

СУБ'ЄКТИВНА СТОРОНА ДІЯНЬ, СПРЯМОВАНИХ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ТА ПОКАРАННЯ ЗА ЇХ ВЧИНЕННЯ: ОСОБЛИВОСТІ СПІВВІДНОШЕННЯ

Меркулова В. О., Конопельський В. Я.

Серед кримінальних правопорушень, вчинених з необережності, значне місце посідають суспільно небезпечні діяння, що спрямовані проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Інтенсивність, з якою виникають нові види транспортних засобів, а отже нові джерела підвищеної потенційної небезпеки, впливає на виникнення нових видів відповідних діянь, підвищує небезпечність окремих обставин, що обумовлюють настання тяжких та особливо тяжких наслідків. Сучасні статистичні показники стану, динаміки, інтенсивності вчинення цих діянь підтверджують реальну та потенційну суттєву загрозу безпеці громадян та різним сферам життєдіяльності суспільства.

Особлива небезпечність поведінки осіб, які грубо та свідомо порушують вимоги правил безпеки руху та експлуатації транспорту, спричиняють тяжкі тілесні ушкодження, загибель декількох осіб, завжди посилювала увагу наукової спільноти до справедливості кримінального судочинства, до реально застосованого судом покарання за вчинене. Закономірно поставало питання щодо дієвості заходів кримінально-правової охорони зазначеної сфери життєдіяльності суспільства.

Відповідно на подальше реформування кримінального законодавства мають впливати результати теоретичного аналізу проблем, що стосуються: чіткості та дієвості дотримання співвідношення тяжкості вчиненого діяння та суворості санкції (видів та термінів покарання); змісту елементів суб'єктивної сторони діянь (форми вини), які посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту, за умови спричинення тяжких та особливо тяжких наслідків; впливу обставин вчинення діяння, особистісних якостей винної особи на визначення форм та підвидів вини, з якою спричиняються наслідки (в першу чергу тяжкі та особливо тяжкі); чинників, які мають впливати на особливості кримінальної відповідальності за спричинення однакових наслідків, але з різними підвидами такої форми вини як необережність тощо.

Наше дослідження доводить той факт, що особливе значення для суспільства безпеки транспортної системи України накладає на науковців та законодавця специфічні вимоги щодо пошуку справедливого та дієвого співвідношення між тяжкістю вчиненого діяння та суворістю кримінальної відповідальності та покарання. Особливого значення набуває врахування принципів системно-правових взаємоузгоджень між різними галузями права (що посилюється з введенням інституту кримінального проступку), між положеннями Загальної та Особливої частини кримінального законодавства (в частині виду та розміру покарання), між ознаками диспозиції та санкції загальних та спеціальних кримінально-правових норм (тим більш в частині настання однакових суспільно небезпечних наслідків).

На тлі сталого реформування кримінального законодавства в напрямку посилення суворості санкцій за діяння вчинені у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, належна увага має приділятися змісту окремих елементів (інтелектуального та вольового моменту) підвидів форм вини (непрямого умислу, кримінально-протиправній самовпевненості, кримінально-протиправній недбалості), в яких відтворюється специфічність та ступінь усвідомлення винною особою суспільної небезпечності вчиненого, ставлення до можливостей настання наслідків (особливо тяжких).

Соціально-правові чинники, які зумовили виникнення нової кримінально-правової норми - ст. 286-1 КК, є підставою для сприйняття діяння, передбаченого цією нормою, як більш тяжкого (за усіма обставинами та видами наслідків) порівняно із ст. 286 КК. Такий підхід робить несприйнятним урівняння санкцій цих норм за спричинення тяжких тілесних ушкоджень та смерті потерпілої особи.

Ключові слова: кримінальні правопорушення проти безпеки руху, тяжкість діяння, елементи суб'єктивної сторони, види необережності, суворість санкції.

Merkulova V. O., Konopelsky V. Ya. The subjective side of acts directed against road traffic safety and the operation of transport and the punishment for their commission: peculiarities of the ratio

Among the criminal offenses committed due to carelessness, a significant place is occupied by socially dangerous acts directed against traffic safety and operation of transport. The intensity with which new types of vehicles appear, and therefore new sources of increased potential danger, affects the emergence of new types of relevant actions, increases the dangerousness of certain circumstances that cause the occurrence of serious and especially serious consequences. Current statistical indicators of the state, dynamics, and intensity of the commission of these acts confirm the real and potential significant threat to the safety of citizens and various spheres of society's life.

The particular dangerousness of the behavior of persons who grossly and deliberately violate the requirements of traffic safety rules and the operation of transport, causing serious bodily injuries, the death of several people, has always increased the attention of the scientific community to the justice of criminal proceedings, to the punishment actually applied by the court for the crime committed. The question of the effectiveness of measures of criminal law protection of the specified sphere of life activity of society naturally arose.

Accordingly, the further reformation of criminal legislation should be influenced by the results of a theoretical analysis of problems related to: the clarity and effectiveness of observing the ratio of the severity of the committed act and the severity of the sanction (types and terms of punishment); the content of the elements of the subjective side of actions (forms of guilt) that encroach on the safety of traffic and operation of transport, provided that serious and especially serious consequences are caused; the influence of the circumstances of the act, the personal qualities of the guilty person on the determination of the forms and subtypes of guilt, with which the consequences are caused (primarily severe and especially severe); factors that should affect the specifics of criminal liability for causing the same consequences, but with different subspecies of such forms of guilt as negligence, etc.

Our study proves the fact that the safety of the transportation system of Ukraine is of particular importance to society, and imposes specific requirements on scientists and legislators to find a fair and effective balance between the severity of the committed act and the severity of criminal liability and punishment. Of particular importance is the consideration of the principled systemic-legal interrelationships between different branches of law (which is strengthened with the introduction of the institution of criminal misdemeanor), between the provisions of the General and Special parts of criminal legislation (in terms of the type and amount

of punishment), between the features of the disposition and sanction of general and special criminal legal norms (especially in terms of the occurrence of the same socially dangerous consequences).

Against the background of constant reformation of criminal legislation in the direction of increasing the severity of sanctions for actions committed in the field of traffic safety and operation of transport, due attention should be paid to the content of individual elements (intellectual and volitional moment) of subtypes of forms of guilt (indirect intent, criminal and illegal self-confidence, criminal and illegal negligence), in which the specificity and degree of awareness by the guilty person of the social danger of the committed act, the attitude towards the possibility of consequences (especially severe ones) are reproduced.

Social and legal factors that led to the emergence of a new criminal law norm - Art. 286-1 of the Criminal Code, is the basis for perceiving the act provided for by this norm as more serious (in all circumstances and types of consequences) compared to Art. 286 of the Criminal Code. This approach makes it unacceptable to equalize the sanctions of these norms for causing serious bodily injury and death of the victim.

Key words: criminal offenses against traffic safety, severity of the act, elements of the subjective side, types of carelessness, the severity of the sanction.

Постановка проблеми та її актуальність. Серед кримінальних правопорушень, вчинених з необережності, значне місце посідають суспільно небезпечні діяння, що спрямовані проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Інтенсивність, з якою виникають нові види транспортних засобів, а отже нові джерела підвищеної потенційної небезпеки, впливає на виникнення нових видів відповідних діянь, підвищує небезпечність окремих обставин, що обумовлюють настання тяжких та особливо тяжких наслідків. Сучасні статистичні показники стану, динаміки, інтенсивності вчинення цих діянь підтверджують реальну та потенційну суттєву загрозу безпеці громадян та різним сферам життєдіяльності суспільства. Комплексний характер спричиненої цими видами кримінальних правопорушень шкоди свідчить про те, що тяжкі та особливо тяжкі наслідки можуть полягати у фізичній шкоді життю та здоров'ю громадян, у величезних матеріальних збитках, дезорганізації транспортної системи (або ж її складових), небезпечних екологічних наслідках тощо. Загальноновизнаним є твердження, що в нашій державі рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих у Європі, а рівень організації

безпеки дорожнього руху, навпаки, залишається вкрай низьким [6, с. 119; 10, с. 168]. В спеціальних дослідженнях останніх п'яти років надається узагальнена статистика щодо наслідків вчинення дорожньо транспортних пригод. Йдеться про те, що щороку гине від 3 до 4 тис. осіб різного віку; приблизно 32 тис. одержують травми різного ступеня тяжкості; понад 40% загиблих - це пішоходи та велосипедисти [10, с. 169].

Особлива небезпечність поведінки осіб, які грубо та свідомо порушують вимоги правил безпеки руху та експлуатації транспорту, спричиняють тяжкі тілесні ушкодження, загибель декількох осіб, завжди посилювала увагу суспільства, а отже і наукової спільноти до справедливості кримінального судочинства, до реально застосованого судом покарання за вчинене. Закономірно поставало питання щодо дієвості заходів кримінально-правової охорони зазначеної сфери життєдіяльності суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми теорії та законодавства щодо регулювання сфери безпеки руху та експлуатації транспорту, дієвості її кримінально-правового захисту завжди привертала увагу науковців і були предметом дослідження багатьох видатних вітчизняних вчених. Кримінальні, кримінологічні та кримінально-виконавчі аспекти в різні історичні періоди розглядалися в працях А.М. Бабенко, І.Г. Богатирьова, О.М. Джужи, О.О. Дудорова, А.П. Закалюка, В.І. Осадчого, В.Я. Тація, М.І. Ховранюка тощо. Проте в даному випадку, зважаючи на предмет нашого дослідження, особлива увага приділятиметься останнім спеціальним публікаціям з проблем караності зазначених видів діянь. Зокрема, С.В. Бабаніна, з питань кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил; О.В. Микитчика щодо особливостей кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння; В.А. Мисливого щодо особливого впливу особистісних якостей винної особи та об'єктивних обставин на наслідки вчиненого діяння, а відповідно і на оцінку тяжкості вчиненого; О.Ю. Тарасенко, присвяченій негативним тенденціям правозастосовної практики, низькій ефективності кримінально-правового захисту сфери безпеки руху та експлуатації транспорту; А.С. Тунтули щодо особливостей правової кваліфікації дорожньо транспортних пригод, в наслідок яких настали особливо тяжкі наслідки; О.М. Шармара з проблем законодавчих ініціатив

щодо посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та ін.

Відповідно, комплексний підхід та узагальнення сучасних доктринальних положень щодо дієвості кримінально-правового захисту сфери безпеки руху та експлуатації транспорту, а отже визначення доволі складних питань, які мають вплинути на подальше реформування кримінального законодавства, обумовлюють необхідність, як на наш погляд, *теоретичного аналізу проблем*, що стосуються: чіткості та дієвості дотримання співвідношення тяжкості вчиненого діяння та суворості санкції (видів та термінів покарання); змісту елементів суб'єктивної сторони діянь (форми вини), які посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту, за умови спричинення тяжких та особливо тяжких наслідків; впливу обставин вчинення діяння, особистісних якостей винної особи на визначення форм та підвидів вини, з якою спричиняються наслідки (в першу чергу тяжкі та особливо тяжкі); чинників, які мають впливати на особливості кримінальної відповідальності за спричинення однакових наслідків, але з різними підвидами такої форми вини як необережність тощо. В більшій мірі на увагу заслуговують проблемні аспекти особливостей змісту інтелектуальної та вольової ознаки суб'єктивної сторони, змісту та структури санкції кримінально-правових норм, передбачених ст. 286 КК (визначає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортним засобом), ст. 286-1 КК (передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортним засобом у стані сп'яніння).

Метою цієї статті є на підставі дослідження особливостей змісту та сутності складових елементів суб'єктивної сторони діянь, які спрямовані проти безпеки руху та експлуатації транспорту, їхнього співвідношення із видом і розміром покарання, визначитися із доцільними тенденціями подальшого удосконалення кримінального законодавства.

Виклад основного матеріалу. Проблема чіткості дотримання тяжкості вчиненого діяння та суворості санкції (видів та термінів покарання) доволі часто обумовлювала подальше удосконалення кримінального законодавства. Не є виключенням напрямки реформування кримінально-правових заходів щодо запобігання кримінальним правопорушенням в сфері безпеки

руху та експлуатації транспорту. Завжди постало питання про дієвість кримінально-правових заходів: як досягти превентивного результату, коли особа буде усвідомлювати усю реальність суспільної небезпечності вчиненого, а призначене та відбусте покарання сприятиме виправленню та ресоціалізації винної особи. Саме активізація цього напрямку дослідження, ще за часів дії попередньої редакції розглядуваних кримінально-правових норм, у підсумку позначилася на наступних змінах в кримінальному законодавстві та призвела до суттєвого перегляду питання щодо оцінки тяжкості діяння, що полягає у порушенні правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Питання справедливості покарання досліджувалося безпосередньо на тлі узагальненого аналізу судової практики, її сталих проблем та тенденцій. Так, зокрема, О.Ю. Тарасенко, здійснюючи аналіз призначення покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у 2017-2018 роках (за попередньої редакції норми), дійшла доволі цікавих висновків. Найчисельнішим із призначених покарань за вчинення діяння без обтяжуючих обставин (ч. 1 ст. 286 КК) є штраф, що становив 62,5% від усього обсягу досліджених вироків. При цьому у 54% випадків його розмір не перевищував мінімально встановлений неоподатковуваний мінімум доходів громадян - 200 НМДГ (3400 грн.) І лише у 6,4% випадках штраф дорівнював максимального розміру (500 НМДГ - 8500 грн). Арешт було застосовано лише у 1% вироків. У 36,5% випадках йдеться про застосування найсуворішого за попередньою редакцією санкції покарання - обмеження волі (в третині випадків - терміном на один рік). Проте у всіх 100% призначення цього покарання приймалося рішення про звільнення засудженої особи від покарання з випробуванням (ст.ст. 75-78 КК). І лише стосовно 39,5% засуджених осіб, застосовувалося додаткове покарання - позбавлення права керувати транспортними засобами. Тож вчена дійшла справедливого висновку, що в переважній більшості призначається покарання у вигляді штрафу (переважно у мінімальному обсязі); виправні роботи практично не застосовуються; існують суттєві проблеми в реалізації арешту; найсуворішим заходом реагування на діяння, передбачене ч. 1 ст. 286 КК є умовне звільнення від відбування покарання з випробуванням, що на думку автора, взагалі може позбавити сензу сам факт призначення покарання; не застосування у більшості випадків додаткового покарання суттєво

знижувало дієвість кримінально-правового захисту життя та здоров'я людей [7, с. 313-317].

Окрім вище зазначеного, слід додати, що за даними інших спеціальних досліджень судової практики того ж періоду щодо 42,3% осіб, чії кримінальні провадження за ст. 286 КК розглядалися судами, справи було закрито. З них, стосовно 27,7% - у зв'язку із примиренням винного з потерпілим [10, с. 172].

Наведена статистика є яскравим підтвердженням доволі гуманного ставлення суду до осіб, які під час ДТП спричинили потерпілій особі тілесні ушкодження середньої тяжкості. Така особливість правозастосовної практики завжди накладалася на суттєві негативні тенденції в стані та динаміці кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Тож об'єктивним є те, що в останні п'ять років актуальності набуло питання щодо визначення реальної тяжкості діяння, передбаченого ст. 286 КК, що логічно призвело до подальшого удосконалення характеру та розміру санкції даної кримінально-правової норми. У 2018 році (відповідно до Закону № 2617-VIII від 22.11.2018 р.) санкція ч. 1 ст. 286 КК була змінена і передбачала можливість призначення покарання у вигляді штрафу від трьох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, виправні роботи на строк до двох років, арешт до шести місяців, обмеження волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років. Отже за тяжкістю дане діяння розглядається на сьогодні як злочин невеликої тяжкості (попередньо, зважаючи на санкцію, діяння мало б характеризуватися як проступок). Отже справедливою є тенденція посилення суворості відповідальності (покарання), зважаючи на особливе значення кримінально-правового захисту життя та здоров'я пересічних громадян, які опинилися у сфері дорожнього руху.

Невід'ємною складовою напрямку реформування інституту карантності за діяння, вчинені у сфері безпеки руху, є суттєві зміни у підходах законодавця щодо оцінки ступеня небезпечності відповідних діянь, вчинених в стані сп'яніння. Це стало результатом сталого характеру наукової дискусії та обговорення питання доцільних меж та суворості покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які свідомо доводять себе до такого стану. Відповідно до Закону № 1231-IX від 16.02.2021 Кримінальний кодекс було доповнено статтею 286-1 КК, що визначала підстави відповідальності за порушення

правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння [3, с. 184]. Проте, на думку окремих вчених, законодавчі нововведення, на тлі співвідношення із санкціями ст. 286 КК та чинників, які обумовили виникнення даної норми, - не позбавлені протиріч. Логічна зумовленість більш суворого ставлення до спричинення тяжких тілесних ушкоджень, якщо винна особа перебувала у стані сп'яніння, викликає здивування щодо однакового терміну позбавлення волі, передбаченого у ч. 2 ст. 286 КК та ч. 2 ст. 286-1 КК (від трьох до восьми років позбавлення волі). Тож маємо погодитися із думкою О.В. Микитчика, що навіть за умови реалізації певних обмежувальних заходів щодо осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення у стані сп'яніння, передбачених Загальною частиною КК (заборона застосування звільнення від відбування покарання із випробуванням, умовно-дострокового звільнення, заміни невідбутої частини покарання на більш м'яке тощо), санкція за вчинення такого діяння має бути більш суворою. Вчений пропонує збільшити мінімальну межу позбавлення волі до п'яти років [4, с. 22].

До того ж, на сторінках спеціальних публікацій аналізуються проблеми та правові наслідки криміналізації керування транспортними засобами у стані сп'яніння (ст. 286-1 КК) з точки зору співвідношення із окремими адміністративно-правовими деліктами. Так А.В. Філіпов здійснює аналіз цього питання на підставі системно-порівняльного аналізу кримінального та адміністративного законодавства. Стверджуючи про доволі дискусійний характер посилення свого часу адміністративної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння та внесення відповідних змін у законодавство, автор вбачає, що факт криміналізації створює потенційно більше кримінально-правових проблем, ніж створює підстави для вирішення чинних. У якості однієї з проблем розглядається відсутність системного підходу та співвідношення інститутів кримінальної та адміністративної відповідальності. Автор доводить, що відтепер водіям, які перебувають у стані сп'яніння, більш вигідним є не підкоритися вимозі працівника поліції про зупинку транспортного засобу або залишити місце дорожньо-транспортної пригоди, навіть кидати транспортний засіб (а отже піддатися адміністративній відповідальності за ст.ст. 122-2, 122-4 КпАП, з метою уникнення кримінальної відповідальності за керування в стані сп'яніння (ст. 286-1 К) [9, с. 163, 165].

Зазначене свідчить, що питання подальшого удосконалення кримінального законодавства у розглядуваній нами сфері не втрачає актуальності до сьогодні. Цікавими є тенденції обговорення подальших законодавчих змін, яких потребують кримінально-правові норми, що мають забезпечувати сферу дорожнього руху та експлуатації транспорту. Здебільшого це відтворюється у сприйнятті змісту та сутності декількох законопроектів, зареєстрованих у 2021 році у Верховній Раді України, щодо внесення подальших змін до ст.ст. 286, 286-1 КК в частині посилення кримінальної відповідальності за вчинення діянь, передбачених даними нормами. На увагу заслуговують висновки, яких дійшов О.М. Шармар, аналізуючі законодавчі перспективи стосовно санкцій кожної частини ст. 286 КК та внесення змін у санкції ст. 286-1 КК. На тлі позитивного сприйняття посилення суворості санкції ч. 2 ст. 286 КК (з визначенням терміну позбавлення волі від п'яти до восьми років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років) та ч. 3 ст. 286 КК (зміна стосувалася як мінімального так і максимального терміну позбавлення волі - пропонувалось позбавлення волі на строк від восьми до дванадцяти років тощо), - автор в цілому негативно оцінює запропоновану новелу щодо закріплення в ст.ст. 286 та 286-1 КК більш суворого покарання за позбавлення життя людини в населеному пункті (шляхом введення додаткової кваліфікуючої ознаки) як таку, що не відповідає конституційним принципам рівності та найвищої соціальної цінності, яку становлять життя та здоров'я будь-якої людини. Справедливо звертається увага на неузгодженість положень Загальної та Особливої частини КК (щодо ст. 55 КК в частині визначення максимального терміну додаткового покарання), санкцій загальних (ст.ст. 119, 128 КК), та спеціальних норм (ст.ст. 286 та 286-1 КК), які закріплюють кримінально-правову охорону життя та здоров'я людини [11, с. 379].

Відштовхуючись від зазначених вище проблем законодавчого регулювання сфери безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, в подальшому нашому дослідженні пропонуємо більш конкретно зупинитися на тих питаннях, які обумовлені особливостями суб'єктивної сторони діяння, загалом, особливостями змісту ознак підвидів умисної форми вини та необережності. Йдеться про особливості результатів співставлення виду та розміру покарання, які передбачі за вчинення діянь з однією формою вини та тотожними наслідками. Це насамперед стосується проблеми

співвідношення санкцій в ст.ст. 119, 128 КК та ст.ст. 286, 286-1 КК. В спеціальних дослідженнях доволі часто аналіз дієвості санкцій кримінально-правових норм щодо настання середньої тяжкості, тяжких та особливо тяжких наслідків під час порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту (спричинення середньої тяжкості тілесних ушкоджень, тяжких тілесних ушкоджень, настання смерті однієї чи декількох осіб) здійснюється на тлі співвідношення санкцій ст. 286, 286-1, 287, 288 КК із санкціями ст. 119, 128 КК.

Загальновизнаною є наукова позиція, відповідно до якої пропонується розглядати ст. 119 КК «Вбивство через необережність» та ст. 128 КК «Необережне тяжке та середньої тяжкості тілесне ушкодження» у якості загальних по відношенню до спеціальних кримінально-правових норм, що визначають підстави кримінальної відповідальності за посягання на безпеку руху та експлуатацію транспорту. Стверджується, що суб'єктивна сторона діяння, передбаченого ст. 286 КК, може мати як необережну, так і змішану форми вини, на відміну від діянь, передбачених ст. 119, 128 КК, які мають лише необережну форму вини [2, с. 124].

В доктрині права звертається увага на суттєві розбіжності у санкціях між цими нормами, а отже щодо визначення ступеню тяжкості діяння. О.М. Шармар зауважує про те, що незрозумілими є принципи пеналізації, які обумовлюють той факт, що за діяння, які мають однакові наслідки, передбачені різні види та терміни покарання. Так за спричинення тілесних ушкоджень середньої тяжкості у загальних нормах санкція більш сувора - передбачено покарання у виді позбавлення волі до двох років (ст. 128 КК). Тоді як порівняння ст. 128 із ч. 2 ст. 286 КК свідчить про протилежне. Суперечність між санкціями ст. 128 КК та ч. 2 ст. 286 КК виявляється у тому, що визначається різний розмір покарання за спричинення тяжких тілесних ушкоджень: перша санкція менш сувора (до двох років позбавлення волі), друга набагато є суворішою (від п'яти до восьми років позбавлення волі). Що позглядається як приклад неузгодженості законодавчих положень в чинному кримінальному законодавстві [11, с. 384].

Як на наш погляд, законодавча проблема дійсно існує, але зовсім протилежного змісту та сутності. Вихідною позицією має стати оцінка наслідків, які настають в результаті порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, як більш тяжкі. Пояснення цього має ґрунтуватися на розбіжностях змісту елементів

підвиду необережності. Порівняння змісту елементів суб'єктивної сторони діянь, передбачених ст.ст. 119, 128, 286 КК доводить, що всі вони вчиняються з необережною формою вини. Проте зміст елементів підвиду необережності, в яких виявляється специфічність інтелектуальної та вольової ознаки зазначених діянь, є різним. В ст.ст. 119, 128 КК - переважно має місце кримінально-правова недбалість, коли «особа не передбачала можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, хоча повинна була і могла передбачити» [3, с. 17] за загальними правилами уважності, дотримання правил співжиття, професійними обов'язками тощо. У разі ж вчинення діяння, передбаченого ст. 286 КК, має місце підвид необережності - кримінально-протиправна самовпевненість, коли «особа передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, але легковважно розраховувала на їх відвернення» [3, с. 17]. Де головне значення, як чинник розмежування між цими підвидами необережності, є факт усвідомлення особою можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, яке полягає у суттєвих, грубих порушеннях правил дорожнього руху та експлуатації транспорту, а отже свідоме створення потенційної небезпеки та загрози для життя та здоров'я людей. Такий підхід логічно вимагає і більш суворих санкцій, навіть за наявності наслідків однакової тяжкості.

Наступним, не менш важливим питанням є специфічність змісту елементів суб'єктивної сторони діянь (форми вини), які посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту за умови спричинення тяжких та особливо тяжких наслідків, відповідно визначення тяжкості діяння та справедливої санкції. Як вже йшлося, зазвичай діяння вчинені у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту відносять до необережних, зважаючи на зміст та сутність елементів форми вини. Інтелектуальні та вольові ознаки вини свідчать про наявність кримінально-протиправної самовпевненості особи (вид необережності), яка абстрактно передбачала можливість настання негативних наслідків значного перевищення швидкості, вживання алкогольних напоїв, наркотичних речовин, проте сподівалася на те, що зможе попередити ці наслідки. Але коли постає питання про розмір (тяжкість) заподіяної шкоди, кількість людських жертв, тлумачення цієї проблеми ускладнюється.

Той факт, що за даними спеціальних досліджень в більше ніж половині випадків злочинних дій, передбачених ст. 286 КК, ідеться про смерть

потерпілих [10, с. 172], досить часто декількох осіб, не може не хвилювати суспільство. Згадаємо випадок дорожньо-транспортної пригоди, що стався у м. Харкові 18.10. 2017 р. о 20:45, коли в наслідок порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту (значне перевищення швидкості, зіткнення двох автомобілів, перебування винної особи у стані алкогольного та наркотичного сп'яніння тощо) загинуло шість осіб та п'ять отримали тілесні ушкодження різного ступеню тяжкості, - який справедливо обумовив жваве наукове обговорення особливостей суб'єктивної сторони (зокрема, форми вини) подібного діяння.

Ще на початку століття в наукових дослідженнях пропонувалася доктрина суб'єктивно-об'єктивного ставлення до діяння та його наслідків у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. В.А. Мисливий доводив, що суб'єктивне ставлення не в повній мірі відповідає засадам кримінального права, підкреслюючи значення і об'єктивних обставин [5, с. 5]. Інші вчені (В.В. Хелік) під час визначення особливостей сутнісних ознак елементів (складових) формули вини особи, яка керує транспортним засобом, справедливо підкреслюється суб'єктивний особистісний чинник, в якому відтворюється той факт, що ця особа свідомо порушує правила дорожнього руху або експлуатації транспорту, навмисно створюючи небезпечну ситуацію на дорозі, незалежно від технічного та природного стану дороги [10, с. 169].

Доволі суворо (крайню) позицію в цьому питанні займає А.С. Тутула, який, аналізуючі наведений вище випадок дорожньо транспортної пригоди, безспідставно пропонує перекваліфікувати діяння з ч. 3 ст. 286 КК на умисне вбивство двох і більше осіб, вчинене способом, небезпечним для життя багатьох осіб (п. 1, 5 ч. 2 ст. 115 КК). Доводиться факт вчинення діяння за наявності непрямого умислу. У якості чинників, які мають довести неправильність та недоцільність кваліфікації діяння як необережного, визначено: даний випадок свідчить про те, що у правопорушниці не було реального розрахунку на реальні обставини, які могли б попередити настання таких особливо тяжких наслідків; винна особа не бажала настання смерті декількох осіб, проте порушуючи суттєво правила дорожнього руху (швидкість в межах міста понад 100 км; вживання алкоголю та наркотиків) свідомо допускала можливість їх настання [8, с. 269].

Проте, на тлі превалюючої в доктрині права тенденції щодо посилення суворості кримінальної відповідальності за діяння, спрямовані проти

безпеки руху та експлуатації транспорту, існують і зовсім протилежні точки зору, де в основу оцінки тяжкості діяння покладено не його наслідки, а той факт, що це діяння є необережним. Так С.В. Бабанін у дисертаційному дослідженні з проблем кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил стверджує, що «віднесення необережних злочинів (навіть таких, що спричинили тяжкі суспільно небезпечні наслідки) до особливо тяжких є досить спірним, оскільки моральні та психологічні якості переважної більшості осіб, що вчиняють нееобережні злочини, дозволяють застосовувати до них менш суворі кримінальні покарання, ніж до осіб, винних в умисному заподіянні шкоди» [1, с. 12].

Тож підсумовуючи розгляд цього доволі дискусійного питання маємо зауважити наступне. Безумовно, під час кваліфікації діянь, які посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту, слід враховувати багато чинників суб'єктивного та об'єктивного характеру, вплив різних обставин, які безпосередньо (або ж опосередковано) впливають на тяжкість наслідків. Проте у тих випадках, коли настають особливо тяжкі наслідки (смерть та поранення різного ступеня декількох осіб) особливого значення набуває зміст ознак кримінально-протиправної самовпевненності (підвид необережної форми вини) та критерії розмежування цих ознак із змістом інтелектуального та вольового елементу непрямого умислу (підвид умисної форми вини). Ці критерії мають відтворити особливості психічного стану винної особи, дії якої призвели до таких наслідків.

В першу чергу, зміст інтелектуального моменту. Теорія кримінального права та кримінальне законодавство, виходячі із специфічності інтелектуальної ознаки необережності, відкидає взагалі значення конкретного психологічного ставлення особи до ступеня суспільної небезпечності вчиненого (в даному випадку - до ступеня порушення правил дорожнього руху). Проте це має особливе значення. А саме, ступінь усвідомлення та передбачення особою, яка добровільно та свідомо сідає за кермо автомобіля після значного зловживання алкоголем, наркотиками, психотропними речовинами, іншими засобами, значно перевищує в межах міста швидкість руху транспорту, - можливість настання жакливих, особливо тяжких наслідків.

Щодо оцінки вольового моменту кримінально-протиправної самовпевненності, який полягає у тому, що винна особа допускає можливість настання певних наслідків, проте розраховує

на їх відвернення. Отже набуває актуальності ступінь реальності та можливості того, що ці профілактичні обставини спрацюють, попередять наслідки, відвернуть їх настання. Головне в цьому те, що за наявності зазначених грубих порушень правил дорожнього руху, ці обставини (майстерність в керуванні автомобілем, вчасне гальмування, безнаслідкове уникнення наїзду на пішоходів тощо) не спрацьовують. І це підтверджено багатьма статистичними та соціологічними дослідженнями. І цей факт мав охоплювати інтелектуальний момент психічного ставлення винної особи до вчиненого діяння.

Згадаємо особливості інтелектуального та вольового моменту непрямого умислу: винна особа усвідомлює сукупільно небезпечний характер свого діяння (інтелектуальний момент), педебачає його сукупільно небезпечні наслідки (абстрактна можливість), не бажає, але свідомо припускає їх настання (вольовий момент) [3, с. 17]. Зважаючи на вище зазначене, маємо підкреслити, що межа між інтелектуальною та вольовою ознакою непрямого умислу та кримінально-протиправної самовпевненості є доволі крихкою і цілком залежить від характеру усвідомлення сукупільної небезпечності вчиненого та можливостей реального настання особливо небезпечних наслідків.

Висновки. Підсумовуючи вище зазначене, маємо підкреслити наступне. Особливе значення для суспільства безпечності транспортної системи України накладає на науковців та законодавця специфічні вимоги щодо пошуку справедливого та дієвого співвідношення між тяжкістю вчиненого діяння та суворістю кримінальної відповідальності та покарання. Особливого значення набуває врахування принципів системно-правових взаємоузгоджень між різними галузями права (що посилюється з введенням інституту кримінального проступку), між положеннями Загальної та Особливої частини кримінального законодавства (в частині виду та розміру покарання), між ознаками диспозиції та санкції загальних та спеціальних кримінально-правових норм (тим більш в частині настання однакових сукупільно небезпечних наслідків).

На тлі сталого реформування кримінального законодавства в напрямку посилення суворості санкцій за діяння вчинені у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, належна увага має приділятися змісту окремих елементів (інтелектуального та вольового моменту) підвидів форм вини (непрямого умислу, кримінально-протиправній

самовпевненості, кримінально-протиправній недбалості), в яких відтворюється специфічність та ступінь усвідомлення винною особою сукупільної небезпечності вчиненого, ставлення до можливостей настання наслідків (особливо тяжких).

Потребує більш поглибленого теоретичного дослідження проблема співвідношення змісту та сутності інтелектуальної та вольової ознаки непрямого умислу (підвид умисної форми вини) та кримінально-протиправної самовпевненості (підвид необережності) саме в частині визначення розмежувального чинника психологічного ставлення особи до вчиненого діяння та можливого настання тяжких та особливо тяжких наслідків.

Соціально-правові чинники, які зумовили виникнення нової кримінально-правової норми - ст. 286-1 КК, є підставою для сприйняття діяння, передбаченого цією нормою, як більш тяжкого (за усіма обставинами та видами наслідків) порівняно із ст. 286 КК. Такий підхід робить несприйнятним урівняння санкцій цих норм за спричинення тяжких тілесних ушкоджень та смерті потерпілої особи.

Література

1. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня кандидата юридичних наук : 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. 20 с.
2. Безчастна В.В. Відмежування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, від суміжних складів злочинів та адміністративних правопорушень. Наше право. 2019. № 2. С. 121-127.
3. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доповн. Станом на 8 листопада 2022 р.: К.: ПАЛИВОДА А.В., 2022. 312 с.
4. Микитчик О.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння. Часопис Київського інституту інтелектуальної власності та права. 2022. Випуск 2. С. 18-24.
5. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки допорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. 36 с.
6. Мисливий В. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Науковий вісник Дніпропетровського

Протидія злочинності: проблеми практики та науково-методичне забезпечення

державного університету внутрішніх справ. 2020. № 3. С. 118-125.

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

8. Тунтула А.С. Правовая квалификация одного из известных дорожно-транспортных деяний. Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави : матеріали X міжнар. наук. практ. інтернет конференції (м. Одеса, 30 березня 2018 р.), Одесса: ОДУВС, 2018. С. 268-270.

9. Філіппов А.В. Правові проблеми криміналізації керування транспортними засобами у стані сп'яніння. DICTUM FACTUM. С. 159-167.

10. Хелік В.В. Поняття та зміст порушень правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. Вісник пенітенціарної асоціації України. 2019. № 2 (8). С. 168-176.

11. Шармар О.М. Аналіз законодавчих ініціатив щодо посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки допрожнього руху та експлуатації транспорту. Науковий вісник Ужгородського Національного університету. Серія Право. Випуск 69. 2022. С. 379-385.

*Меркулова В. О.,
доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінального права
та кримінології
Одеського державного університету
внутрішніх справ*

*Конпельський В. Я.,
доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри кримінального права
та кримінології
Одеського державного університету
внутрішніх справ*