводжувалося водночас збільшенням втрат людського потенціалу на 5 %. Натомість у 2022–2024 рр., попри істотні соціально-економічні трансформації в зазначеній сфері суспільних відносин, щорічно реєструвалося від 15 до 17 тис. кримінальних правопорушень, пов'язаних із недотриманням вимог безпеки руху та експлуатації транспорту, з яких майже 25–30 % мали тяжкі або особливо тяжкі суспільно небезпечні наслідки.

Аналогічні тенденції були зафіксовані й у подальші роки. Так, за оцінками фахівців, лише 2025 року спостерігалось не тільки погіршення кількісно-якісних показників цього виду злочинності, а й з'явилися нові форми протиправної діяльності, пов'язаної з використанням цифрових технологій у транспортній сфері, що спричинило багатомільярдні економічні втрати, а також інші збитки як прямої та побічної, а також моральної шкоди й упущеної вигоди.

До детермінант, які спричинюють та обумовлюють зазначений вид злочинності

в Україні, потрібно віднести те, що чинні правові й інституційні механізми запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту дедалі меншою мірою відповідають сучасним викликам і потребують суттєвого оновлення. Водночас фрагментарність профілактичних підходів, а також відсутність єдиного концептуального бачення й недостатній рівень наукового забезпечення запобіжної діяльності зумовлюють нагальну потребу в комплексному теоретико-прикладному осмисленні зазначеної проблематики. Саме такий підхід створює передумови для формування ефективних стратегій протидії цій категорії кримінальних правопорушень з урахуванням актуальних криміногенних ризиків, суспільно небезпечних явищ і процесів, що пов'язані з детермінаційним комплексом причин і умов, які сприяють формуванню та реалізації механізму протиправної поведінки винних осіб у вказаній сфері суспільних відносин.

Аналіз наукових публікацій, дисертаційних досліджень, монографій і методичних матеріалів, а також інших доктринальних джерел свідчить про наявність ґрунтовних напрацювань у сфері кримінологічного забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Зокрема, вагомий внесок у формування методологічних засад дослідження цієї проблематики здійснили вітчизняні науковці, серед яких: Ю. Ф. Брисковська, Ю. Ф. Іванов, В. П. Корнєв, С. Є. Кравченко, М. О. Петров, С. С. Свірін, С. С. Чернявський, В. К. Абламов, Г. К. Авдєєва, І. І. Сидоренко, О. В. Хрипунов, А. М. Шульга, В. І. Ткаченко та інші. Загальні принципи кримінологічної профілактики, що лягли в основу цієї дисертації, розвинули також Ю. В. Абакумова, Ю. В. Александров, Л. В. Багрій-Шахматов, О. М. Бандурка, В. С. Батиргарєєва, В. І. Борисов, В. М. Бурдін, В. О. Глушков, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, В. К. Грищук, Н. О. Гуторова, І. М. Даньшин, Т. А. Денисова, О. М. Джужа, В. М. Дрьомін, О. О. Дудоров, А. П. Закалюк, В. П. Ємельянов, О. Г. Кальман, О. Г. Колб, В. Я. Конопельський, І. М. Копотун, М. В. Корнієнко, О. М. Костенко, І. П. Лановенко, О. М. Литвак, О. М. Литвинов, М. І. Мельник, В. А. Мисливий, П. П. Михайленко, Ю. В. Нікітін, А. В. Савченко, Є. Л. Стрельцов, В. Я. Тацій, Д. М. Тичина, В. В. Топчій, В. О. Туляков, П. Л. Фріс, В. І. Шакур, О. О. Юхно, Н. М. Ярмиш, О. Н. Ярмиш тощо.

Узагальнення наукових джерел і дисертаційних досліджень засвідчує, що, попри значний масив наукових праць, на доктринальному рівні залишається недостатньо дослідженою низка принципів питань, що безпосередньо обумовили вибір об'єкта, предмета, мети й завдань цього дослідження, зокрема: неповною мірою з'ясовано зміст поняття «запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»; недостатньо обґрунтовано місце ст. 289 КК України в розділі XI Особливої частини КК України, а не в розділі VI «Злочини проти власності» з огляду на міжнародні стандарти та практику Європейського суду з прав людини; на науковому рівні не виведено цілісне поняття «кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту», включно із незаконним заволодінням ТЗ; не досить чітко сформульовано віктимологічні засади запобігання, зокрема з урахуванням новітніх технологій (як-от дрони, GPS-глушилки, «розумні» замки); потребують також кардинального вдосконалення змістовні елементи діяльності всіх суб'єктів профілактики на рівні їхньої запобіжної діяльності (загальносоціальний, спеціально-

кримінологічний та індивідуально-віктимологічний).

Подолання зазначених правових прогалин і колізій та розробка на їхній основі цілісної науково обґрунтованої трикомпонентної багаторівневої проактивної системи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту з урахуванням умов воєнного стану, цифрових та інших потенційних і реальних загроз, а також євроінтеграційних зобов'язань України й визначає наукову новизну та практичну значущість цього дослідження й обумовлює потребу в активізації та здійсненні комплексних доктринальних пошуків у зазначеній галузі суспільних відносин.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Дисертаційне дослідження виконано відповідно до пріоритетних напрямів розвитку правової науки та державної політики у сфері забезпечення правопорядку на транспорті, визначених Законом України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ «Про дорожній рух», Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року від 21.12.2020 № 1287, Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року від 21.10.2020 № 1360-р, Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року від 27.12.2024 № 1550, Стратегією розвитку автомобільних доріг на 2024–2030 роки; Комплексним стратегічним планом реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023–2027 роки від 11 травня 2023 року № 273/2023; проектом технічної допомоги AASISTS 2 «Подальша підтримка імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Національної транспортної стратегії» (2022–2025 рр.), затверджений Міністерством інфраструктури України та Європейською Комісією 01.01.2022, Концепцією розвитку сектору безпеки і оборони України від 14.03.2016 № 92/2016, Національною стратегією у сфері прав людини від 24.03.2021 № 119/2021.

Тему дисертації затверджено рішенням Вченої ради Державного податкового університету від 30 жовтня 2025 року (протокол № 3).

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є розроблення науково обґрунтованих доктринальних підходів, напрямів і практичних рекомендацій щодо вдосконалення правового механізму запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні з урахуванням сучасних криміногенних викликів, загроз і посягань, а також євроінтеграційних процесів і міжнародних зобов'язань нашої держави як кандидата на членство в Європейському Союзі та майбутнього члена НАТО.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі завдання:

- проаналізувати стан наукової розробки питань, що стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту;
- з'ясувати поняття запобігання кримінальних порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- обґрунтувати методологію дослідження, пов'язаного з безпекою руху та експлуатації транспорту;
- визначити поняття кримінологічної характеристики у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- встановити основні кримінологічні значущі показники злочинності у сфері

безпеки руху та експлуатації транспорту;

- обґрунтувати детермінанти, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- здійснити кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- виявити та систематизувати віктимологічні аспекти вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- визначити зміст, сутність і види міжнародно-правових актів у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- охарактеризувати й оцінити ефективність позитивної міжнародної практики запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- вивчити й узагальнити вплив рішень Європейського суду з прав людини на вдосконалення законодавчих актів, які регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту;
- з'ясувати зміст і сутність загальносоціального запобігання кримінального правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- розкрити змістовну спрямованість спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту;
- розкрити змістовну спрямованість запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту на індивідуальному й віктимілогічному рівнях.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Предметом дослідження є теоретичні й прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

Методи дослідження. Для досягнення поставленої мети й реалізації визначених завдань у дисертаційному дослідженні використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів наукового пізнання. Зокрема, *діалектичний метод* застосовано для аналізу кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в їхньому взаємозв'язку та розвитку з іншими соціально-правовими явищами й процесами (усі підрозділи дисертації); *історичний метод* – для дослідження еволюції законодавства та правозастосовної практики у сфері транспортної безпеки (підрозділ 1.1); *порівняльно-правовий метод* – для аналізу міжнародного та зарубіжного досвіду запобігання злочинам на транспорті (підрозділи 3.2, 3.3); *статистичний метод* – для опрацювання кількісно-якісних показників злочинності в досліджуваній сфері (підрозділи 2.2, 2.4); *метод системного аналізу* – для розгляду запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту як цілісної багаторівневої системи (підрозділи 4.1–4.3); *методи анкетування та інтерв'ювання* – для збору й узагальнення емпіричних даних (усі підрозділи дисертації); *метод узагальнення та моделювання* – для формування концептуальних положень і практичних рекомендацій (усі підрозділи дисертації);

формально-логічний метод – для аналізу правових норм і категорій (усі підрозділи дисертації); метод *експертних оцінок* – для визначення ефективності запобіжних заходів і виявлення латентних детермінант цього виду злочинності (усі підрозділи дисертації).

Емпіричну базу дослідження склали: офіційні статистичні дані Офісу Генеральної прокуратури, Національної поліції України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби статистики України за період 2020–2025 років щодо кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; матеріали 450 кримінальних проваджень, розглянутих судами України за цією категорією злочинів; результати анонімного опитування (3 768 осіб), проведеного в 12 регіонах України (Вінницькій, Волинській, Житомирській, Закарпатській, Івано-Франківській, Київській, Львівській, Полтавській, Рівненській, Хмельницькій, Черкаській і Дніпропетровській областях) та узагальнена інформація про результати вивчення 1 тис. 245 адміністративних деліктів, що стосуються предмета цього дослідження; дані міжнародних організацій та наукові публікації з досліджуваної проблематики.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що в дисертації вперше в українській кримінологічній науці на монографічному рівні розроблено й обґрунтовано цілісну трикомпонентну багаторівневу проактивну систему запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з урахуванням загроз і викликів та посягань на зазначені об'єкти в умовах воєнного стану (2022–2025 рр.), а також у повоєнний період розвитку нашої держави відповідно до вимог і завдань євроінтеграційного курсу України як держави-кандидата на членство в Європейському Союзі.

У роботі сформульовано низку положень і висновків, що мають важливе теоретичне та практичне значення, зокрема:

вперше:

- на монографічному рівні проведено комплексне кримінологічне дослідження проблематики запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, в якому інтегровано кримінально-правовий, кримінологічний, нормативно-правовий, соціально-психологічний, інфраструктурний і технологічний підходи, що стосуються цієї проблематики. Це дало змогу сформувати цілісну теоретико-методологічну модель генезису, причинного комплексу та детермінації сучасної транспортної злочинності в Україні з урахуванням впливу воєнного стану, цифрових і гібридних загроз, а також євроінтеграційних зобов'язань держави. Генеза транспортної злочинності розкривається як результат комплексної дії правових, соціальних, інфраструктурних і технологічних детермінант в умовах воєнного стану, цифровізації та євроінтеграції;

- сформульовано науково обґрунтовані основні напрями вдосконалення чинного КК України та інших законодавчих актів України, які регулюють сферу безпеки руху й експлуатації транспорту, зокрема щодо диференціації кримінальної відповідальності, криміналізації діянь, пов'язаних із втручанням у цифрові системи керування транспортом, та уточнення кваліфікуючих ознак кримінальних правопорушень, що посягають на сферу безпеки руху й експлуатації транспортних засобів, які в узагальненій формі у виді порівняльної таблиці та пояснювальної

записки спрямовані в Комітет Верховної Ради України з правоохоронної діяльності для використання відповідними суб'єктами законодавчої ініціативи з метою вдосконалення нормотворчої діяльності;

– обґрунтовано й розроблено авторську класифікацію кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, побудовану на одночасному застосуванні чотирьох критеріїв: мотивація правопорушника, об'єкт посягання, обстановка вчинення (мирний / воєнний / повоєнний стан), рівень технологічного втручання (традиційний / високотехнологічний / кібер- та телематичні ризики), що забезпечило адекватне відображення сучасних і перспективних форм транспортної злочинності, зокрема тих, що виникли або набули масового характеру в умовах воєнного стану. Розроблено багатокритеріальну класифікацію транспортних кримінальних правопорушень за мотиваційним, об'єктним, ситуаційним і технологічним критеріями;

– розроблено кримінологічну модель комплексного оцінювання детермінант злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка інтегрує соціальні, організаційні, психофізіологічні, інфраструктурні й цифрові детермінанти та дає змогу проводити прогнозування криміногенних процесів у зазначеній галузі суспільної діяльності, з урахуванням впливу на їхнє формування воєнного стану й розвитку інформаційних технологій. Розроблено інтегровану кримінологічну модель оцінювання та прогнозування транспортної злочинності з урахуванням соціальних, інфраструктурних, цифрових і воєнних детермінант;

– виведена кримінологічна характеристика суб'єкта кримінального правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка охоплює системне оцінювання соціально-демографічних, правових, мотиваційних, поведінкових, віктимологічних і ризикових параметрів, що дає змогу підвищення рівня ефективності індивідуального запобігання вчиненню суспільно-небезпечних діянь з означеного напрямку діяльності та структурована у формі багатокомпонентної моделі суб'єкта транспортного правопорушення, що охоплює соціально-статусний, правосвідомісний, мотиваційно-поведінковий, віктимологічний і ризик-орієнтований блоки;

– систематизовано міжнародні стандарти безпеки транспорту та визначено у зв'язку з цим концептуальні напрями їхньої імплементації в Україні з урахуванням наявного стану злочинності, викликів цифровізації, зміни структури транспортних ризиків та умов воєнного стану, до яких, зокрема, віднесено: діяльність щодо проведення національного законодавство до вимог ЄС, а також щодо усунення, блокування, нейтралізації тощо детермінант, які спричинюють та обумовлюють вчинення злочинів у сфері безпеки руху й експлуатації транспортних засобів, а саме: кіберзагрози інтелектуальним транспортним системам, використання дронів та GPS-глушилок, автономні транспортні засоби, підпільні цехи легалізації ТЗ, гібридні загрози воєнного часу, недостатність інфраструктурного контролю й низька віктимологічна обізнаність учасників руху;

– розроблено концептуальну модель повноважень суб'єктів запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка складається з юридично значущих елементів, що були адаптовані на законодавчому й правозастосовному рівнях за кордоном і можуть бути реалізовані в Україні в процесі

вдосконалення відповідних нормативно-правових актів та їхньої реалізації, а також з елементів цифрового моніторингу, телематичних систем, аудиту ризиків і зміцнення взаємодії відповідних суб'єктів запобігання зазначеним кримінальним правопорушенням у цій галузі суспільних відносин. Юридично значущі елементи концептуальної моделі охоплюють обов'язковий аудит інфраструктури та ризику дорожньо-транспортних пригод перед введенням нових об'єктів, спеціальну кримінальну відповідальність посадових осіб за недбалість в утриманні доріг, інтеграцію телематичних даних у кримінально-процесуальні докази, обов'язкове використання штучного інтелекту й цифрового моніторингу для профілактики та фіксації порушень, посилену взаємодію поліції, дорожніх служб і страховиків через єдині цифрові платформи;

– сформульовано комплекс науково обґрунтованих практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності запобіжної діяльності, який містить: алгоритм ідентифікації ризикових водіїв (на основі поведінкових і статистичних індикаторів), методiku використання даних інтелектуальних транспортних систем (для виявлення та прогнозування криміногенних ситуацій), технологію запобіжного контролю (спрямовану на запобігання виникненню суспільно небезпечних наслідків), а також стандарти організації запобіжної діяльності правоохоронних органів і суб'єктів транспортної інфраструктури;

удосконалено:

– кримінологічну характеристику кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, основу якої склали загальновідомі наукові підходи з цього питання, яка доповнена сучасними технологічними, цифровими, інфраструктурними й безпековими, а також іншими рушійними силами, зумовленими воєнним станом в Україні та гібридними загрозами в світі, що забезпечило її адаптацію до сучасних умов функціонування транспортної системи й актуальних криміногенних викликів;

– методологію оцінювання ефективності запобіжних заходів у сфері транспорту, яка ґрунтується на загальнонаукових і спеціальних методах дослідження, а також на системі критеріїв, що охоплюють оцінювання ефективності індивідуального та віктимологічного запобігання кримінальним правопорушенням у цій галузі суспільних відносин, цифрову фіксацію поведінкових ризиків, аналіз телематичних даних щодо особи-правопорушника, визначення рівня транспортної загрози та оцінювання результативності діяльності суб'єктів спеціально-кримінологічного запобігання зазначеним суспільно-небезпечним діянням і виведені особливості проведення наукових досліджень у цій галузі суспільних відносин, що ґрунтуються на індивідуальних поведінкових актах винних осіб, причинах і умовах, які сприяють вчиненню ними цих правопорушень, віктимологічних аспектах жертв цих злочинів, а також кореляційних впливах на формування та реалізацію протиправної поведінки суб'єктів цих правопорушень правових прогалин у колізій, що витікають зі змісту законодавчих актів, які регулюють зазначену сферу запобіжної діяльності;

– систему кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, у якій уточнено: організаційні заходи – як систему координації діяльності суб'єктів запобігання та міжвідомчої взаємодії;

інформаційні заходи – як механізми збору, аналізу та використання кримінологічно значущих даних; технічні заходи – як застосування інтелектуальних транспортних систем, засобів контролю й цифрового моніторингу; психологічні заходи – як вплив на мотивацію та поведінкові ризики учасників дорожнього руху; соціальні заходи – як формування правової культури й зниження віктимності вразливих груп, що в сукупності забезпечує комплексний вплив на запобігання транспортної злочинності;

дістали подальшого розвитку:

- теоретичні засади, що стосуються реалізації на практиці відповідних елементів кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, які полягають у визначенні змісту, структури та взаємозв'язків між об'єктивними й суб'єктивними ознаками транспортної злочинності, механізмами її прояву та умовами впливу на поведінку учасників дорожнього руху, а також науково обґрунтовані положення, які пов'язані із впливом соціальних трансформацій, цифровізації транспортної системи та умов воєнного стану на динаміку, рівень, структуру та інші кримінологічно значущі критерії оцінювання зазначених суспільно-небезпечних діянь;

- доктринальні підходи, що пов'язані з імплементацією міжнародних стандартів у сфері безпеки руху та експлуатацію транспорту в національне законодавство, які стосуються запобіжної діяльності в цій галузі суспільних відносин, з урахуванням водночас цивілізованих форм і засобів протидії цьому виду злочинності, вимог євроінтеграції, індивідуальних ризиків цифрового середовища та інших наявних загроз із зазначеної тематики дослідження. В основу таких підходів покладено загально визнані в нормах міжнародного права принципи, ключовими із яких є принцип верховенства права, поваги до прав, законних інтересів і свобод людини та громадянина, справедливості, юридичної визначеності, а також принцип доступу до правосуддя в незалежних і безсторонніх судах;

- теоретико-прикладні положення, що стосуються формування комплексної системи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту й полягають у встановленні єдиної логіки взаємодії різнорівневих запобіжних заходів і механізмів їхнього узгодженого застосування. У зв'язку з цим доведено потребу в поєднанні інженерно-технічних, організаційно-управлінських, інформаційно-комунікаційних, кібербезпекових, психологічних та інших заходів протидії цьому виду злочинності.

Практичне значення одержаних результатів полягає в можливості використання її результатів у таких напрямках:

- *законодавчій діяльності* – для вдосконалення чинного КК України щодо забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту, а також підвищення рівня ефективності запобіжної діяльності з означених питань (лист Комітету Верховної Ради України з питань правоохоронної діяльності від 16.10.2025 № 04-27/11-2025/238979);

- *практичній діяльності* – для підвищення ефективності діяльності суб'єктів спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (лист Управління патрульної поліції у Волинській області Департаменту патрульної поліції від 26.02.2026 № 1733/41/17/10/01-2026, лист Волинського науково-дослідного експертно-

криміналістичного центру МВС України від 19.05.2026 № 19/103/1-6989-2026);

– *науково-дослідній роботі* – як теоретична основа для подальших наукових розробок проблем запобігання злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (лист Волинського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України від 19.05.2026 № 19/103/1-6989-2026);

– *освітньому процесі* – для забезпечення викладання курсів «Кримінологія», «Кримінальне право» та підготовки навчальних посібників (акти впровадження Волинського національного університету імені Лесі Українки від 29.10.2025 № 03-24/04/3417 та Відокремленого структурного підрозділу ЗВО «Відкритий міжнародний університет людини «Україна» Луцького інституту розвитку людини від 01.12.2025).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною, завершеною науковою працею. Сформульовані в ній положення, узагальнення, висновки, рекомендації та пропозиції обґрунтовано на підставі самостійно проведених досліджень.

У науковій статті «Observance of human rights under the conditions of national law adaptation to the norms of the European Union», опублікованій спільно з Stasiuk O., Lenher Y., Koretska V., Samilo A., Shyshko V., Zdrenyk I., автором особисто досліджено аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху в Україні через призму забезпечення та дотримання прав людини в умовах адаптації національного законодавства до норм Європейського Союзу.

У науковій статті «Mediation in criminal processes in Ukraine», опублікованій спільно з Didenko Y., Karpinska N., Anishchuk V., Visyn V., Pundor Y., автором особисто досліджено потенціал і перспективи застосування інституту медіації в кримінальному процесі як ефективного інструменту для запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, а також роль відновного правосуддя у врегулюванні конфліктів цієї категорії.

У науковій статті «Digital technologies and modelling for enhancing supply chain efficiency in international road transport», опублікованій спільно з Onyshchuk V., Dubytskyi O., Bodak V., Pavlova I., автором особисто досліджено можливості впровадження цифрових технологій і математичного моделювання в управлінні ланцюгами постачань на міжнародному автомобільному транспорті з метою підвищення ефективності превентивних заходів і запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

У науковій статті «Challenges of anthropocentrism in wartime conditions: legal and regulatory perspective», опублікованій спільно з Kuzenko U., Humeniuk T., Chuienko V., Bezushko A., автором особисто досліджено правові та регуляторні аспекти викликів антропоцентризму в умовах воєнного стану через призму забезпечення національної безпеки й розробки дієвих правових механізмів, спрямованих на запобігання кримінальним правопорушенням.

У науковій статті «Prevention of criminal offenses in the field of transport infrastructure operation», опублікованій спільно з Visyn V., Grabovets V., Bodak V., Dubytskyi O., Iierusalymov I., автором особисто обґрунтовано концептуальні засади, а також розроблено практичні рекомендації щодо підвищення ефективності теоретичних і прикладних аспектів запобігання кримінальним правопорушенням у

сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

У науковій статті «Using intelligent transport systems as a tool for preventing criminal offenses», опублікованій спільно з Shcherbatiuk I., Pyroha I., Chechel N., Panasiuk O., Dolhov A., автором особисто обґрунтовано технологічні засади та практичний потенціал застосування інтелектуальних транспортних систем як високоефективного інструменту в межах реалізації теоретичних і прикладних аспектів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні.

У науковій статті «Social and economic factors of criminal offenses in transport security», опублікованій спільно із Visin V., автор визначив соціальні та економічні детермінанти кримінальних правопорушень у сфері транспортної безпеки, що безпосередньо впливають на стан безпеки руху та експлуатації транспорту.

У тезах доповіді «Міжнародні перевезення та кримінальні ризики: правові та практичні аспекти», опублікованих спільно із В. В. Грабовець, автор, визначив правові й практичні аспекти взаємозв'язку міжнародних перевезень і супутніх кримінальних ризиків у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

У навчальному посібнику «Право: навчальний посібник для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 081 Право денної та заочної форм навчання», опублікованому в співавторстві з В. В. Вісин, О. С. Філюк, Н. Ю. Щербюк, В. В. Аніщук, автором особисто розроблено й науково обґрунтовано теоретичні та прикладні аспекти запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні, що дало змогу комплексно висвітлити правові механізми забезпечення транспортної безпеки для здобувачів вищої освіти.

Ідеї та розробки, що належать співавторам, разом з якими були опубліковані наукові статті, в дисертації не використовувалися. Для аргументації окремих положень дисертації використовувалися наукові праці інших учених, до яких наведено посилання.

Апробація результатів дисертації. Основні результати дослідження оприлюднені на наукових і науково-практичних конференціях та круглих столах, зокрема: «Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення» (м. Луцьк, 17 травня 2024 р.), «Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення» (м. Луцьк, 30 квітня 2025 р.), «Modern Achievements in Legal Science and Practice» (Riga, the Republic of Latvia, March 19–20, 2025), «V Міжнародна науково-практична конференція Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського до 80-х роковин з дня смерті провідного науковця та засновника Таврійського національного університету Володимира Івановича Вернадського» (м. Київ, 26 березня 2025 р.), «Концептуальні шляхи розвитку науки та освіти» (м. Львів, 29–30 березня 2025 р.), «Актуальні проблеми сучасної науки та освіти» (м. Львів, 19–20 березня 2025 р.).

Публікації. Основні положення дисертації відображено в 34 публікаціях, з яких 4 статті – у виданнях, які внесені до наукометричних баз Scopus та Web of Science; 3 статті – у наукових періодичних виданнях інших держав; 20 статей – у наукових фахових виданнях України; 6 тез наукових, науково-практичних, конференцій і круглих столів та 1 публікація, яка додатково відображає наукові результати дисертації.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, переліку

умовних позначень, вступу, чотирьох розділів, що містять 14 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (447 найменувань на 49 сторінках) та 15 додатків (на 55 сторінках). Повний обсяг дисертації становить 535 сторінок, з них основний текст – 431 сторінка.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано вибір теми дисертації; вказано її зв'язок з науковими програмами, планами, темами; визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження; розкрито наукову новизну та практичне значення одержаних результатів; надано відомості щодо особистого внеску здобувача, апробації, публікацій, структури й обсягу.

Розділ 1 «Стан наукових досліджень, поняття та методологія досліджень проблем, що стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту» складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 1.1 *«Стан наукової розробки питань, що стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту»* встановлено, що у вітчизняній науці не вироблено єдиних підходів до співвідношення понять «транспортна злочинність», «кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» та «порушення правил експлуатації транспорту», що ускладнює формування цілісної наукової доктрини та негативно впливає на ефективність запобіжної діяльності. Це зі свого боку актуалізує потребу в систематизації кримінологічних знань та уточненні понятійного апарату, а також є додатковим аргументом, що свідчить про теоретичне й прикладне значення цієї дисертації. Крім того, визначено, що більшість наукових праць не враховує сучасні трансформаційні процеси, пов'язані із цифровізацією транспортної інфраструктури, автоматизацією управління рухом і появою нових ризиків безпеки, а також ті криміногенні обставини, які трансформувалися в негативні тенденції та провокують вчинення кримінальних правопорушень, що стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту, а це водночас підтверджує потребу в активізації та проведенні комплексних наукових пошуків з означеної тематики дослідження, що й стало вирішальним під час вибору теми, об'єкта, предмета, мети та завдань цієї дисертації. До того ж зазначені обставини потребують всебічного оцінювання та, на цій підставі, оновлення кримінологічних підходів і переосмислення на практиці традиційних моделей запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

У підрозділі 1.2 *«Поняття запобігання кримінальних порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* здійснено ґрунтовний теоретичний аналіз змісту та сутності поняття запобігання кримінальним правопорушенням у зазначеній галузі суспільних відносин, що дало змогу уточнити його соціально-правову природу виникнення, розвитку та функціонування з позицій сучасної кримінологічної науки й практики діяльності відповідних суб'єктів законодавчої ініціативи та правоохоронного напрямку.

З'ясовано, що під запобіганням кримінальним правопорушенням у зазначеній сфері потрібно розуміти як складну багаторівневу соціально-правову систему, яка охоплює сукупність узгоджених правових, організаційних, інформаційних, технічних

і соціально-психологічних заходів, спрямованих на виявлення та нейтралізацію, блокування й усунення передумов злочинності, а також на безпосереднє запобігання вчиненню правопорушень, мінімізацію ризиків протиправної поведінки, недопущення рецидивних проявів з цього приводу та зниження рівня віктимності учасників дорожнього руху.

Доведено, що специфіка запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту полягає в поєднанні профілактичного впливу як на потенційних правопорушників, так і на середовище, у якому формується механізм протиправної поведінки суб'єктів злочину. Водночас особливого значення набуває врахування людського чинника, технічного стану транспортних засобів, організації дорожнього руху та інформаційної безпеки. Крім того, констатовано, що кримінологічна специфіка запобігання в цій сфері суспільних відносин полягає у високому рівні протиправних намірів та в потенційній (вірогідній) участі значної кількості суб'єктів, які управляють транспортними засобами, що знижує рівень ефективності реалізації спеціально-кримінологічних заходів запобігання злочинам на індивідуальному рівні. З огляду на це, обґрунтована потреба в підвищенні рівня взаємодії всіх суб'єктів запобіжної діяльності (загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуально-віктимологічного).

У підрозділі 1.3 «Методологія дослідження, пов'язаного з безпекою руху та експлуатацією транспорту» обґрунтовано методологічні засади дисертаційного дослідження, що забезпечили наукову об'єктивність, системність і достовірність отриманих результатів. Водночас методологію дослідження охарактеризовано як цілісну, логічно вибудовану систему загальнонаукових і спеціально-наукових методів пізнання, що дали нагоду всебічно дослідити закономірності виникнення, розвитку та реалізації на практиці протиправних намірів суб'єктів злочинів у зазначеній галузі суспільних відносин, а також сформулювати на цій основі комплекс заходів, спрямованих на запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Крім того, доведено, що під час дослідження визначеного в цій роботі об'єкта та предмета наукового пошуку потрібно враховувати ті особливості суспільних відносин, які детермінують вчинення злочинів у зазначеній сфері правового захисту, а саме: а) відсутність зазвичай будь-яких стосунків між особою, яка вчиняє злочини, що пов'язані з порушенням безпеки руху та експлуатації транспорту, й жертвами цих суспільно небезпечних діянь; б) високий рівень латентності таких правопорушень у випадках, коли потерпілими є близькі родичі або інші особи, з якими злочинець мав близькі та тісні відносини; в) низький рівень запобіжної діяльності з боку відповідних підрозділів Національної поліції України, які не здійснюють системних заходів, спрямованих на недопущення кримінальних та інших правопорушень у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, а фактично реагують репресіями (штрафами, позбавленням водійських посвідчень, вилученням транспортних засобів тощо) на випадки недотримання учасниками дорожнього руху певних правил і приписів; г) незадовільний рівень громадського контролю за станом запобіжної діяльності зазначених та інших суб'єктів запобіжної діяльності й виявлення у зв'язку з цим передбаченої законом недовіри до керівників правоохоронних органів.

З огляду на це в роботі зроблено висновок про те, що застосування особливих

методологій дослідження в цій галузі суспільних відносин дає змогу не лише встановити наявний і реальний стан запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а й окреслити напрями її подальшого вдосконалення з урахуванням сучасних кримінологічних підходів, джерел ризиків і протиправних посягань на об'єкти правової охорони, що стосуються цієї проблематики наукового пошуку.

Розділ 2 «Кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень, що вчиняються у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту» складається з п'яти підрозділів.

У підрозділі 2.1 *«Поняття кримінологічної характеристики у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* сформульовано та науково обґрунтовано авторське розуміння поняття кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень, що вчиняються в зазначеній галузі суспільних відносин, а саме це – комплексна наукова категорія, яка відображає сукупність взаємопов'язаних кількісних і якісних показників злочинності, її детермінант, особливостей суб'єкта правопорушення та віктимологічних характеристик потерпілих, що формуються в специфічних умовах функціонування транспортної системи України та спричинюють і обумовлюють у зв'язку з цим реалізацію протиправної поведінки винних осіб через посягання на відповідні об'єкти правової охорони, що закріплені в чинному Законі України про кримінальну відповідальність. Доведено, що така характеристика має охоплювати інфраструктурні, організаційні, технологічні та соціально-психологічні критерії, які безпосередньо впливають на формування криміногенної ситуації на транспорті, особливо в умовах воєнного стану в Україні та цифровізації транспортної галузі, а також з урахуванням сучасних негативних тенденцій та особливостей, що склались у зв'язку з цим у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Запропоновано структуру кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у цій галузі суспільних відносин, до якої належать: рівень, динаміка та структура злочинності; її детермінанти; особа правопорушника; віктимологічні особливості потерпілих; просторово-часові та ситуаційні характеристики вчинення злочинів, а також ті кримінологічно значущі критерії, які дають змогу об'єктивно оцінити причинно-наслідковий механізм цього виду кримінальних правопорушень, що спричинені й обумовлені особливостями функціонування в нашій державі зазначеної сфери. До таких віднесені: а) ціна цього виду злочинності; б) «подвійність» суспільно небезпечних наслідків, які настають не тільки у виді завданої шкоди для об'єктів правової охорони, що визначені для сфери безпеки руху та експлуатації транспорту, але й для потерпілих фізичних і юридичних осіб через нанесення для них матеріальних, фізичних, моральних та інших збитків. Констатовано також, що кримінологічна характеристика в цій галузі суспільних відносин має підвищений рівень складності, оскільки формується на перетині технічних, організаційних і соціальних процесів, що варто враховувати не лише на теоретично-методологічному рівні, але й у процесі організації та реалізації заходів запобігання й протидії кримінальним правопорушенням, що вчиняються в цій сфері. З огляду на це доведено, що кримінологічна характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту є самостійною, комплексною й міждисциплінарною науковою категорією, яка є методологічною

основою для подальшого аналізу злочинності, прогнозування її розвитку та формування ефективної системи запобігання, а також для вдосконалення правового механізму й практики діяльності всіх без винятку суб'єктів профілактики цього виду злочинності.

У підрозділі 2.2 «Основні кримінологічні значущі показники злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту» здійснено детальний аналіз офіційних статистичних даних за 2020–2025 рр. і встановлено у зв'язку з цим особливості, що стосуються рівня, динаміки, структури й інтенсивності кримінальних правопорушень зазначеної категорії. Доведено також, що злочинність у цій галузі суспільних відносин характеризується порівняною стабільністю загальних показників під час одночасного зростання тяжкості суспільно небезпечних наслідків та ускладнення форм протиправної поведінки винних осіб і водночас розширення віктимологічних аспектів функціонування потерпілих у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Визначено, що у співвідношенні умисних і необережних зазначених кримінальних правопорушень пріоритетне місце займають останні, що зі свого боку визначають особливості змісту запобіжної діяльності, яку здійснюють суб'єкти спеціально-кримінологічної профілактики злочинів. Крім того, констатовано, що в механізмі цього виду злочинності значну питому вагу мають кримінальні правопорушення латентного характеру, які зумовлюють потребу в підвищенні ефективності діяльності відповідних правоохоронних органів нашої держави. Доведено, що аналіз кількісно-якісних показників злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту має здійснюватися у взаємозв'язку із суспільно небезпечними наслідками таких правопорушень, враховуючи, що саме останні, а не лише чисельність визначають реальний рівень і ступінь суспільної небезпеки цього виду злочинності.

Встановлено, що в досліджуваному періоді (2020–2025 рр.) зростає кількість латентних кримінальних правопорушень у цій галузі суспільних відносин, що пов'язано із труднощами їхньої фіксації та обліку, небажанням учасників подій повідомляти про правопорушення, недовірою громадян до органів Національної поліції України, а також із порочною практикою, пов'язаною як з неналежною правовою кваліфікацією кримінальних правопорушень, так і переведенням цих діянь у адміністративні проступки, що спотворює реальний стан цього виду злочинності та ускладнює розробку й реалізацію ефективних запобіжних заходів. Крім того, акцентовано увагу на так званій «географії» вчинення цих злочинів та їхніх просторово-часових характеристиках, а саме: доведено, що більшість із них вчиняються у великих транспортних вузлах, на міжнародних транспортних коридорах і в регіонах з підвищеним рівнем транспортного навантаження. Визначено також високу питому вагу в системі заходів запобіжного характеру цифрових і телематичних технологій як нового компонента, що впливає на структуру та способи вчинення кримінальних правопорушень у цій сфері як нової кримінологічно значущої реальності, що впливає на структуру та способи реалізації протиправної поведінки винних осіб у цій галузі суспільних відносин.

У підрозділі 2.3 «Детермінанти, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту» встановлено комплекс причин і умов, на підставі яких формується та реалізується на практиці протиправна поведінка суб'єктів цих злочинів, а також здійснено їх класифікацію, в

основу якої покладені різноманітні критерії їхнього розмежування, а саме: а) ті, що носять об'єктивних характер походження та пов'язані з так званими детермінантами кореляційного змісту (закріплення в законодавстві положення про те, що транспортний засіб є об'єктом підвищеної суспільної небезпеки; застарілість правових норм, які регулюють цю сферу суспільної діяльності; невідповідність національного законодавства нормам міжнародного права тощо); б) ті, що пов'язані з низьким рівнем запобіжної діяльності всіх без винятку суб'єктів профілактики цих злочинів; в) ті, що стосуються організації навчання водіїв транспортних засобів у відповідних освітніх закладах; г) ті, які є результатом неправильної юридичної кваліфікації вчинених кримінальних правопорушень; д) ті, які характерні для жертв цих злочинів; е) ті, які пов'язані з порушеннями принципу невідворотності кримінальної відповідальності, а також зі справедливістю призначеного покарання; ж) ті, що спричинені та обумовлені кумулятивним характером зазначених суспільних відносин, коли поєднання декількох негативних обставин значно підвищує ризик вчинення цього виду правопорушень (експлуатація технічно несправних транспортних засобів або заборонених для використання у випадках, визначених у Правилах дорожнього руху; наявність так званого людського фактора (низький рівень правової свідомості й культури; відсутність поваги до фундаментальних прав людини на життя та здоров'я; незадовільний контроль за дотриманням нормативно-правових приписів, що стосуються безпеки й правил експлуатації транспортних засобів та ін.); и) інші детермінанти (вплив воєнного стану, зниження контролю за технічним станом транспортних засобів, недотримання логістичних ланцюгів, які мають визначальне значення для належного функціонування сфери безпеки руху та експлуатації транспорту). Доведено, що зазначені детермінанти мають багаторівневий характер і формуються під впливом правових, соціальних, економічних, організаційно-управлінських, інфраструктурних, психофізіологічних та цифрових обставин, включно із правовими прогалинами й колізіями.

Встановлено, що в умовах воєнного стану окремі детермінанти набувають системного характеру та переходять із тимчасових у стійкі криміногенні обставини, що потребує не лише коригування наявних запобіжних заходів, а й перегляду пріоритетів кримінологічної політики у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

У підрозділі 2.4 *«Кримінологічна характеристика особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* проведено аналіз юридично значущих ознак, які притаманні для суб'єктів цього виду злочинності, та на цій підставі здійснено їх класифікацію за соціально-демографічними, професійними, поведінковими й мотиваційними критеріями, а саме за: а) професійним статусом водіїв транспортних засобів (особи, які постійно працюють у сфері надання транспортних послуг, і це є їхнім основним видом суспільної діяльності; особи, які належать до категорії так званих «любителів»; особи, які тимчасово та періодично працюють водіями на підприємствах, організаціях, установах; особи, які самовільно й незаконно управляють транспортними засобами всупереч встановленим правилам і вимогам); б) наявністю професійного стажу управління транспортними засобами (значний, великий, середній, мінімальний тощо); в) рівнем дотримання Правил дорожнього руху (ті, що притягались до

юридичної відповідальності за їхнє порушення; ті, які засуджувались за вчинення злочинів у цій сфері; ті, які систематично порушують вимоги щодо безпеки руху та експлуатації транспорту; ті, які вперше вчинили це правопорушення тощо).

Доведено, що в механізмі вчинення цих кримінальних правопорушень значну частину становлять правопорушники, які мають стійкі девіантні установки щодо недотримання правил безпеки, низький рівень правової культури та схильність до ризикової поведінки, а також незадовільний стан професійної та психофізіологічної підготовки, що мають пряме відношення до належного управління цими особами транспортними засобами, особливо в екстремальних умовах та інших перешкодах, що виникають у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту та детермінують у зв'язку із цим вчинення ними цього виду злочинів. Констатовано також відсутність чітко окресленого кримінального типу в класичному розумінні та, натомість, визначено, що в структурі суб'єктів злочинів переважають ті, які вчиняли їх ситуативно.

Доведено, що кримінологічна характеристика особи правопорушника є ключовим елементом системи запобігання, оскільки дає змогу орієнтувати профілактичні заходи на конкретні групи підвищеного ризику, а також на відповідні типи потерпілих.

У підрозділі 2.5 *«Віктимологічні аспекти вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* визначено роль і місце жертв таких злочинів у механізмі запобіжної діяльності та протидії цьому виду суспільно небезпечних діянь. Встановлено, що потерпілі в цій категорії кримінальних правопорушень нерідко характеризуються підвищеним рівнем віктимності (здатністю стати жертвою злочину), що зумовлено різноманітними порушеннями винними особами правил безпеки руху, необачною та безвідповідальною поведінкою потерпілих на дорозі, а також недооцінкою ними наявних ризиків.

Виведено типові віктимні ситуації, до яких віднесені: а) участь у дорожньому русі велосипедистів, осіб, які кермують скутерами, мопедами та іншими новітніми транспортними засобами, що не мають навиків їхньої експлуатації, не володіють знаннями щодо Правил дорожнього руху та ігнорують виділенні для них напрямки руху поряд з пішохідними доріжками; б) недотримання правил пасажирями транспортних засобів (наприклад, щодо обов'язкового користування пасками безпеки); в) їзда на транспорті без шоломів та інших захисних засобів; г) використання мобільних телефонів, навушників та інших гаджетів у процесі керування транспортним засобом; д) недотримання визначених у нормативно-правових актах процедур оформлення дорожньо-транспортних пригод; е) грубе порушення Правил дорожнього руху пішоходами, особливо на нерегульованих переходах. Визначено також, що особливою віктимологічною детермінантою є сучасні інформаційні технології, які, з одного боку, сприяють підвищенню рівня безпеки, а з іншого – формують нові віктимні ризики, пов'язані з відволіканням уваги, хибним відчуттям контролю та надмірною довірою до технічних засобів.

Доведено, що врахування зазначених та інших віктимологічних аспектів є важливою умовою організації та реалізації комплексної системи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Розділ 3 «Зміст міжнародно-правових актів, що стосуються сфери безпеки руху та експлуатації транспорту, і позитивна зарубіжна практика із зазначених

питань» складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 3.1 *«Зміст, сутність і види міжнародно-правових актів у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* здійснено комплексний аналіз зазначених джерел права та їх класифікацію за критерієм обов'язковості (юридичної сили) для України в цій сфері. З огляду на це міжнародно-правові акти поділено на такі групи, що регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту: а) ті, що мають загальноправовий характер впливу на вказану галузь суспільної діяльності (Декларація прав людини, Факультативний протокол про політичні, економічні, соціальні та інші права людини, Декларація прав дитини та ін.); б) ті, що носять спеціально-правовий зміст впливу на суспільні відносини в зазначеній сфері правової охорони (Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, Угода про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами тощо); в) ті, що безпосередньо регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту (Віденська конвенція про дорожній рух (1968 р.), Віденська конвенція про дорожні знаки і сигнали (1968 р.), Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про дорожній рух (1971 р.) та ін.). Доведено також, що зазначені міжнародно-правові акти охоплюють як універсальні документи, ухвалені в межах ООН та її спеціалізованих установ, так і регіональні акти, насамперед Ради Європи та Європейського Союзу, які, відповідно до Конституції України, набули статусу національного законодавства та є обов'язковими для виконання на її території. Встановлено, що вказані норми міжнародного права мають не лише нормативно-регулятивне, а й кримінологічне значення, оскільки формують базові стандарти допустимої поведінки та визначають межі криміналізації найбільш небезпечних порушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Визначено особливості міжнародно-правового регулювання у вказаній галузі суспільних відносин, до яких належать: 1) орієнтація цих джерел на випереджувальне реагування на ризики, пов'язані з експлуатацією транспортних засобів; 2) врахування тенденцій розвитку транспортної інфраструктури в сучасних умовах; 3) постійне зростання мобільності населення, яке пов'язане зі збільшенням кількості осіб, що керують транспортними засобами; 4) вплив воєнного стану й військової агресії росії на транспортну інфраструктуру та зменшення у зв'язку з цим суспільно небезпечних наслідків у цій сфері правової охорони. Доведено об'єктивну потребу в подальшій імплементації міжнародно-правових актів, які регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту, у національне законодавство України, що підвищить рівень ефективності та сприятиме формуванню системного підходу до запобігання кримінальним правопорушенням у вказаній галузі суспільних відносин.

У підрозділі 3.2 *«Позитивна міжнародна практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* досліджено досвід держав Європейського Союзу та інших країн світу з цієї проблематики. Встановлено, що ефективність міжнародної практики запобігання та протидії цьому виду злочинності зумовлена поєднанням правових, організаційних, технічних і освітніх заходів, основу яких становлять: а) система автоматизованого контролю за дотриманням Правил дорожнього руху; б) застосування ризик-орієнтованих підходів у наглядово-запобіжній діяльності; в) використання кримінологічного прогнозування під час планування профілактичних заходів; г) перехід від суто каральної моделі

реагування на вчинені правопорушення до запобіжної, яка водночас орієнтована на мінімізацію джерел ризику, та формування на цій основі культури безпечної поведінки на транспорті; д) орієнтування на довгострокові стратегічні підходи, що спрямовані на формування безпечного транспортного середовища, а не лише на реагування на окремі правопорушення; е) поєднання кримінологічного аналізу ризиків з результатами оцінювання вразливих груп учасників дорожнього руху; ж) постійний моніторинг ефективності реалізації на практиці запроваджених на всіх рівнях (нормативно-правовому, правозастосовному, організаційно-управлінському та ін.) заходів, що стосуються сфери безпеки руху та експлуатації транспорту. З огляду на це доведена потреба у впровадженні таких позитивних міжнародних практик у чинне законодавство України й запобіжну діяльність як обов'язковий елемент системи протидії кримінальним правопорушенням, що вчиняються у вказаній галузі суспільних відносин, з урахуванням водночас національних інтересів та особливостей транспортної інфраструктури й осіб, які є учасниками дорожнього руху, що дасть змогу комплексно вирішувати наявні у зв'язку з цим проблеми.

У підрозділі 3.3 *«Вплив рішень Європейського суду з прав людини на вдосконалення законодавчих актів, які регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту»* встановлено, що практика ЄСПЛ формує обов'язкові стандарти щодо захисту права на життя, права на справедливий суд та ефективне розслідування порушень, пов'язаних із дорожньо-транспортними пригодами, внаслідок обов'язковості виконання рішень цього суду на території України та врахування його позицій з цього приводу в діяльності національних судів.

З огляду на це науково обґрунтовано позицію про те, що рішення Суду мають: 1) системний вплив на національне законодавство та правозастосовну практику, стимулюючи в такий спосіб нашу державу до вдосконалення правових механізмів запобігання та протидії цьому виду злочинності; 2) запобіжний характер за змістом і сутністю позицій, що викладені у відповідних рішеннях ЄСПЛ; 3) теоретико-прикладне підґрунтя для вдосконалення законодавчого регулювання та забезпечення ефективного захисту прав людини у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту; 4) мінімальні стандарти, що стосуються відповідальності держави за створення безпечного транспортного середовища; 5) не лише оцінювання формального дотримання правових норм у зазначеній галузі суспільних відносин, а й реальні ефективні практичні заходи, які має вчинити держава щодо запобігання та протидії кримінальним правопорушенням, що вчиняються в цій сфері правової охорони. Доведено, що врахування правових позицій ЄСПЛ під час формування та реалізації сучасної кримінологічної політики України в умовах воєнного стану сприяє посиленню запобіжної складової в системі заходів, що стосуються сфери безпеки руху та експлуатації транспорту, а також підвищенню рівня захисту прав, законних інтересів і свобод людини в цій галузі суспільної діяльності.

Розділ 4 «Основні способи вдосконалення правового механізму запобіжної діяльності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні» складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 4.1 *«Зміст та сутність загальносоціального запобігання кримінального правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* обґрунтовано, що цей вид запобіжної діяльності охоплює систему економічних,

соціальних, правових, організаційних, освітніх і культурних заходів, спрямованих на усунення, блокування, нейтралізацію тощо тих детермінант, що спричиняють та обумовлюють вчинення злочинів у цій галузі суспільних відносин.

Сформульовані також основні напрями загальносоціального запобігання в досліджуваній сфері, до яких належать: 1) удосконалення державної політики у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) здійснення заходів, спрямованих на формування, розвиток і функціонування безпечної транспортної інфраструктури; 3) підвищення рівня стандартів технічної експлуатації транспортних засобів з урахуванням норм міжнародного права; 4) формування правосвідомості та культури безпечної поведінки в учасників дорожнього руху; 5) розробка та затвердження сучасних державних програм і стратегій у зазначеній галузі суспільних відносин як ефективних інструментів і засобів системного запобіжного впливу на криміногенне середовище; 6) формування стійкої суспільної нетерпимості до порушень правил безпеки дорожнього руху, що має досягатися за допомогою системної правопросвітницької діяльності та інтеграції питань транспортної безпеки в освітні програми різних рівнів.

Доведено, що саме загальносоціальні заходи створюють базові умови для ефективної реалізації спеціально-кримінологічних та індивідуальних форм запобігання зазначеному виду злочинності, а також у зв'язку з цим констатовано, що всі профілактичні заходи в сукупності мають носити системний характер з тим, щоб нейтралізувати, блокувати, усунути тощо детермінаційний комплекс причин і умов, які сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

У підрозділі 4.2 *«Змістовна спрямованість спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту»* визначено, що спеціально-кримінологічне запобігання спрямоване на безпосередній вплив на криміногенні процеси через застосування правових, організаційних і правоохоронних заходів, орієнтованих на виявлення, припинення та попередження конкретних видів кримінальних правопорушень у цій галузі суспільних відносин.

Виведено науково обґрунтовану модель спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, структуру якої становлять: а) заходи щодо підвищення рівня ефективності діяльності органів контролю та нагляду, досудового розслідування, суду та інших суб'єктів, що визначені в законі та які забезпечують реалізацію цього виду кримінологічної профілактики; б) заходи, пов'язані зі здійсненням оперативно-розшукової діяльності, негласних слідчих (розшукових) заходів та ті, що стосуються кримінологічного прогнозування, аналітики дорожньо-транспортних пригод, ризик-орієнтованих та інших підходів, на основі яких реалізуються відповідні завдання зазначеного виду запобіжної діяльності; в) заходи, які спрямовані на виявлення зон підвищеного ризику, а також на нейтралізацію, блокування, усунення тощо причин і умов зазначеного виду злочинності; г) заходи, що пов'язані з координаційною діяльністю правоохоронних органів у цій сфері суспільних відносин та з потребою у взаємодії поміж собою всіх суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням; д) заходи, що покликані здійснювати законодавче та інше нормативно-правове

регулювання сфери безпеки руху й експлуатації транспорту, а також своєчасно усувати наявні у зв'язку з цим правові прогалини та колізії. З огляду на це доведено, що такий підхід на практиці забезпечує перехід від фрагментарного реагування на вчинювані делікти й правопорушення до системної профілактичної діяльності, що зі свого боку має відповідати сучасним кримінологічним уявленням про ефективність запобігання злочинності в складних соціально-технічних системах, враховуючи сучасну криміногенну ситуацію, що склалась в Україні внаслідок відкритої воєнної агресії росії проти нашої держави.

У підрозділі 4.3 *«Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту на індивідуальному й віктимологічному рівнях»* сформульовані основні напрями й засоби реалізації зазначених видів кримінологічної профілактики, до яких віднесені такі із них: 1) індивідуальне запобігання має здійснюватися з урахуванням типологічних характеристик осіб, схильних до ризикованої або девіантної поведінки; 2) така діяльність повинна реалізовуватись з урахуванням принципу індивідуалізації та диференціації кримінальних правопорушень у цій галузі суспільних відносин, а також враховувати водночас рівень криміногенного ризику з боку учасників дорожнього руху; 3) індивідуальний вплив на потенційних правопорушників і на засуджених за вчинення цієї категорії злочинів має носити системний характер та цілеспрямовану адресність з метою як запобігання вчинення кримінальних правопорушень у цій сфері правової охорони загалом, так і для недопущення рецидивних проявів.

Доведено, що віктимологічне запобігання потрібно розглядати не як допоміжний, а як повноцінний елемент системи профілактичної діяльності у вказаній сфері суспільних відносин, спрямований на зниження рівня віктимної поведінки жертв злочинів, а також недопущення настання тяжких та особливо тяжких суспільно небезпечних наслідків, що стали результатом протиправної поведінки винних осіб.

Враховуючи зазначене, віктимологічний аспект запобігання розглянуто як систему заходів, спрямованих на зниження вразливості потенційних потерпілих, мінімізацію чинників ризику та формування навичок безпечної поведінки в зазначеному криміногенному середовищі. Водночас акцентована увага на те, що індивідуальне й віктимологічне запобігання доповнюють загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи, забезпечуючи цілеспрямований профілактичний вплив на конкретних учасників дорожнього руху та підвищуючи у зв'язку з цим загальний рівень безпеки в зазначеній галузі суспільних відносин.

ВИСНОВКИ

У процесі цього дисертаційного дослідження здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукової проблеми, яка пов'язана з теоретичними й прикладними аспектами запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, що виражене в розробці цілісної науково обґрунтованої трикомпонентної багаторівневої проактивної системи протидії цьому виду злочинності. Одержані результати дали змогу сформулювати низку висновків і пропозицій, які мають теоретичне та практичне значення. Зокрема:

1. Встановлено, що стан наукової розробки питань, пов'язаних із безпекою руху та експлуатацією транспорту, на сучасному етапі, особливо в умовах воєнного стану, не повною мірою відповідає актуальним кримінологічно значущим загрозам і посяганням на об'єкти правової охорони в цій галузі суспільних відносин, що зумовлює зі свого боку об'єктивну потребу в активізації доктринальних пошуків на монографічному рівні із застосуванням комплексного міждисциплінарного дослідження. Водночас такий підхід покликаний забезпечити вдосконалення правового механізму запобіжної діяльності у відповідній сфері правової охорони з урахуванням інноваційних технологій, форм і способів формування та реалізації протиправної поведінки у вказаному криміногенному середовищі.

Визначено також, що проблематика безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, хоча й перебуває нині у фазі активного наукового пошуку, проте характеризується фрагментарністю досліджень, термінологічною неузгодженістю, відсутністю єдиної концептуальної та методологічної основи, залишення поза увагою таких актуальних напрямів теоретико-прикладного характеру, як: нові джерела протиправних посягань на об'єкти правової охорони у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, які виникли й функціонують в умовах воєнного стану в Україні; зростання кібервразливості транспортних систем; мілітаризація логістичних процесів; поява нових високотехнологічних форм цього виду злочинності, що натовість обумовлює потребу в невідкладному вирішенні тих проблем, які визначені в цій дисертації у виді її завдань. З огляду на це доведено, що подальше ігнорування зазначених обставин у межах традиційних наукових підходів істотно ускладнює формування цілісної доктрини запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а також стримує адаптацію національної кримінологічної політики до змісту та вимог євроінтеграційних процесів і стандартів транспортної безпеки Європейського Союзу, що зі свого боку є додатковим аргументом щодо актуальності, теоретичної та практичної цінності вибраної теми, об'єкта й предмета цієї дисертації. А це визначає наукову новизну означеної проблематики та обумовлює у зв'язку з цим потребу в її розробці на монографічному рівні.

На потребу в її вирішенні вказали 68 % респондентів-науковців, 64 % працівників правоохоронних органів та 59 % експертів транспортної галузі.

2. Удосконалено поняття запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яке визначено як цілісну, скоординовану та проактивну діяльність держави, інститутів громадянського суспільства й спеціально уповноважених суб'єктів профілактики злочинів, що ґрунтується на сучасних кримінально-правових, кримінальних процесуальних, кримінологічних і віктимологічних знаннях та спрямована на раннє виявлення, документування, нейтралізацію та блокування криміногенних ризиків на всіх стадіях їхнього формування, розвитку й функціонування. У зв'язку з цим доведено, що такий підхід дає змогу відійти від фрагментарного розуміння запобіжної діяльності як сукупності ізольованих заходів і розглядати її як системний механізм управління ризиками в цій галузі суспільних відносин.

Визначено також теоретичне значення сформульованого поняття, яке полягає в створенні доктринально-прикладної моделі запобігання кримінальним

правопорушенням у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту, що інтегрує загальносоціальний, спеціально-кримінологічний та індивідуально-віктимологічний рівні профілактичного впливу та адаптована до умов воєнного стану в Україні, в результаті чого відбулось зростання латентності, ускладнення механізмів детермінації та поява нових форм протиправної й віктимологічної поведінки з урахуванням сучасних тенденцій щодо підвищення рівня віктимності окремих учасників дорожнього руху. Зі свого боку практична цінність сформульованого в цій роботі поняття виражається в обґрунтуванні потреби в якісній видозміні законодавчих актів і чинних державних програм запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням позитивного досвіду країн Європейського Союзу щодо побудови проактивних систем кримінологічної безпеки в цій галузі суспільних відносин.

Попит в удосконаленні наукового розуміння запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту як системної та проактивної діяльності підтвердили 71 % респондентів-науковців, 66 % працівників правоохоронних органів та 62 % фахівців транспортної галузі.

3. Визначено сутність і змістовні елементи методології дослідження проблем безпеки руху та експлуатації транспорту як інтегрованої системи, що поєднує кримінологічний, віктимологічний, криміналістичний, системно-структурний, ризик-орієнтований, прогнозний і компаративно-правовий підходи, що зі свого боку дало змогу забезпечити в цій роботі багатовимірний аналіз такого виду злочинності, розкрити особливості ознак об'єктивного та суб'єктивного характеру складів кримінальних правопорушень, що вчиняються в цій галузі суспільних відносин, а також виявити приховані причинно-наслідкові зв'язки між криміногенними ситуаціями й станом кримінологічної безпеки.

Встановлено особливості застосування цієї методології в умовах воєнного стану, що проявляються в потребі у: а) врахуванні руйнування транспортної та суміжної інфраструктури; б) прогнозуванні й оцінюванні кібервразливості транспортних систем; в) аналізі психоемоційного стану учасників дорожнього руху в умовах підвищеного стресу; г) інтеграції даних воєнної та гуманітарної логістики; д) використанні закритих і спеціалізованих джерел інформації.

Доведено також теоретичне значення запропонованої методології, яке полягає в тому, що в результаті застосування відповідних методів, прийомів і засобів пізнання цієї галузі суспільних відносин сформована нова дослідницька модель, яка адекватно відображає зміст і сутність процесів, пов'язаних з розвитком і трансформацією цього виду злочинності в умовах війни та інших надзвичайних ситуаціях. Натомість обґрунтовано, що практична цінність визначеної вище моделі полягає в можливості її використання для своєчасного прогнозування, ідентифікації та блокування нових криміногенних загроз у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Потребу у використанні методології дослідження проблем безпеки руху та експлуатації транспорту як інтегрованої системи, що поєднує кримінологічний, віктимологічний, криміналістичний, системно-структурний, ризик-орієнтований, прогнозний і компаративно-правовий підходи, підтвердили 74 % респондентів-науковців, 69 % працівників правоохоронних органів та 61 % експертів транспортної галузі.

4. Визначено зміст, сутність і виведено поняття кримінологічної характеристики у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту як багаторівневої системи взаємопов'язаних кількісних і якісних показників (стан, рівень, структура, динаміка, ціна злочинності та її географія, детермінанти, особа злочинця, віктимологічні аспекти), які в сукупності відображають реальний стан виникнення й закономірності розвитку цього виду злочинності в мирний і воєнний періоди в Україні. Обґрунтовано у зв'язку з цим висновок про те, що така характеристика не є статичною конструкцією, а має динамічний характер, оскільки трансформується під впливом запобіжних, безпекових, соціальних і технологічних та інших змін, що відбулись упродовж 2020–2025 рр.

На цій основі сформовано доктринально-прикладну модель кримінологічної характеристики злочинів, що вчиняються у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, яка адаптована до кризових кримінологічно значущих умов, що дало змогу комплексно оцінити криміногенну ситуацію, яка склалась нині, та використати її як концептуальну базу для здійснення прогнозів з цього приводу, а також розробки науково обґрунтованих заходів, спрямованих на запобігання цим суспільно небезпечним діям у післявоєнний період функціонування України.

Враховуючи зазначене, доведено потребу в якісній трансформації системи офіційної статистичної звітності МВС України, Офісу Генерального прокурора та Укртрансбезпеки з метою адекватного відображення нових кримінологічних реалій, загроз і викликів через запровадження додаткових класифікаторів, зокрема «воєнний стан», «кіберзлочинність у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту», «правопорушення з використанням БПЛА», а також формування щорічного «Національного звіту про стан злочинності у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення» як специфічного інструменту стратегічного аналізу та планування кримінологічної політики.

Для вирішення означеної проблематики запропоновано: а) внесення змін до наказів МВС України від 2023 року № 1023 та № 1253 щодо видозміни форм офіційної статистичної звітності; б) розробку та впровадження окремого функціонального модуля в ЄРДР для обліку воєнних кримінальних правопорушень у зазначеній галузі суспільних відносин; в) створення міжвідомчої робочої групи з оновлення класифікації злочинів у досліджуваній сфері з урахуванням воєнних і технологічних ризиків, викликів та протиправних посягань.

Потреба у визначенні кримінологічної характеристики кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту як багаторівневої системи взаємопов'язаних кількісних і якісних показників, адаптованої до умов мирного та воєнного періодів, підтверджена результатами анкетування, за якими на недостатню чіткість і придатність чинного доктринального та статистичного розуміння цього поняття вказали 62 % працівників поліції, 56 % фахівців у сфері безпеки руху та 59 % науковців і юристів, тоді як лише 11 %, 15 % і 13 % відповідних груп респондентів визнали його достатнім для практичного застосування.

5. Визначено поняття кримінологічної характеристики у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, під якою у цій роботі розуміється система кількісних і якісних показників, які в сукупності відображають специфіку та змістовні елементи цього виду злочинності, з урахуванням наявних потенційних і реальних загроз та

посягань на об'єкти правової охорони у вказаній галузі суспільних відносин. З огляду на це доведено, що такий теоретико-методологічний підхід дає змогу на практиці не лише фіксувати фактичний стан злочинності, а й виявляти закономірності її трансформації під впливом надзвичайних безпекових умов, зокрема воєнного стану, зміни логістичних маршрутів, послаблення інфраструктурного контролю та зростання соціальної напруги.

Сформульовано системоутворювальні елементи кримінологічної характеристики в зазначеній сфері суспільної діяльності, до яких віднесені такі із них: 1) цей вид злочинності, хоча і має свій особливий механізм формування та реалізації протиправної поведінки винних осіб, повною мірою обумовлюється загальними детермінантами, що притаманні для інших категорій кримінальних правопорушень і які сприяють вчиненню будь-якого злочину (у цьому, власне, проявляється діалектичний зв'язок загальних та особливих суспільних явищ і процесів, що породжуються та виражаються в стійких негативних тенденціях у певних галузях суспільних відносин); 2) механізм вчинення злочинів у досліджуваній сфері носить дуальний характер, де, з одного боку, суб'єктом його реалізації є суб'єкт кримінальних правопорушень, а з іншого – потерпілий, що обумовлює потребу в застосуванні системного підходу запобіжної діяльності, який би одночасно нейтралізував, усував, блокував тощо як детермінанти, що сприяють вчиненню злочину винною особою, так і причини й умови, які породжують віктимну поведінку жертв цих правопорушень; 3) невід'ємною ланкою зазначеної системи водночас існують суспільно небезпечні наслідки, у яких, знову ж таки, проявляються діалектичні взаємозв'язки злочинця та потерпілого. З огляду на це доведено особливість і потребу в організації та реалізації заходів запобіжної діяльності в досліджуваній сфері, які детермінуються як функціонуванням суб'єктів профілактики загальносоціальної та спеціально-кримінологічної профілактики, так і суб'єктами віктимологічного запобігання цьому виду злочинності.

Потреба в уточненні та поглибленні кримінологічно значущих показників злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кількість, тяжкість, латентність, динаміка) підтверджена результатами анкетування, за якими негативну оцінку сучасного стану надали 64 % фахівців транспортної галузі, 62 % фахівців у сфері безпеки руху та 59 % науковців і юристів, тоді як лише 8,5 %, 10 % та 11,5 %, відповідно, визнали ці показники достатніми для належного кримінологічного аналізу та практичного застосування.

6. Виявлено та систематизовано детермінанти, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема в умовах воєнного стану, які утворюють складну багаторівневу криміногенну систему. До таких віднесено: 1) причини (антисуспільна установка осіб, які вчиняють такі суспільно небезпечні діяння; психічні, психологічні та інші соціальні відхилення та патології, які характерні для суб'єктів цих злочинів; досить низький рівень загального розвитку й культури цієї категорії правопорушників у частині поваги загальноприйнятих правил поведінки, прав людини, особливо в тій їхній частині, що стосується життя та здоров'я потенційних потерпілих); 2) умови (неналежний стан транспортної інфраструктури; надто низький рівень діяльності суб'єктів запобігання й протидії цьому виду злочинності; використання транспортних засобів, які не

відповідають вимогам і стандартам, що визначені у відповідних нормативно-правових актах та ін.); 3) корелянти (правові прогалини й колізії в законодавчих та інших джерелах права, що регулюють зазначену галузь суспільних відносин; невідповідність вітчизняних законодавчих актів нормам міжнародного права; відсутність відповідних рішень Конституційного Суду України з означеної проблематики).

Доведено, що зазначені детермінанти діють не ізольовано, а перебувають у тісному взаємозв'язку, взаємно підсилюючи криміногенний потенціал досліджуваної сфери, враховуючи дуальний характер суспільно небезпечних наслідків, які є підставою кримінальної відповідальності за вчинення цієї категорії злочинів, створюючи в такий спосіб детермінаційний комплекс причин і умов, які сприяють цьому виду кримінальних правопорушень. Водночас констатовано, що в умовах воєнного стану в Україні зазначені та інші детермінанти цієї злочинності набувають динамічного характеру, швидко змінюючись залежно від безпекової ситуації, інтенсивності бойових дій і трансформації логістичних потоків.

Актуальність виявлення та систематизації соціально-економічних, організаційно-управлінських, технічних і психологічних чинників, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, підтверджена результатами анкетування, відповідно до яких 19 % фахівців транспортної галузі, 18 % фахівців у сфері безпеки руху та 26 % науковців і юристів прямо вказали на їхній визначальний вплив, тоді як 26 %, 25 % і 45 %, відповідно, оцінили такий вплив, як частковий, що в сукупності свідчить про усвідомлення більшістю респондентів системного характеру причин і умов збереження високого рівня транспортної злочинності в Україні.

7. Сформульовано кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, через узагальнення соціально-демографічних, психологічних, поведінкових і мотиваційних ознак. З огляду на це виведені типові ознаки правопорушника цього виду злочинності, а саме: а) чоловічої статі віком 25–45 років; б) мають досить низький рівень правосвідомості та правової культури, демонструють толерантність до порушення Правил дорожнього руху, схильні до вживання алкоголю або наркотичних речовин та управління транспортними засобами в такому стані; в) характеризуються підвищеним ризиком рецидиву вчинення правопорушень; г) мають загалом рівень загальної середньої повної освіти; д) здебільшого не вчиняють будь-яких заходів щодо примирення з потерпілими та відшкодування завданих збитків; е) на момент винесення обвинувального вироку суду не мають відповідних коштів для компенсації завданої шкоди жертвам злочину; ж) використовують зазвичай технічно несправні транспортні засоби або такі із них, які суттєво впливають на забезпечення безпеки дорожнього руху; и) не мали будь-яких соціальних та інших зв'язків з потерпілими до вчинення дорожньо-транспортної пригоди; к) мають статус учасників бойових дій, що поєднаний з процесом їхньої десоціалізації, зниження контролю та специфіки виконання завдань у прифронтових і тилкових регіонах.

Доведено також, що в умовах воєнного стану в Україні відбулась істотна трансформація мотиваційної сфери правопорушника, що проявляється в появі нових домінантних мотивів, зокрема: пояснення своїх протиправних діянь так званою

«військовою потребою», прагненням швидкого матеріального збагачення через незаконне перевезення вантажів та ігнорування Правил дорожнього руху, підвищене бажання в умовах війни займатись контрабандою з використання транспортних засобів, незаконне переобладнання транспортних засобів, які не відповідають стандартам забезпечення безпеки руху, а також зловживання спеціальним статусом або службовим становищем. Водночас встановлено, що зазначені мотиви нерідко поєднуються з психоемоційною нестабільністю, хронічним стресом і наслідками травм, отриманих під час протидії військовій агресії росії проти України впродовж 2014–2025 рр.

З урахуванням зазначеного запропоновано комплекс конкретних організаційних і запобіжних заходів, спрямованих на вдосконалення правового механізму та практики протидії цьому виду злочинності, до яких віднесені такі із них: 1) створення міжвідомчих програм ресоціалізації для військовослужбовців, які вчинили транспортні кримінальні правопорушення; 2) запровадження обов'язкового психологічного тестування та алкотестування на блокпостах і в місцях концентрації транспортних потоків; 3) формування спеціального реєстру осіб, позбавлених права керування транспортними засобами в умовах воєнного стану; 4) проведення системних профілактичних заходів і роз'яснювальної роботи у військових частинах та логістичних підрозділах, а також на інших об'єктах підвищеної криміногенності й віктимності.

Сформульована в роботі кримінологічна характеристика особи правопорушника у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту обґрунтовується результатами анкетування, за якими лише 33,2 % фахівців транспортної галузі, 38,9 % фахівців у сфері безпеки руху та 46,0 % науковців і юристів зазначили, що їм відоме чітке кримінологічне портретування такої особи, тоді як 51,8 %, 49,1 % і 40,9 %, відповідно, оцінили наявні уявлення як часткові, що свідчить про фрагментарність чинних підходів і потребу в системному кримінологічному портретуванні з урахуванням сучасних безпекових умов.

8. З'ясовано зміст і вплив віктимологічних аспектів вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, що дало змогу встановити діалектичний зв'язок між поведінковими характеристиками потерпілих і суб'єктів цих злочинів, а також настанням тяжких і особливо тяжких наслідків. Враховуючи вказане, сформульована така структура жертв зазначених кримінальних правопорушень, яка охоплює такі кримінологічно значущі ознаки: а) не менше 25 % випадків тяжкого травмування та загибелі осіб у дорожньо-транспортних пригодах прямо або опосередковано зумовлені віктимною поведінкою, яка проявляється в свідомому або несвідомому ігноруванні елементарних вимог транспортної безпеки з боку потерпілих; б) майже 50 % загиблих пішоходів перебували на момент ДТП у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, що суттєво знижувало рівень ситуаційної обізнаності, реакції та критичного оцінювання дорожньої обстановки; в) значна частина потерпілих не використовувала світловідбивні елементи, порушувала правила переходу проїзної частини, пересувалася в темний час доби поза межами освітлених зон або ігнорувала сигнали регулювання руху, що істотно підвищувало ризик настання суспільно небезпечних наслідків; г) особливо вразливими категоріями населення в умовах воєнного стану є особи, які належать до

внутрішньо переміщених, військовослужбовці, діти та особи похилого віку з ознаками фізичних вад і захворювань.

З огляду на це запропоновано комплекс конкретних організаційних і профілактичних заходів, спрямованих на зниження рівня віктимності в нашій державі, до яких віднесено: 1) забезпечення за рахунок держави до 2027 року внутрішньо переміщених осіб з дітьми дитячими утримувальними пристроями та світловідбивними жилетами; 2) реалізацію національної інформаційно-просвітницької кампанії «Тверезі та видимі» із безкоштовним розповсюдженням флікерів і алкотестерів; 3) запровадження обов'язкового віктимологічного модуля під час отримання або відновлення посвідчення водія; 4) облаштування пішохідних переходів у всіх регіонах України сучасним світлодіодним освітленням і засобами активного запобігання.

Врахування віктимологічних аспектів під час аналізу та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту підтверджено результатами анкетування, відповідно до яких про обізнаність із профілем типової жертви, віктимогенними детермінантами та механізмами віктимізації заявили 68,7 % фахівців транспортної галузі, 73,9 % представників служб безпеки руху та дорожньої інфраструктури і 64,4 % науковців та юристів, водночас 22,8 %, 20,0 % та 26,0 % респондентів, відповідно, оцінили рівень такої обізнаності як частковий, а 8,5 %, 6,1 % і 9,6 % вказали на її відсутність, що свідчить про фрагментарність практичного використання віктимологічних знань і потребу в їхньому системному науковому узагальненні та впровадженні.

9. Здійснено ґрунтовний аналіз міжнародно-правових актів, які регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту, а також визначено їх ієрархічну структуру відповідно до потенційних правових можливостей впливу на забезпечення дотримання Правил дорожнього руху всіма його учасниками. З урахуванням зазначеного виведені кримінологічно значущі критерії оцінювання цих правових джерел, які можна використати під час удосконалення національного законодавства з означеної проблематики. До таких віднесені ті ознаки, що пов'язані із: а) забезпеченням гуманітарних аспектів запобігання та протидії кримінальним правопорушенням у цій галузі суспільних відносин (створення правових механізмів щодо повного відшкодування завданої шкоди потерпілим або до винесення обвинувального вироку щодо винних осіб, або у так звані розумні строки) (Женевська конвенція 1949 р., Директива Європейського Союзу 2019/1936); б) створенням ефективної інфраструктури, спрямованої на заснування безпечних умов управління транспортними засобами (Директива 2008/96/ЄС; Цілі сталого розвитку, затверджені резолюцією ООН у 2015 р.); в) змістовним правовим наповненням напряму, що стосується фундаментальних мобільностей норм міжнародного права (Віденська конвенція про дорожній рух 1968 р.); г) уніфікацією та гармонізацією тих міжнародно-правових джерел, що обумовлені процесом вступу України в Європейський Союз (Європейський вектор) (Директива 2006/126/ЄС).

З огляду на це констатовано, що зазначені міжнародно-правові акти формують багаторівневу систему регулювання, яка поєднує універсальні, регіональні та спеціальні норми, спрямовані на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, підвищення безпеки інфраструктури, гармонізацію вимог до водіїв і транспортних

засобів, а також захист уразливих учасників руху, які мають стати теоретико-прикладним підґрунтям для якісної видозміни національного законодавства, зокрема за рахунок: 1) ратифікації Протоколу 2019 року до Віденської конвенції про дорожній рух; 2) приведення Закону України «Про дорожній рух» у відповідність до положень Директиви 2008/96/ЄС до 2027 року; 3) створення в структурі МВС України спеціалізованого підрозділу з координації та моніторингу імплементації транспортного *acquis communautaire*; 4) інтеграції міжнародних та європейських стандартів безпеки руху до навчальних програм Національної академії внутрішніх справ та інших навчальних закладів зазначеної правоохоронної системи.

Недостатній рівень урахування міжнародних стандартів безпеки дорожнього руху в національному законодавстві України підтверджується результатами анкетування: 56 % фахівців транспортної галузі, 61 % працівників правоохоронних і контролювальних органів та 53 % науковців і юристів вказали на невідповідність чинних нормативно-правових актів положенням Віденської конвенції та директивам ЄС, тоді як лише 11–14 % респондентів оцінили такий рівень як достатній, що свідчить про системну проблему імплементації міжнародно-правових стандартів і зумовлює потребу в гармонізації законодавства в цій сфері.

10. Визначено найбільш універсальні міжнародні системи у сфері запобігання та протидії вчиненню кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, позитивний досвід функціонування яких має бути імплантований у національне законодавство й практику. До таких віднесені: а) діяльність відповідних суб'єктів профілактики в Британії (так звана Британська модель), сутність якої полягає в тому, щоб за допомогою відповідних технічних програм (Automatic Number Plate Recognition); ISA (Intelligent Speed Assistance тощо) не тільки здійснювати автофіксацію правопорушень, але й формувати відповідні динамічні зони обмеження швидкості транспортних засобів, які взаємопов'язані з їхніми бортовими системами; б) використання в процесі проєктування населених пунктів та їхньої транспортної інфраструктури в Нідерландах і Швеції спеціальних технологічних програм («Vision Zero»), за допомогою яких нівелюються помилки, що допускаються водіями транспортних засобів під час їхнього управління, з тим, щоб запобігти вчиненню дорожньо-транспортної пригоди; в) запозичення найбільш важливих елементів запобіжного характеру, що складають змістовно-структурні елементи Сінгапурського кейсу («Smart Nation»), де відомості про транспортні засоби (їхній технічний стан, відповідність вимогам ПДР тощо (ERP) використовуються для організації індивідуального запобігання правопорушенням, включно із злочинами.

Водночас найбільш важливим у зазначених позитивних зарубіжних практиках є те, що їх основу складають не каральні заходи, як це характерно для нинішніх правоохоронних органів України, а запобіжні.

Враховуючи зазначене, запропоновано конкретні заходи, що стосуються цієї проблематики, а саме: а) запуск на державному рівні до кінця 2026 року пілотного проєкту інтегрованої системи ANPR та ISA на всіх міжнародних транспортних коридорах України; б) створення на базі МВС України постійного міжвідомчого координаційного центру з питань реалізації принципів «Vision Zero»; в) поетапне впровадження автоматизованих механізмів фіксації правопорушень вантажним і спеціалізованим транспортом з подальшою інтеграцією результатів у аналітичні

системи правоохоронних органів; г) використання цифрових транспортних платформ для моніторингу кримінологічних ризиків у всіх регіонах України.

Обмежена поінформованість про позитивні міжнародні практики запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху підтверджується результатами анкетування: лише 28,0–35,0 % респондентів різних професійних груп зазначили, що їм відомі такі моделі, як «Vision Zero», автоматична фіксація, ISA чи інші інтелектуальні транспортні системи, тоді як 39,1–42,0 % опитаних прямо вказали на відсутність відповідних знань, а 25,9–30,0 % – на їх фрагментарність. Це свідчить про недостатній рівень інституційної та професійної інтеграції запобіжних міжнародних підходів у національну правозастосовну й управлінську практику та обґрунтовує доцільність їхнього поетапного впровадження в Україні.

11. Встановлено вплив рішень Європейського суду з прав людини на вдосконалення законодавчих актів, що регулюють сферу безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні, який здійснюється в таких формах: 1) визнання протиправними рішення національних судів, що стосуються цієї галузі суспільних відносин, які в подальшому мають враховувати національні судові органи під час ухвалення аналогічних рішень; 2) встановлення обов'язку для держави щодо повного відшкодування завданої шкоди для потерпілих від злочину у встановлені цим судом терміни; 3) визначення такого самого обов'язку з питань, пов'язаних з використанням позитивної практики ЄСПЛ у діяльності національних судів; 4) формування правових висновків, які стосуються формального виконання в Україні (а подекуди ігнорування) рішень ЄСПЛ і пов'язані з подальшим порушенням прав, законних інтересів і свобод учасників дорожнього руху, а саме: а) невинуватене затягування строків досудового слідства та судового розгляду кримінальних проваджень; б) незабезпечення критерію ефективності й оперативності розслідування цієї категорії злочинів усіма суб'єктами й учасниками кримінального процесу; в) порушення конституційного принципу незалежності правоохоронних органів і суду; г) неналежний рівень громадського контролю за діяльністю слідчо-судових органів, зокрема й через незадовільне залучення до кримінального процесу потенційних можливостей потерпілих від злочину та нехтування водночас їх прав, законних інтересів і свобод. З огляду на це науково обґрунтована потреба щодо здійснення в цьому напрямі таких заходів: а) внесення змін до ст. 286–289 КК України через запровадження такої кваліфікуючої ознаки, як «вчинення цих злочинів в умовах воєнного стану», та встановлення у зв'язку з цим підвищеної кримінальної відповідальності у формі позбавлення волі на строк від 10 до 15 років; б) підвищення мінімальної санкції щодо частини третьої статті 286 КК України до меж 8–12 років позбавлення волі з метою забезпечення принципу пропорційності покарання; в) запровадження обов'язкового суцільного відеофіксування всіх слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях про ДТП зі смертельними наслідками як гарантії процесуальної прозорості та доказової надійності; г) створення спеціалізованих слідчих і судових палат для розгляду кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, вчинених в умовах воєнного стану; д) розроблення та затвердження Офісом Генерального прокурора єдиного національного стандарту розслідування ДТП зі смертельними випадками з використанням водночас зарубіжних позитивних практик (Польщі, Швеції тощо).

Результати анкетування засвідчили низький рівень обізнаності з практикою ЄСПЛ у справах про порушення безпеки дорожнього руху: лише 23,9–33,0 % респондентів вказали на її знання, тоді як 38,6–52,0 % – на повну необізнаність, що свідчить про недостатню інтеграцію стандартів ЄСПЛ у національну слідчо-судову практику та зумовлює порушення прав потерпілих.

12.3'ясовано зміст і розкрито сутність загальносоціального запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, під яким у цій роботі запропоновано розуміти діяльність відповідних суб'єктів профілактики, що здійснюється на основі фундаментальних, базових і системоутворювальних підходів, які характерні для всіх рівнів запобігання та протидії злочинності, для забезпечення формування безпечного транспортного середовища через поєднання правових, організаційних, економічних, технологічних та соціально-психологічних інструментів впливу на детермінаційний комплекс причин і умов, які сприяють цьому виду злочинності. Враховуючи зазначене, розроблено трирівневу модель загальносоціального запобігання, яка охоплює: 1) макрорівень – формування та реалізацію державної політики у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту у виді спеціальної програми (стратегії, концепції тощо); 2) мезорівень – розробку та впровадження регіональних і міжрегіональних програм з урахуванням безпекової ситуації; 3) мікрорівень – розвиток громадських ініціатив, локальних проєктів та участь інститутів громадянського суспільства в контролі за цією галуззю суспільних відносин і в запобіжній діяльності. На підставі застосування методу прогнозування доведено, що реалізація такої моделі, зокрема через використання новітніх технологій і покриття інтелектуальними транспортними системами не менше ніж 75 % доріг державного значення до 2030 року, зможе забезпечити зниження рівня транспортної злочинності на 15–20 %.

З огляду на це запропоновано такі напрями вдосконалення змісту цього виду запобіжної діяльності за рахунок: а) оновлення Національної стратегії безпеки дорожнього руху («Drive Ukraine 2030») та внесення до неї окремого структурного розділу «Безпека транспорту в умовах воєнного стану та повоєнного періоду» з визначенням водночас спеціальних індикаторів (критеріїв) ефективності; б) запровадження механізмів державно-приватного партнерства для розгортання інтелектуальних транспортних систем на умовах концесії та сервісних контрактів; в) поетапного впровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності для всіх категорій транспортних засобів, зокрема військових і гуманітарних, з диференціацією страхових ризиків; г) створення спеціалізованого Фонду безпеки дорожнього руху за рахунок спрямування не менше ніж 50 % коштів від штрафів за порушення Правил дорожнього руху на проєкти, що стосуються вдосконалення дорожньої інфраструктури й запобігання різноманітним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Результати анкетування засвідчили недостатній рівень обізнаності щодо загальносоціальних заходів запобігання транспортній злочинності: про їх наявність і практичне застосування зазначили лише 22,1 % фахівців транспортної галузі, 23,1 % працівників правоохоронних і контролювальних органів та 26,0 % науковців і юристів, тоді як 39,0–46,0 % респондентів вказали на повну відсутність таких знань, а 31,9–35,0 % – на фрагментарний характер уявлень, що підтверджує потребу в

системному розвитку загальносоціального запобігання у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

13. Визначено змістовну спрямованість спеціально-кримінологічного запобігання кримінального правопорушення у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту та у зв'язку з цим констатовано, що це є один із видів кримінологічної профілактики, який здійснюється визначеними в законі спеціальними суб'єктами запобіжної діяльності, яка спрямована на раннє виявлення, фіксацію, прогнозування та нейтралізацію криміногенних ризиків як до моменту реалізації злочинного наміру, так і на стадіях досудового розслідування, винесення вироку та його виконання відповідними органами й установами виконання покарань і уповноваженими органами пробації.

Враховуючи зазначене, розроблено п'ятирівневу модель спеціально-кримінологічного запобігання злочинам у цій галузі суспільних відносин, що охоплює: 1) оперативно-розшуковий рівень, спрямований на виявлення осіб, з боку яких можна очікувати вчинення зазначених злочинів, причин і умов, які сприяють цьому виду злочинності, та прихованих форм протиправної діяльності; 2) техніко-криміналістичний рівень, пов'язаний із використанням сучасних засобів фіксації та аналізу доказової інформації; 3) тактико-аналітичний рівень, орієнтований на обробку значних масивів даних і кримінологічне прогнозування; 4) організаційно-координаційний рівень, що забезпечує взаємодію суб'єктів запобіжної діяльності на всіх рівнях профілактики (загальносоціальному, спеціально-кримінологічному та індивідуально-віктимологічному); 5) міжнародно-правовий рівень, який передбачає обмін інформацією та спільні аналітичні дії з відповідними міжнародними правоохоронними органами (Інтерпол, Європол, національні аналогічні поліцейські структури).

З огляду на це запропоновано комплекс практичних заходів щодо вдосконалення правового механізму й практики реалізації заходів спеціально-кримінологічного запобігання злочинам, до яких віднесено: а) створення до 1 липня 2027 року Національного центру аналітики транспортної безпеки при МВС України на базі його структурного підрозділу «ДНДЕКЦ» із визначенням його як координаційного та аналітичного осередку; б) інтеграцію в єдину цифрову платформу Центру даних автоматичної фіксації (ANPR), систем SENT, інформаційних ресурсів Європолу та Інтерполу, засобів штучного інтелекту, безпілотних літальних апаратів і 3D-сканерів; в) запровадження обов'язкового використання дронів і 3D-сканування на місцях усіх дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками з метою повної та об'єктивної фіксації всіх обставин події; г) розроблення й нормативне закріплення єдиного стандарту оперативно-розшукових заходів у транспортній сфері з урахуванням воєнного та повоєнного періодів.

Результати анкетування засвідчили низький рівень обізнаності щодо спеціально-кримінологічних методів запобігання транспортним злочинам: про їхнє чітке знання повідомили лише 16,7 % фахівців транспортної галузі, 26,3 % працівників правоохоронних і контролювальних органів та 23,5 % науковців і юристів, тоді як 45,0–57,3 % респондентів вказали на відсутність таких знань, а 24,0–31,5 % – на їх фрагментарність, що підтверджує потребу в розвитку системної моделі спеціально-кримінологічного запобігання у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

14. Встановлено змістовно-сутнісні системоутворювальні ознаки, які характеризують діяльність щодо запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту на індивідуальному й віктимологічному рівнях. Доведено, що індивідуальне запобігання цьому виду злочинності має здійснюватися через призму типологізації осіб, схильних до протиправної поведінки, з обов'язковим урахуванням ступеня та характеру криміногенного ризику, що важливо з огляду реалізації на практиці принципу індивідуалізації та диференціації правопорушень. Зі свого боку віктимологічне запобігання спрямоване на зниження вразливості потенційних потерпілих і мінімізацію кримінологічно значущих ризиків настання суспільно небезпечних наслідків з урахуванням віктимності транспортного середовища та поведінки інших осіб. Водночас доведено, що поєднання індивідуальних і віктимологічних запобіжних заходів створює комплексний правовий механізм захисту, спрямований на підвищення загального рівня безпеки дорожнього руху та відповідних об'єктів правової охорони, що стосується цієї галузі суспільних відносин.

Враховуючи зазначене, визначені такі кримінологічно значущі напрями, які пов'язані з досліджуваною проблематикою, а саме: 1) удосконалення процедур, що забезпечують персоналізацію профілактичного впливу (від точності типологізації правопорушників і врахування їхнього персонального криміногенного ризику залежить на практиці ефективність реалізації принципу індивідуальної кримінальної відповідальності та диференціація відповідних запобіжних заходів впливу на особу правопорушника); 2) визначення на всіх рівнях пріоритетності віктимологічної профілактики кримінальних правопорушень, що вчиняються у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту (цей вид запобігання має виокремлюватись у сучасних державних програмах як спеціальний стратегічний напрям, враховуючи, що формування й розвиток навиків безпечної поведінки в жертв злочинів належить до найбільш ефективних профілактичних засобів, спрямованих на зниження рівня смертності та інших суспільно небезпечних наслідків, що характерні для цієї галузі суспільних відносин); 3) комплексне застосування методів кримінологічної профілактики для запобігання вчиненню злочинів і мінімізації їхніх суспільно небезпечних наслідків (синергетичний підхід) (лише системне поєднання загальносоціальних, спеціально-кримінологічних та індивідуально-віктимологічних заходів дає змогу максимально зменшити вплив суб'єктивної складової як однієї з детермінант, що сприяють вчиненню кримінальних правопорушень у досліджуваній сфері); 4) застосування всебічних і системних заходів, спрямованих на мінімізацію суспільно небезпечних наслідків у зазначеній галузі діяльності (комплексна мінімізація наслідків) (віктимологічні запобіжні заходи за своєю змістовно-сутнісною спрямованістю мають на меті не лише недопущення дорожньо-транспортної пригоди, але й її кримінально-караних наслідків).

Результати анкетування свідчать про недостатній рівень сформованості індивідуального та віктимологічного запобігання транспортній злочинності: лише 13,5 % фахівців транспортної галузі, 18,0 % спеціалістів у сфері безпеки руху та 19,4 % науковців і юристів зазначили, що добре обізнані й застосовують такі заходи, тоді як 52,1–62,1 % респондентів взагалі не стикалися з ними, а 22,0–28,5 % мають лише поверхове уявлення, що підтверджує потребу в системному розвитку

індивідуально-віктимологічних механізмів запобігання у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

*статті у закордонних виданнях, проіндексованих у базах даних
Web of Science Core Collection та/або Scopus:*

1. Stasiuk O., Lenher Y., Koretska V., Riabych N., Samilo A., Shyshko V., Zdrenyk I. Observance of human rights under the conditions of national law adaptation to the norms of the European Union. *AD ALTA: Journal of Interdisciplinary Research*. 2023. Vol. 13. Issue 2, special XXXV. Pp. 107–110. URL : https://www.magnanimitas.cz/ADALTA/130235/papers/A_16.pdf ; <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001027993900016> (Web of Science).
2. Didenko Y., Karpinska N., Anishchuk V., Visyn V., Pundor Y., Riabych N. Mediation in criminal processes in Ukraine. *AD ALTA: Journal of Interdisciplinary Research*. 2024. Vol. 14, № 01-XLI. Pp. 231–234. URL : https://www.magnanimitas.cz/ADALTA/140141/papers/A_39.pdf ; <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001228321900038> (Web of Science).
3. Onyshchuk V., Dubytskyi O., Bodak V., Pavlova I., Riabych N. Digital technologies and modelling for enhancing supply chain efficiency in international road transport. *Revista Gestão & Tecnologia*. 2025. Vol. 25, № 1. Pp. 168–185. URL : <https://revistagt.fpl.emnuvens.com.br/get/article/view/3114> ; <https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:001445878100009> (Web of Science).
4. Riabych N., Kuzenko U., Humeniuk T., Chuienko V., Bezushko A. Challenges of anthropocentrism in wartime conditions: legal and regulatory perspective. *Salud, Ciencia y Tecnología – Serie de Conferencias*. 2025. Vol. 4. Article 1503. Pp. 1–12. URL : <https://conferencias.ageditor.ar/index.php/sctconf/article/view/1503> ; <https://www.scopus.com/pages/publications/86000101991?origin=resultslist> (Scopus).

статті в наукових періодичних виданнях інших держав:

1. Рябих Н. В. Обсяг відповідальності перевізника за невиконання або неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом. *AREANAUKI*. 2023. Вип. 2 (11). С. 132–139 URL : https://www.law.vnu.edu.ua/_files/ugd/65dd18_6a9713545f544e8dab1bf34749ccdc05.pdf
2. Riabych N., Visyn V., Grabovets V., Bodak V., Dubytskyi O., Iierusalymov I. Prevention of criminal offenses in the field of transport infrastructure operation. *International Journal of Environmental Sciences*. 2025. Vol. 11, № 11s. Pp. 464–470. URL : <https://theaspd.com/index.php/ijes/article/view/1703>
3. Riabych N., Shcherbatiuk I., Pyroha I., Chechel N., Panasniuk O., Dolhov A. Using intelligent transport systems as a tool for preventing criminal offenses. *Revista*

Latinoamericana de la Papa. 2025. Vol. 29, № 1. Pp. 46–53. URL : <https://papaslatinas.org/index.php/rev-alap/article/view/60/57>

*статті у наукових виданнях, включених до
Переліку наукових фахових видань України:*

1. Riabikh N. Classification of persons who commit traffic safety crimes: from occasional violators to repeat offenders. *Entrepreneurship, Economy and Law*. 2024. № 2. C. 103–113. URL : <https://pgp-journal.kiev.ua/archive/2024/2/19.pdf>
2. Riabikh N. Structure and elements of criminological characteristics of traffic safety violations. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 3 (85). Pp. 103–109. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/289/306>
3. Riabikh N. Regulatory and legal gaps as determinants of criminal offenses in the transport sector. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 6 (88). C. 37–45. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/204>
4. Riabikh N. Criminal and legal aspects of using unmanned technologies in logistics. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 7 (89). Pp. 52–58. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/191/210>
5. Riabikh N. Using technologies to prevent traffic violations and enhance road safety. *International Scientific Journal «Internauka». Series: Juridical Sciences*. 2025. № 8 (90). Pp. 61–67. URL : <https://humanitarian.com.ua/index.php/juridical/article/view/173/192>
6. Riabikh N. Preventive measures for violations of vehicle operation rules: legal and technical aspects. *Актуальні питання у сучасній науці*. Серія : Право. 2025. № 6 (36). C. 358–375. URL : <http://perspectives.pp.ua/index.php/sn/article/view/25352>
7. Riabikh N. V. Features of criminological characteristics of crimes related to violation of transportation rules. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія : Юриспруденція*. 2025. № 76. C. 52–63. URL : <http://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc76/12.pdf>
8. Riabikh N. V. Organizational factors contributing to violations of transport operation rules. *Адміністративне право і процес*. 2025. № 1. C. 47–60. URL : <https://applaw.net/index.php/journal/article/view/845/712>
9. Riabikh N. V. Corruption factor in criminal behavior of transport sector participants. *Правова держава*. 2025. № 57. C. 274–285. URL : <https://pd.onu.edu.ua/article/view/325404/317578>
10. Riabikh N. V. European transport safety standards: implementation experience in Ukraine. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2025. Т. 36 (75). № 2. C. 117–123. URL : https://www.juris.vernadskyjournals.in.ua/journals/2025/2_2025/18.pdf
11. Riabikh N. V. Urban factors as an element of general social prevention of road accidents and transport crimes. *Європейський правничий часопис*. 2025. Вип. 9. C. 175–182. URL : https://cms.legal-journal.e-u.edu.ua/uploads/9_26_da47f033dd.pdf
12. Riabikh N. Unlawful appropriation of vehicles as a factor in criminal offenses

in the sphere of road traffic. *Economics. Finances. Law*. 2025. № 8. С. 44–51. URL : <https://efp.in.ua/uk/journal-article/1697>

13. Riabikh N. V. Criminological prevention of crimes in the field of transport security in the context of combating organized crime and smuggling. *Наука і техніка сьогодні*. 2025. № 8 (49). С. 24–41. URL : <http://perspectives.pp.ua/index.php/nts/article/view/28257/28220>

14. Рябих Н. В. Міжнародно-правове регулювання перевезення небезпечних вантажів. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2025. № 3 (88). С. 91–97. URL : https://law.stateandregions.zp.ua/archive/3_2025/13.pdf

15. Riabikh N. Criminal law aspects of artificial intelligence application for traffic accident data analysis. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2025. № 4. С. 108–117. URL : http://apnl.dnu.in.ua/4_2025/18.pdf

16. Riabikh N. V. Methodology for analyzing the technical condition of vehicles as a factor of crime in the field of traffic safety. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2025. Вип. 3 (11). С. 115–125. URL : <https://cuj.dnuvs.ukr.education/index.php/cuj/article/view/133/129>

17. Riabikh N. Modeling criminogenic threats in the transport infrastructure: current state and prospects. *Науковий часопис Українського державного університету імені Михайла Драгоманова. Серія 18. Право*. 2025. № 46. С. 10–21. URL : <https://chasopys.law.npu.kiev.ua/archive/46/4.pdf>

18. Riabikh N. Latency of crimes in the field of road safety and transport operation. *Науковий вісник Дніпровського державного університету внутрішніх справ*. 2025. № 3. С. 130–146. URL : <https://visnik.dduvs.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/2382/2027>

19. Riabikh N. Prevention of transport-related crimes through urban planning improvements. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2025. Вип. 4. С. 123–135. URL : <http://nvppp.in.ua/vip/2025/4/22.pdf>

20. Riabikh N., Visin V. Social and economic factors of criminal offenses in transport security. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Юридичні науки*. 2025. № 4 (48). С. 388–398. URL : <https://science.lpnu.ua/law/all-volumes-and-issues/volume-12-number-4-48-2025/social-and-economic-factors-criminal-offenses>

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

1. Рябих Н. В. Особливості проведення слідчих (розшукових) дій в умовах воєнного стану в Україні. *Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення* : матеріали І Міжнар. наук.-практ. конф., м. Луцьк, 17 травня 2024 р. Луцьк : ІВВ ЛНТУ, 2024. С. 253–258.

2. Рябих Н. В. Соціальні та демографічні детермінанти злочинності у сфері експлуатації транспорту: портрет правопорушника. *Державотворчі процеси в Україні: реалії сьогодення* : тези доповідей за матеріал. ІІ Міжнародної наук.-практ. конф., м. Луцьк, 30 квітня 2025 р. / відп. ред. В. В. Аніщук, С. Г. Зицик. Луцьк : ІВВ ЛНТУ, 2025. С. 155–161.

3. Riabikh N. V. Criminology characteristics of offenses in the field of traffic

safety: component elements. *Modern Achievements in Legal Science and Practice* : International scientific conference, March 19–20, 2025. Riga, the Republic of Latvia. Riga, Latvia : Baltija Publishing, 2025. С. 108–112.

4. Рябих Н. В., Грабовець В. В. Міжнародні перевезення та кримінальні ризики: правові та практичні аспекти. *V Міжнародна науково-практична конференція Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського до 80-х роковин з дня смерті провідного науковця та засновника Таврійського національного університету Володимира Івановича Вернадського* : матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 26 березня 2025 р. Київ – Львів – Торунь : Liha-Pres, 2025. С. 169–173.

5. Рябих Н. В. Стан наукової розробки з питань безпеки руху та експлуатації транспорту. *Концептуальні шляхи розвитку науки та освіти* : матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф., м. Львів, 29–30 березня 2025 р. / Львівський науковий форум. Львів, 2025. С. 86–91.

6. Riabykh N. International experience in improving traffic safety and its adaptation in Ukraine *Актуальні проблеми сучасної науки та освіти* : матеріали XIV Міжнар. наук.-практ. конф., м. Львів, 19–20 березня 2025 р. / Львівський науковий форум. Львів, 2025. С. 63–67.

які додатково відображають наукові результати дисертації:

1. Право : навчальний посібник для здобувачів другого (магістерського) рівня вищої освіти спеціальності 081 Право денної та заочної форм навчання / укладачі : В. В. Вісин, О. С. Філюк, Н. Ю. Щербюк, В. В. Аніщук, Н. В. Рябих ; під ред. В. В. Аніщука. Луцьк : ВІП ЛНТУ, 2024. 440 с.

АНОТАЦІЯ

Козак Н. В. Теоретичні та прикладні засади запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та криминологія; кримінально-виконавче право. – Державний податковий університет, Ірпінь, 2026.

Дисертаційне дослідження присвячене комплексному криминологічному аналізу кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту й розробленню науково обґрунтованих напрямів удосконалення запобіжної діяльності в Україні. Актуальність теми зумовлена зростанням суспільної небезпеки транспортних правопорушень, тяжкістю їхніх наслідків, високою латентністю, складністю причинної детермінації та недостатньою ефективністю чинних механізмів запобігання в умовах воєнного стану, цифровізації та євроінтеграційних трансформацій.

У роботі узагальнено стан наукової розробки проблем безпеки руху та експлуатації транспорту, виявлено концептуальні прогалини й дискусійні підходи, обґрунтовано потребу в міждисциплінарному дослідженні з використанням положень

кримінології, кримінального, транспортного й адміністративного права та результатів емпіричних досліджень.

Сформульовано уточнене поняття запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як системи правових, організаційних, соціальних і технологічних заходів, спрямованих на нейтралізацію криміногенних чинників і недопущення поведінки, що створює загрозу життю, здоров'ю людини та безпеці транспортної системи. Доведено визначальну роль взаємодії загальносоціального, спеціально-кримінологічного, індивідуального та віктимологічного рівнів запобігання.

Проаналізовано структуру, динаміку та якісні характеристики кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту з урахуванням сучасних соціально-економічних і безпекових умов. Систематизовано їхні детермінанти, визначено типові кримінологічні риси особи правопорушника та окреслено основні прояви віктимної поведінки й групи підвищеного ризику.

Узагальнено міжнародно-правові акти у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, визначено їхній вплив на національне законодавство й правозастосовну практику України, а також обґрунтовано значення практики Європейського суду з прав людини для вдосконалення механізмів правового регулювання та забезпечення позитивних обов'язків держави щодо захисту права на життя.

За результатами дослідження сформульовано напрями вдосконалення правового механізму запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема щодо посилення загальносоціального й спеціально-кримінологічного запобігання, розвитку індивідуального та віктимологічного рівнів профілактики, удосконалення міжвідомчої взаємодії й адаптації національного законодавства до міжнародних стандартів з урахуванням умов воєнного часу.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у формуванні цілісної кримінологічної концепції запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту й розробленні науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення законодавства та практики його застосування. Практичне значення результатів полягає в можливості їх використання в законотворчій діяльності, правоохоронній практиці, освітньому процесі та подальших наукових дослідженнях.

Ключові слова: запобігання кримінальним правопорушенням, безпека дорожнього руху, експлуатація транспорту, транспортна злочинність, воєнний стан, євроінтеграція, кримінологічна характеристика, віктимологія.

SUMMARY

Kozak N. V. Theoretical and applied principles of preventing criminal offenses in the field of road safety and transport operation in Ukraine. – *Qualification for scientific work on manuscript rights.*

Dissertation for the degree of Doctor of Law in the specialty 12.00.08 – criminal law and criminology; criminal enforcement law. – State Tax University, Irpin, 2026.

The dissertation is devoted to a comprehensive criminological analysis of criminal offenses committed in the field of road traffic safety and transport operation, as well as to the development of scientifically grounded directions for improving preventive activities in this sphere in Ukraine. The relevance of the research is determined by the growing social danger of transport-related criminal offenses, the severity of their consequences, a high level of latency, the complexity of their criminogenic determinants, and the limited effectiveness of existing legal and organizational prevention mechanisms under conditions of intensified transport processes, digitalization, martial law, and European integration transformations.

The study provides a general analysis of the current state of scientific research on road traffic safety and transport operations, which enables the identification of conceptual gaps and controversial approaches in the criminological understanding of the problem. The necessity of a comprehensive interdisciplinary approach has been justified, taking into account the provisions of criminology, criminal law, transport, and administrative law, as well as the results of socio-legal and empirical studies.

A refined concept of the prevention of criminal offenses in the field of road safety and transport operations has been formulated. Prevention is defined as a multi-level, systemically organized set of legal, organizational, social, informational, and technological measures aimed at early identification, neutralization, and minimization of criminogenic determinants, as well as at preventing unlawful behavior that poses a threat to human life and health, property, and the stable functioning of the transport system. It is proven that the effectiveness of preventive activity depends on the interaction of general social, exceptional criminological, individual, and victimological levels.

Considerable attention is paid to the criminological characteristics of criminal offenses in the field of road traffic safety and transport operations. Their structure, dynamics, and qualitative indicators are analyzed in the context of contemporary socio-economic, legal, and security conditions. The determinants of these offenses are systematized and classified, and typical criminological features of offenders, as well as victimological aspects and high-risk groups, are identified.

The dissertation analyses international legal acts in the fields of road traffic safety and transport operations. It assesses their impact on the formation of national legislation and law enforcement practice in Ukraine. The role of the case law of the European Court of Human Rights in improving legal regulation mechanisms and ensuring the balance between public interests in transport safety and human rights protection is substantiated.

Based on the research results, conceptual directions for improving the legal mechanism for preventing criminal offenses in the field of road traffic safety and transport operations in Ukraine are formulated. Proposals are developed to strengthen general social prevention, optimize special criminological measures, and develop individual and victimological prevention, while taking into account the challenges posed by martial law and post-war recovery.

Keywords: prevention of criminal offenses, road traffic safety, transport operation, transport-related crime, martial law, digital risks, European integration, criminological characteristics, victimology, criminogenic determinants.