

## БЕЗПЕКА ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТА ІНШИХ ВИДІВ МЕХАНІЧНОГО ТРАНСПОРТУ: ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ДОКТРИНИ

Меркулова В. О.

Визначитися із загальним станом дослідження особливостей умов та підстав застосування кримінальної відповідальності у разі вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, характером змісту тих проблем, які виокремлюються вітчизняними вченими в зазначеній сфері, – дозволить систематизація доволі значного обсягу доктринального матеріалу за певними критеріями. В основу систематизації та виокремлення доктринальних положень щодо відповідної групи однорідних кримінально-правових норм пропонуємо покласти доволі важливий критерій - оцінку науковцями доцільності, чіткості, повноти визначення об'єктивних та суб'єктивних ознак відповідних кримінальних правопорушень. Аналізу піддаватимуться переважно джерела, які стосуються як загальних проблем кримінально-правового регулювання визначеної сфери, так і безпосередньо змісту кримінально-правових положень, що містяться у ст. ст. 277, 279, 280, 286, 286-1, 287, 288, 289, 290, 291 КК, а отже безпосередньо, або ж опосередковано стосуються безпеки дорожнього руху та експлуатації механічних видів транспорту.

Спрямувавши дослідження на визначення як типових загальноновизнаних, так і дискусійних наукових позицій щодо доцільності чинної класифікації кримінально-правових норм, що містяться у Розділі XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (ст. ст. 276-292 КК); значення та співвідношення родового та видового, основного та додаткового безпосереднього об'єктів посягання; впливу бланкетного характеру диспозиції норми на чіткість визначення ознак об'єктивної сторони; впливу обставин вчиненого діяння, властивостей суб'єкта на криміналізацію діяння; співвідношення змісту інтелектуального та вольового моменту форм вини у разі настання тяжких та особливо тяжких наслідків; дієвості співвідношення тяжкості вчиненого діяння та суворості чинної санкції (видів, термінів покарання) тощо, – ми отримали певне уявлення про тенденції в зміні напрямків та характеру обговорення актуальних проблем чин-

ного кримінального законодавства, обумовлені подовженням реформування кримінального законодавства та більш поглибленим вивченням зарубіжного законодавчого досвіду у досліджуваній сфері.

Особливості кримінально-правової доктрини в частині суб'єктивної сторони розглядуваних кримінальних правопорушень полягають у посиленні уваги до співвідношення змісту інтелектуального та вольового моментів підвидів необережності (кримінально-протиправної самовпевненості, кримінально-протиправної недбалості), непрямого умислу (підвид умислу) та кримінально-протиправної самовпевненості (підвид необережності), що має значення під час обґрунтування доцільного обсягу кримінальної відповідальності за вчинення діянь з ознаками загального чи спеціального складу кримінального правопорушення, настання особливо тяжких наслідків в результаті явно грубого порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

**Ключові слова:** кримінально-правова доктрина; безпека дорожнього руху; об'єктивні та суб'єктивні ознаки складу кримінального правопорушення.

**Merkulova V. O. Road traffic safety and operation of motor vehicles and other types of mechanical transport: features of criminal legal doctrine**

To determine the general state of research on the features of the conditions and grounds for the application of criminal liability in the event of criminal offenses against traffic safety and transport operation, the nature of the content of those problems that are identified by domestic scientists in the specified field, will allow the systematization of a fairly significant amount of doctrinal material according to certain criteria. We propose to base the systematization and isolation of doctrinal provisions regarding the relevant group of homogeneous criminal law norms on a fairly important criterion – the assessment by scientists of the expediency, clarity, completeness of the definition of objective and subjective features of the relevant criminal offenses. The analysis will be mainly based on sources that relate to both general problems of criminal law regulation

*of a certain field, and directly to the content of criminal law provisions contained in Art. Art. 277, 279, 280, 286, 286-1, 287, 288, 289, 290, 291 of the Criminal Code, and therefore directly or indirectly relate to road traffic safety and the operation of mechanical modes of transport.*

*Having directed the research to the definition of both typical generally recognized and debatable scientific positions on the expediency of the current classification of criminal law norms contained in Section XI of the Special Part of the Criminal Code "Criminal Offenses against the Safety of Traffic and Operation of Transport" (Articles 276-292 of the Criminal Code); the meaning and correlation of generic and specific, main and additional direct objects of encroachment; the influence of the blanket nature of the disposition of the norm on the clarity of determining the signs of the objective side; the influence of the circumstances of the committed act, the properties of the subject on the criminalization of the act; the ratio of the content of the intellectual and volitional moment of the forms of guilt in the event of grave and especially grave consequences; the effectiveness of the ratio of the gravity of the committed act and the severity of the current sanction (types, terms of punishment), etc. – we have gained some idea of the trends in changing the directions and nature of the discussion of current problems of the current criminal legislation, due to the continuation of the reform of criminal legislation and a more in-depth study of foreign legislative experience in the area under study.*

*The peculiarities of the criminal law doctrine in terms of the subjective side of the criminal offenses under consideration consist in increased attention to the correlation of the content of the intellectual and volitional moments of the subtypes of carelessness (criminally unlawful self-confidence, criminally unlawful negligence), indirect intent (subtype of intent) and criminally unlawful self-confidence (subtype of carelessness), which is important when substantiating the appropriate scope of criminal liability for committing acts with signs of a general or special component of a criminal offense, the occurrence of particularly serious consequences as a result of a clearly gross violation of traffic rules and the operation of transport.*

**Key words:** *criminal law doctrine; road safety; objective and subjective signs of the composition of a criminal offense.*

**Постановка проблеми та актуальність дослідження.** Загальновизнаним є те, що на тлі закономірного інтенсивного реформування кримінального законодавства в Україні, значно збільшуються потенційні ризики щодо неякісного законодавчого процесу, який здійснюється досить часто безсистемно, без врахування основоположних визначень теорії кримінального права,

взаємообумовлюючих зв'язків між інститутами та нормами права. Що у підсумку відтворюється у відсутності єдності у використанні термінології; нечіткості у визначенні ознак основних та кваліфікованих складів кримінальних правопорушень; суперечностях щодо ознак діянь, які співвідносяться як суміжні, як загальний та спеціальний склад; невідповідності між тяжкістю діяння та суворістю покарання за його вчинення; доволі низькій ефективності та дієвості кримінально-правових заходів тощо. Такий стан суттєво позначається на якості актів судового тлумачення, на ефективності правозастосовної діяльності. Адже дієвість попереджувальної функції кримінального законодавства безпосередньо залежить від чіткості та повноти кримінально-правових положень. До того ж, кількість невирішених, суперечливих та дискусійних положень теорії кримінального права та законодавства постійно збільшується, – до існуючих сталих проблем додаються нові, які обумовлюються не лише відсутністю належної системно-правової експертизи суто вітчизняного кримінального законодавства, але й сучасними тенденціями приведення його у відповідність із міжнародно-правовими стандартами та кращими зразками зарубіжного законодавчого досвіду. Усі зазначені недоліки сучасного реформування кримінального законодавства мають відношення і до розглядуваної нами сфери – безпеки руху та експлуатації автомобільного та інших видів механічного транспорту. Зазначені законодавчі проблеми в останній час все частіше є предметом спеціальних наукових публікацій.

Визначитися із загальним станом дослідження особливостей умов та підстав застосування кримінальної відповідальності у разі вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, характером змісту тих проблем, які виокремлюються вітчизняними вченими в зазначеній сфері, – дозволить систематизація доволі значного обсягу доктринального матеріалу за певними критеріями. В основу систематизації та виокремлення доктринальних положень щодо відповідної групи однорідних кримінально-правових норм пропонуємо покласти доволі важливий критерій – оцінку науковцями доцільності, чіткості, повноти визначення об'єктивних та суб'єктивних ознак відповідних кримінальних правопорушень. Аналізу піддаватимуться переважно джерела, які стосуються як загальних проблем кримінально-правового регулювання визначеної сфери, так і безпосередньо змісту кримінально-правових положень, що містяться

у ст. ст. 277, 279, 280, 286, 286-1, 287, 288, 289, 290, 291 КК, а отже безпосередньо, або ж опосередковано стосуються безпеки дорожнього руху та експлуатації механічних видів транспорту.

Наше дослідження не претендує на повноту охоплення необхідної спеціальної інформації з зазначеного питання. Проте обсяг обраного нами переліку наукових джерел, що піддаються в даній статті аналізу, надає певне уявлення про тенденції в зміні напрямків та характеру обговорення в доктрині права актуальних проблем чинного кримінального законодавства, обумовлені подовженням реформування кримінального законодавства та більш поглибленим вивченням зарубіжного законодавчого досвіду у досліджуваній сфері.

**Мета статті** полягає у визначенні як *типових загальноновизнаних, так і дискусійних наукових* позицій щодо доцільності чинної класифікації кримінально-правових норм, що містяться у Розділі XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (ст. ст. 276-292 КК); значення та співвідношення родового та видового, основного та додаткового безпосереднього об'єктів посягання; впливу бланкетного характеру диспозиції норми на чіткість визначення ознак об'єктивної сторони; впливу обставин вчиненого діяння, властивостей суб'єкта на криміналізацію діяння; співвідношення змісту інтелектуального та вольового моменту форм вини у разі настання тяжких та особливо тяжких наслідків; дієвості співвідношення тяжкості вчиненого діяння та суворості чинної санкції (видів, термінів покарання) тощо.

**Виклад основного матеріалу.** Оскільки за критерій систематизації доктринального матеріалу обрано оцінку науковцями якості визначення об'єктивних та суб'єктивних ознак розгляданого виду кримінальних правопорушень, маємо здійснювати аналіз відповідно до чотирьох елементів загального складу кримінального правопорушення: об'єкт (предмет), об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона діяння. При цьому увага приділятиметься переважно тим доктринальним положенням, в яких відтворюється певні новітні підходи щодо обґрунтування актуальності законодавчих проблем в розглядуваній сфері, піднімаються питання, що мають стати предметом наукової дискусії, чітко проглядається суперечливість та недосконалість кримінально-правових положень.

Питання *об'єкту (предмету)* розгляданого виду кримінальних правопорушень є невід'ємною

складовою більш загального питання: доктринальних підходів щодо *критеріїв класифікації* усіх кримінально-правових норм, які є змістом Розділу XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (ст. ст. 276 - 292 КК), оскільки саме в цьому питанні відтворюється ставлення науковців до різних видів об'єктів як критеріїв систематизації законодавчого матеріалу та формулювання інститутів Особливої частини кримінального законодавства.

Звернення до змісту підручників, посібників, науково-практичних коментарів з навчальної дисципліни Кримінальне право (Особлива частина), виданих у різний час за чинності останнього Кримінального кодексу (2001 року), доводить, що на тлі сталості окремих наукових позицій, актуальності набувають нові підходи щодо значення різних видів об'єктів посягання у класифікації діянь на певні групи. До загальноновизнаних положень маємо віднести твердження, що виокремлення в Особливій частині сукупності однорідних кримінально-правових норм відбувається на підставі родового об'єкту - суспільних відносин, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту; що критерієм розмежування кримінально-правових норм даного виду на групи є вид транспорту. (7, С. 267; 8, С. 334; 19, С. 789)

Проте предметом дискусії залишаються питання виокремлення такої групи кримінальних правопорушень, яка стосується будь-якого виду транспорту, тож є узагальнюючого характеру. В окремих публікаціях, при виокремленні різних груп кримінальних правопорушень Розділу XI Особливої частини КК, до таких норм відносять лише статтю 291 КК, в якій встановлюється відповідальність за порушення чинних на транспорті правил. Проте чомусь діяння, передбачені ст. ст. 277, 279, 280 КК, доволі часто відносили до групи діянь, які вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті. (1, С. 33-34)

Тож актуальною є оцінка змісту ознак складу цих кримінальних правопорушень з точки зору усіх видів транспорту. В окремих доктринальних джерелах доводиться той факт, що за змістом диспозицій до норм узагальненого характеру слід віднести значно більшу кількість статей. Зокрема: ст. 277 КК, яка визначає відповідальність за пошкодження шляхів сполучення, споруд на них тощо; ст. 279 КК - за блокування транспортних комунікацій та захоплення транспортних підприємств; ст. 280 КК - за примушування працівників транспорту до невиконання своїх службових

обов'язків; ст. 291 КК - за порушення чинних на транспорті правил. Об'єднуючим критерієм є те, що шкода завдається (створюється загроза спричинення шкоди) порядку функціонування, організаційно-економічним основам усієї транспортної системи, що пропонується розглядати як видовий об'єкт даної групи кримінальних правопорушень. (12, С. 120-131.)

Новітність такого підходу обумовлюється, певним чином, окремими тенденціями систематизації кримінально-правових норм в зарубіжному законодавстві, де спостерігається в значній мірі відмова від виокремлення видів транспортних галузей, з одного боку, – з іншого, спостерігається дворівневий підхід до класифікації кримінально-правових норм у розглядуваній сфері, коли розглядуваний вид діянь є підсистемою більш широкої сфери кримінально-правового захисту - громадської (колективної) безпеки. (15, С. 223-234; 20, С. 12-13; 25, С. 804)

Проблеми класифікації кримінально-правових норм, що містяться у Розділі XI Особливої частини КК, взаємопов'язані із ставленням науковців до місця та значення *видового об'єкту в кримінальному праві*, взагалі, під час систематизації діянь, які посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, зокрема. Загальновизнаним є те, що у видовому об'єкті відтворюється більш вузька, специфічна сфера суспільних відносин, що є складовою родового об'єкту. (9, С. 112-113) Проте на питання «Яким чином, та у який спосіб має впливати ця специфічність на систематизацію (кодифікацію) кримінального законодавства?», – до тепер немає чіткої відповіді. Вперше специфічність кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту підкреслив на початку цього століття В.А Мисливий, який і запропонував визнати цю особливу сферу видовим об'єктом. (17, С. 4, 11-13) Зазначене вище щодо доцільності виокремлення узагальненого родового об'єкту (порядок функціонування, організаційно-економічні основи усієї транспортної систем), на тлі тривалості обговорення в доктрині права значення родового об'єкту, слід розглядати як актуалізацію питання щодо доцільності у якості критерію класифікації діянь, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, розглядати не види транспорту, а видовий об'єкт - більш вузьку сферу суспільних відносин, що має призвести до більш чіткого визначення правового статусу певного кола суб'єктів специфічних суспільних (а отже і кримінально-правових) відносин уже всередині

транспортної системи. Відповідно позначиться на змісті тих правових положень, які є основою тлумачення об'єктивних та суб'єктивних ознак кримінального правопорушення, вчиненого у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. (12, С. 120-131.)

Предметом наступного аналізу є доктринальні положення, що стосуються оцінки характеру та значення *безпосереднього об'єкту* окремих суспільно небезпечних діянь, що посягають на безпеку дорожнього руху та експлуатації різних видів механічного транспорту. Якщо відштовхуватися від розуміння того, що безпосередній об'єкт - це конкретні суспільні відносини, які поставлені під охорону конкретної кримінально-правової норми і яким безпосередньо завдається шкода (створюється стан потенційної загрози спричинення шкоди), – то маємо визнати, що практично усі розглядувані нами норми передбачають встановлення як основного (є частиною родового, видового об'єкту), так і додаткового (завжди завдається шкода поряд із основним) безпосереднього об'єкту. Проте системоутворююче значення цих видів безпосередніх об'єктів є різним. Від того, яка сфера суспільних відносин буде визнаною основною (основний безпосередній об'єкт) залежить місце норми в системі інститутів Особливої частини КК.

Зокрема, на увагу заслуговують доктринальні аспекти щодо особливостей структури, змістовної сутності об'єктивних та суб'єктивних ознак бланкетної диспозиції 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), ст. 287 КК (відповідальність настає за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення особами, які відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспорту), ст. 288 КК (відповідно, за порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються убезпечення дорожнього руху особами, які відповідальні за будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг тощо); ст. 289 КК (встановлена відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом), ст. 290 КК (відповідно, за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу), ст. 291 КК (за порушення чинних на транспорті правил).

Аналіз спеціальних доктринальних джерел надає підстави віднести до більш типової позиції твердження, сутність якого полягає у тому, що безпосереднім об'єктом діянь, передбачених ст. ст. 286, 286-1, 287, 288 КК є безпека дорожнього руху або експлуатації автомобільного, міського, електротранспорту й деяких інших видів транспорту, перелік яких наведено у примітці до ст. 286 КК. (3, С. 122; 16, С. 20; 19, С. 804)

В той же час предметом дискусії доволі тривалий час було питання доцільності визначення у якості основного безпосереднього об'єкту діянь, ознаки яких містяться у ст. 289 (незаконне заволодіння транспортним засобом) та ст. 290 (знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу), – безпеку дорожнього руху або експлуатації механічних видів транспорту. Пропозиції суттєво різняться за змістом: від уточнення формулювання основного безпосереднього об'єкту як «дезорганізація функціонування транспортних засобів» (5, С. 29), або ж «контрольоване використання транспортних засобів» (1, С. 28, 32; 20, С. 7), – до визнання основним безпосереднім об'єктом цих діянь відносин власності (13, С. 264; 17, С. 15). Певний результат дискусії відтворюється у Проекті КК (контрольний текст станом на 10.01. 2024 р.), в якому у Розділі 7.4. «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» ці норми не передбачені.

*Предмет* розглядуваних видів кримінальних правопорушень (види транспорту) як факультативна ознака об'єкта посягання в доктрині права відтворюється переважно в обговоренні доцільності його використання у якості критерію класифікації усіх видів діянь, ознаки яких зазначені у Розділі XI Особливої частини КК (про що вже згадувалося вище); у визначенні значення та доцільності формулювання безпосередньо у кримінальному законі конкретного переліку механічних видів транспорту та новітніх тенденціях його поширеного тлумачення за рахунок окремих видів двоколісних транспортних засобів (мопеди, моторолери тощо). (3, С. 122; 16, С. 20; 18, С. 121).

Щодо відтворення в доктрині права особливостей *ознак об'єктивної сторони*. По-перше, маємо відштовхуватися від того, що зважаючи на бланкетний характер диспозицій розглядуваних кримінально-правових норм, особливе значення під час кваліфікації діяння та визначення ознак його об'єктивної сторони (особливостей виду та характеру суспільно-небезпечної поведінки та її наслідків) відіграють інші нормативно-правові

акти відомчого характеру, що регламентують поведінку працівника транспорту чи іншого учасника дорожнього руху. Зокрема, в частині переліку порушених правил, виду активної, або ж пасивної поведінки, способів вчиненого діяння, виду та тяжкості наслідків. Лише чіткість та повнота відомчих нормативно-правових положень, які є основою для розуміння ознак вчиненого діяння, дозволять здійснити його правильну кваліфікацію. Тож закономірним є те, що увагу привертають саме ті сучасні дослідження, в яких розглядається зміст та співвідношення конкретних нормативно-правових актів (зокрема, Закону «Про дорожній рух», «Правил дорожнього руху»), обґрунтовується значення повноти змісту цих актів в частині прав, обов'язків суб'єктів дорожнього руху. (18, С. 120).

По-друге, маємо сконцентруватися на посиленні значення проблеми щодо визначення доцільного переліку суспільно небезпечних діянь, які потребують криміналізації. Серед найбільш поширених видів порушень безпеки дорожнього руху в останні роки виокремлюються перевищення швидкості руху, обгін транспортних засобів, порушення правил переїзду перехресть, керування транспортом у стані сп'яніння, управління несправним транспортним засобом тощо. Проте саме в цій частині актуальності набуває певна тенденція - доведення необхідності зміни підходів у визначенні підстав та обсягу кримінальної відповідальності за поведінку, яка вчиняється за наявності певних обтяжуючих обставин (стану алкогольного або ж наркотичного сп'яніння, факту залишення водієм місця дорожньо-транспортної пригоди). Вважаємо, що питання постали на тлі інтенсифікації євроінтеграційних процесів, поглиблення вивчення та комплексного аналізу особливостей європейських країн в цій частині. (14, С. 248-253.)

Щодо факту *залишення водієм місця дорожньо-транспортної події (ДТП)*: безпосередньо ця обставина в чинному кримінальному законодавстві України взагалі не згадується. Якщо розглядати дану поведінку як різновид постзлочинної дії винної особи, можна лише опосередковано оцінити її обтяжуючий вплив на обсяг кримінальної відповідальності у протилежність змісту та сутності такої пом'якшуючої обставини як «надання медичної або іншої допомоги потерпілому безпосередньо після вчинення кримінального правопорушення» (п.2-1 ч. 1 ст. 66 КК). Особливу увагу цьому питанню надав М.І. Хавронюк, досліджуючи кримінальне законодавство континентальної Європи

у порівнянні із вітчизняним законодавством. Вчений підкреслив наступне: саме положення міжнародно-правових актів, зокрема, Європейської конвенції про покарання за дорожньо-транспортні злочинні діяння (1964 р.) та Конвенції РЕ про дорожній рух (1968 р.) стали визначальними для встановлення у кримінальних законах багатьох держав континентальної Європи кримінальної відповідальності за залишення водієм місця дорожньо-транспортної події; що посилення відповідальності водіїв, які зникли з місця вчинення ДТП, передбачено у кримінальному законодавстві Албанії, Болгарії, Латвії, ФРН тощо. У якості прикладу наводяться законодавчі положення ФРН, відповідно до яких суб'єктом незаконного залишення місця дорожньо-транспортної події може бути кожен учасник дорожньо-транспортної події, чия поведінка за обставинами справи могла потягнути за собою створення ситуації, пов'язаною із зазначеною подією. В той же час кримінальна відповідальність виключається, якщо учасник дорожньо-транспортної події у найкоротший час передав усі необхідні відомості про себе до поліцейської ділянки. (25, С. 800-806).

Невід'ємною складовою реформування вітчизняного інституту караності за діяння, вчинені у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, є суттєві зміни у підходах законодавця щодо оцінки ступеня *небезпечності відповідних діянь, вчинених в стані сп'яніння*. Це стало результатом сталого доволі тривалого 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 алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Проте слід підкреслити, що відповідальність настає лише за умови спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження.

Проте ця проблема носить комплексний характер і стосується не лише проблем об'єктивної сторони розглядуваних видів діяння, але й певних ознак суб'єкта та суб'єктивної сторони, оскільки стосується особливого значення властивостей особи, яка вчиняє діяння у стані сп'яніння,

особливостей інтелектуального та вольового моментів форм вини (про що мова піде нижче). Слід зазначити, що з перших років набуття чинності Кримінальним кодексом України 2001 року вченими піднімалося питання щодо удосконалення вітчизняного законодавства в цій частині на двох рівнях: посилення суттєво суворості відповідальності за керування транспортом у стані сп'яніння та криміналізації самого факту керування різними видами механічного транспорту у стані сп'яніння. (4, С. 112-113; 17, С. 8-9; 25, С. 802-803, 805).

Якщо в частині першого напрямку вітчизняне законодавство набуло відповідних змін (про що вже йшлося), то питання встановлення відповідальності за керування у стані сп'яніння, виконання організаційно-управлінських функцій, пов'язаних із безпекою руху та експлуатацією транспорту, у стані сп'яніння (незалежно від настання наслідків) потребує подальшого обговорення та наукової оцінки. Той факт, що в більшості країн Європи надається кримінально-правове значення такому стану, має вплинути на подальше реформування вітчизняного кримінального законодавства.

В доктрині права обґрунтовано звертається увага на суттєвий перелік видів суспільно-небезпечної поведінки, вчиненої у стані сп'яніння, яка за зарубіжним законодавчим досвідом є кримінально-караною: сам факт керування транспортом у стані сильного алкогольного сп'яніння; свідомо передача керування транспортом такій особі; відмова, або ухилення водія транспортного засобу від проведення тесту на алкоголь; керування наземним, водним чи повітряним транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного сп'яніння, під впливом психотропних або інших діючих на психіку речовин; виконання особою обов'язків безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху транспортних засобів у стані сп'яніння; надання кримінально-правового значення такій поведінці лише у разі рецидиву тощо. (14, С.248-253; 15, С.223-234)

Щодо наступного елементу складу кримінального правопорушення - *суб'єкта діяння*, маємо засвідчити те, що на тлі визнання того факту, що у разі вчинення діянь, передбачених ст. ст. 286, 286-1, 287, 288 КК відповідальності піддається спеціальний суб'єкт, а ст. ст. 289, 290, 291 КК - загальний, - дискусійним залишається питання визначення особливостей суб'єктивного складу діяння, передбаченого ст. 287 КК (випуск в експлуатацію технічно несправного транспортного засобу та інше порушення особами,

відповідальними за технічний стан те експлуатацію транспорту). Предметом обговорення є пропозиція щодо розширення кола осіб, які мають підпадати під дію цього закону: особи, що обіймають посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів; власники приватних транспортних засобів та особи, які користуються ними за довіреністю чи з інших підстав. (1, С. 25; 3, С. 122 ).

Узагальнений аналіз окремих доктринальних джерел засвідчує посилення актуальності дослідження *особливостей суб'єктивної сторони* вчинення діянь, які посягають на безпеку дорожнього руху та експлуатації різних видів механічного транспорту. Доволі складно оцінити зміст та сутність інтелектуального та вольового моменту певної форми вини у особи, яка свідомо доводить себе до стану алкогольного сп'яніння, значно перевищує швидкість руху тощо і вчиняє дорожні транспортні пригоди (ДТП) з особливо тяжкими наслідками. А отже свідомо створює стан потенційної небезпеки, грубо порушуючи правила дорожнього руху, передбачає можливість (хоч і абстрактно) настання тяжких наслідків.

Як на нашу думку, питання суб'єктивної сторони розглядуваних діянь викликає зацікавленість, щонайменше з декількох позицій. Передусім, оцінки співвідношення ознак підвидів необережності у складах кримінальних правопорушень, які зазвичай розглядаються як загальні (ст. ст. 119, 128 КК) та спеціальні (ст. ст. 286, 286-1 КК). Той факт, що при наявності однієї форми вини (необережність) та однакових наслідків (тяжке, середньої тяжкості тілесне ушкодження, смерть людини), підвиди необережності в цих випадках є різними (кримінально-протиправна недбалість, у першому; кримінально-протиправна самовпевненість, у другому випадку), – доводить різну оцінку законодавством вчиненого особою. Різниця у змісті інтелектуального та вольового моменту цих підвидів необережності обумовлює більш сувору санкцію діянь, які посягають на безпеку дорожнього руху. (3, С. 124; 11, С. 48-56; 26, С. 169).

Наступний напрям обговорення особливостей суб'єктивної сторони діянь, що посягають на безпеку дорожнього руху та експлуатації механічних видів транспорту є співвідношення інтелектуального та вольового моментів непрямого умислу та кримінально-протиправної самовпевненості у разі настання в результаті ДТП тяжких та особливо тяжких наслідків. Підставою для оцінки певних випадків настання таких наслідків як результату

умисної діяльності (непрямий умисел) є те, що спостерігається збіг декількох обтяжуючих обставин, коли очевидним є те, що ніякі розрахунки на уникнення наслідків не спрацюють. І це явно усвідомлює винна особа. Тож кримінально-правового значення набуває ступінь усвідомлення особою потенційної небезпеки та її наслідків (інтелектуальний момент) та ступінь розуміння можливостей їх попередити (вольовий момент). (11, С. 48-56; 22, С. 269).

Складовою доктринальних положень в цій частині є також оцінка доцільності та законодавчих шляхів криміналізації факту створення реальної потенційної небезпеки як результату умисної діяльності людини, що грубо порушує правила дорожнього руху та експлуатації транспорту. Кримінальне законодавство України потребує суттєвого реформування, зміни підходів щодо змісту та сутності ознак основного складу відповідних кримінальних правопорушень, підстав настання відповідальності не лише в наслідок спричинення шкоди з необережності, але й за різні види суспільно *небезпечної умисної поведінки*, що впливають на безпеку дорожнього руху та експлуатацію механічного транспорту. Вважаємо, що посилюється значення міжнародного законодавчого досвіду щодо структурованості, співвідношення елементів кримінально-правових інститутів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, особливостей змісту основних та кваліфікованих ознак складу відповідних кримінальних правопорушень, визначення тяжкості діяння, доцільного обсягу кримінальної відповідальності, виду та терміну покарання за ці діяння. За різних підходів зарубіжного законодавця щодо формулювання саме ознак основного складу цих діянь, вчинених умисно, позитивним законодавчим досвідом є визнання в досліджуваних країнах світу кримінально-караними чималої кількості умисної поведінки, яка містить у собі потенційну загрозу настання тяжких та особливо тяжких наслідків у разі порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту. (15, С.223-234)

Насамкінець, маємо піддати аналізу окремі положення кримінально-правової доктрини з позицій оцінки *дієвості кримінально-правових заходів у запобіганні посягань* на відносини в сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; *співвідношення тяжкості вчиненого діяння та обсягу відповідальності*, виду, терміну покарання, визначених у санкції норм, які піддавалися аналізу. Справедливим є те, що зазвичай в доктрині права ефективність кримінально-правових

заходів у розглядуваній сфері аналізується на тлі співвідношення реального стану судової практики та відповідних статистичних даних щодо наслідків вчинення ДТП. Тож до сьогодні доволі виразним є відносно гуманне ставлення кримінального правосуддя до суб'єктів розглядуваного виду правопорушень, з одного боку, та сталість тенденції щодо значної кількості дорожніх транспортних пригод з спричиненням шкоди здоров'ю, – з іншого. Той факт, що у понад 40 % випадків стосовно осіб, які вчинили діяння, передбачене ст. 286 КК, закриваються кримінальні провадження за різних обставин; майже кожний третій звільняється від кримінальної відповідальності на підставі примирення з потерпілим; у більше ніж 60 % випадків застосовується штраф переважно на мінімальному рівні; призначене покарання здебільшого є умовним, з застосуванням випробування; лише стосовно кожного третього застосовується позбавлення права керувати транспортним засобом тощо, – є підтвердженням цьому. (21, С. 313-317; 26, С. 172) Зміна типової тяжкості діяння, ознаки якого визначені у ч. 1 ст. 286 КК (зважаючи на суму штрафу, воно із проступку перетворилося на нетяжкий злочин), – суттєво ситуації не змінила.

Проблема ж *співвідношення тяжкості вчиненого діяння та санкції норми* відтворюється у науковій дискусії за декількома напрямками. Доволі активно обговорюється питання визначення ступеню небезпечності діяння, вчиненого у стані сп'яніння. Суперечливість вбачається у наявності однакової міри покарання у вигляді позбавлення волі у разі спричинення тяжких тілесних ушкоджень у разі відсутності та наявності стану сп'яніння (ч. 2 ст. 286 КК та ч. 2 ст. 286-1 КК) (11, С. 48-56; 16, С. 22). Звертається увага на відсутність системного підходу у співвідношенні інститутів адміністративної та кримінальної відповідальності у разі вчинення діяння у стані сп'яніння, що призводить до збільшення випадків залишення водія місця транспортної пригоди (23, С. 163, 165). Як приклад неузгодженості законодавчих положень розглядаються факти визначення різних розмірів покарання за спричинення одного виду і характеру наслідків, за однієї форми вини (необережність) в кримінально-правових нормах, які співвідносяться між собою як загальні (ст. ст. 119, 128 КК) та спеціальні (ст. ст. 286, 286-01 КК) (27, С.379). Слід зазначити, що тенденцією доктрини кримінального права в цьому питанні є те, що зазначені проблеми недосконалості вітчизняного кримінального законодавства в частині єдності розуміння співвідношення

тяжкості діяння та характеру (змісту) санкції все частіше аналізується на тлі узагальненого зарубіжного законодавчого досвіду, який доводить, що розглядувані нами діяння (зважаючи на ознаки основного складу) передбачають більш суворі види та розміри покарання. (15, С.223-234)

*Підсумовуючи вище зазначене*, слід підкреслити наступне. Комплексного характеру набуває питання класифікації кримінально-правових норм, які є змістом Розділу XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (ст. ст. 276 - 292 КК), оскільки саме в цьому питанні відтворюється ставлення науковців до різних видів об'єктів як критеріїв систематизації законодавчого матеріалу та формулювання інститутів Особливої частини кримінального законодавства. Подовжується обговорення доцільності визначення у якості критеріїв класифікації як предмету (вид транспорту), так і видового об'єкту. Посилюється увага до значення видового об'єкту в кодифікації кримінального законодавства, у виокремленні такої сфери кримінально-правової охорони як «порядок функціонування та організаційно-економічні основи усієї транспортної системи».

На тлі ускладненого характеру безпосереднього об'єкта в діяннях, що посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту, подовжується дискусія щодо доцільності визначення у якості основного безпосереднього об'єкту діянь, ознаки яких містяться у ст. 289 (незаконне заволодіння транспортним засобом) та ст. 290 (знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу), – безпеку дорожнього руху або експлуатації механічних видів транспорту.

Актуальності не втрачає проблема доцільності (недоцільності), способу визначення безпосередньо у кримінальному законі конкретного переліку механічних видів транспорту.

Новітність підходів в доктрині права пов'язана із обґрунтуванням доцільності значного поширення видів суспільно небезпечної поведінки (об'єктивна сторона діяння), вчинених як необережно, так і умисно. Що є безумовно відтворенням стану запозичення зарубіжного досвіду в розглядуваній сфері.

Досить тривалий час предметом дослідження є різні кримінально-правові аспекти вчинення посягань на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту в стані сп'яніння, що має результатом формулювання законодавцем положень ст. 286-1 КК. Сучасний стан досліджень з цього питання характеризується новим спрямуванням - обґрунтуванням



доцільності криміналізації самого факту керування транспортом, виконання різних функцій, пов'язаних із безпекою руху та експлуатацією транспорту, у стані сп'яніння.

Особливості кримінально-правової доктрини в частині суб'єктивної сторони розглядуваних кримінальних правопорушень полягають у посиленні уваги до співвідношення змісту інтелектуального та вольового моментів підвидів необережності (кримінально-протиправної самовпевненості, кримінально-протиправної недбалості), непрямого умислу (підвид умислу) та кримінально-протиправної самовпевненості (підвид необережності), що має значення під час обґрунтування доцільного обсягу кримінальної відповідальності за вчинення діянь з ознаками загального чи спеціального складу кримінального правопорушення, настання особливо тяжких наслідків в результаті явно грубого порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

#### Література

1. Авраменко О.В., Бурда С.Я., Сас М.В. Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навч. посібник у схемах. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ. 2019. 36 с.
2. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08. Дніпропетровськ: Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, 2008. 20 с.
3. 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*. № 2, 2019. С. 121-127.
4. Бурдін В. М. Кримінальна відповідальність за злочини, вчинені в стані сп'яніння: Монографія. К.: Атіка, 2005. 160 с.
5. Ємельяненко В.В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: дис. канд. юрид. наук: 12.00.08. Харків, 2009. С. 29.
6. Красницький І.В. Кримінальна відповідальність як інститут кримінального права Франції та України : порівняльний аналіз: Монографія. Львів: ЛДУВС, 2008. 232 с.
7. Кримінальне право України: Особлива частина: Підручник. // за заг. Ред. М.І. Бажанова, В.В. Сташиса, В.Я. Тація, К.: Юрінком Інтер; Х.: Право, 2002. 496 с. С. 267;
8. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за редщд. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. 4-те вид., перер. і доп. Х.: Право, 2010. 608 с, С. 334;
9. Кримінальне право України. Загальна частина: підручник / Підготовлено колективом авторів за заг. ред. В.Я. Конопельського, В.О. Меркулової. Одеса, ОДУВС, 2021. 472 с., С. 112-113.
10. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доповн. станом на 8 листопада 2022 р.: К.: ПАЛИВОДА А.В., 2022. 312 с.
11. Конопельський В.Я., Меркулова В.О., Суб'єктивна сторона діянь, спрямованих проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та покарання за їх вчинення: особливості співвідношення. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2024. № 1. С. 48-56.
12. Конопельський В.Я., Меркулова В.О., Об'єктивні ознаки кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: співвідношення класифікації об'єктів посягання та змісту бланкетних диспозицій кримінально-правових норм. *Центрально український вісник права та публічного управління*. 2024. Вип. 3 (7). С.120-131.
13. Максимович Р.А. Об'єкт складу злочину «Незаконне заволодіння транспортним засобом» (ст. 289 КК): *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення. Прогаліни у кримінальному законодавстві. Міжнародний симпозіум, 12-13 вересня 2008 р.* Львів: ЛДУВС, 2008. С. 264.
14. Меркулова В.О. Обставини, які мають впливати на відповідальність за порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспорту: зарубіжний досвід та перспективи реформування кримінального законодавства. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали XVI міжнар. наук.-практ. інтернет конф., м. Одеса, 29 березня 2024 р.* Одеса: ОДУВС, 2024. С. 248-253.
15. Меркулова В., Конопельський В., Чекмарьова І., Резніченко Г., Когут В. Особливості кримінальної відповідальності за посягання на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Соціально-правові студії*. 2024. Т. 7, № 3. С. 223-234. (Scopus)
16. 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*. Вип. 2. 2022. С. 18-24
17. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (криміналь-

но-правове та кримінологічне дослідження): автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08. Київ: КНУВС, 2005. 36 с.

18. Мисливий В. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. № 3, 2020. С. 118-125.

19. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. 5-те вид., перероб. та доповн. / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. К.: Юридична думка, 2008. 1216, С. 789.

20. Протидія незаконному заволодінню транспортними засобами підрозділами Національної поліції України: практичний poradnik з елементами інтерактивних технологій / Бондар В.С., Бочковий О.В., Дудоров О.О., Кривонос М.В., Скляніченко Д.В. та ін. / за ред. д-ра юрид. наук, проф., заслуженого діяча науки і техніки України О.О. Дудорова. Сєвєродонецьк: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2020. 311 с. С. 12-13.

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

22. Тунтула А.С. Правова кваліфікація одного з відомих дорожньо-транспортних діянь. 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. 282 с., С. 268-270.

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

24. Хавронюк М.І. Сучасне загальноєвропейське кримінальне законодавство: проблеми гармонізації: Монографія. К.: Істина, 2005. 264 с.

25. Хавронюк М.І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації. Монографія. К.: Юрисконсульт, 2006. 1048 с.

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

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

28. Яремко Г.З. Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини Кримінального кодексу України: автореф. канд... юрид. наук: 12.00.08. Львів: ЛДУВС, 2010. 20 с.

**Меркулова В. О.,**

доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри кримінально-правових  
дисциплін  
Одеського державного університету  
внутрішніх справ