

ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ШЕВЧУК ВАСИЛЬ ВОЛОДИМИРОВИЧ

УДК 343.346

ДИСЕРТАЦІЯ

**КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ
ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

Спеціальність 081 – Право
Галузь знань 08 – Право

Подається на здобуття освітньо-наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ В. В. Шевчук

Науковий керівник – Красницький Іван Васильович, кандидат юридичних наук,
професор

Львів – 2026

АНОТАЦІЯ

Шевчук В. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття освітньо-наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право. Львівський державний університет внутрішніх справ, Львів, 2026.

Дисертація є комплексним науковим дослідженням, спрямованим на розв'язання актуальної науково-прикладної проблеми вдосконалення кримінального законодавства та практики застосування кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Перший розділ дисертації «Загальні засади дослідження питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» містить три підрозділи. У підрозділі 1.1 проведено аналіз наукових праць з окресленої проблематики та виділено питання, які не мають одностайного розуміння і вирішення у кримінально-правовій науці. Саме на їх вирішення й зорієнтовані інші частини роботи. У підрозділі 1.2 зроблено репрезентативний огляд історико-правового розвитку кримінального законодавства щодо регулювання питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. За результатами аналізу місця досліджуваних норм у чинному КК України зроблено висновок про те, що їх виокремлення та розміщення серед кримінальних правопорушень проти безпеки руху або експлуатації транспорту є не лише допустимим, а навіть доцільним, оскільки вони посягають на безпеку саме дорожнього руху або експлуатації механічних транспортних засобів, їхній суб'єкт – особа, яка керує відповідними транспортними засобами. У підрозділі 1.3 здійснено огляд міжнародно-

правового та зарубіжного законодавства, яке визначає вектори відповідальності за досліджувані кримінально-протиправні діяння. Детально проаналізовано кримінальні закони Франції, Німеччини, Польщі, Латвії та Литви. Проведене дослідження підтвердило відсутність єдиних підходів до нормативно-правового закріплення питань відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту в державах ЄС і водночас дозволило зробити висновок, що українська концепція кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, відповідає міжнародним стандартам у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, хоч і ґрунтується на власних історичних традиціях. Виявлено також низку закордонних підходів до нормативного регулювання відповідних питань, які запропоновано для запозичення в національне законодавство (щодо криміналізації керування транспортним засобом, якщо це створило ймовірність настання суспільно небезпечних наслідків (призвело до ДТП); передбачення, що у випадках, коли потерпілим є близька особа, можливе звільнення від кримінальної відповідальності тощо).

У другому розділі «Кримінально-правова характеристика складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» здійснено ґрунтовну характеристику в окремих підрозділах (2.1–2.4) елементів (та їхніх ознак) складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. При розгляді об'єктивних і суб'єктивних ознак таких складів (ст. ст. 286 та 286-1 КК України) враховано їхній бланкетний характер і наголошено на проблемних аспектах, що виникають через недосконалість позначення нормативної приналежності правил, порушення яких є кримінально караним.

Під основним безпосереднім об'єктом складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України запропоновано розуміти охоронювані кримінальним законом суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та (або) експлуатації відповідних видів

транспортних засобів, при дотриманні яких не спричиняється й не може бути спричинено шкоди здоров'ю або життю іншої людини. Обґрунтовано, що виділення додаткового обов'язкового безпосереднього об'єкта є необхідним у зв'язку із включенням до структури складу кримінального правопорушення заподіяння у результаті вчинення кримінального правопорушення суспільно небезпечних наслідків у вигляді реальної шкоди для життя та здоров'я особи.

При характеристиці ознак об'єктивної сторони складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, визначено, що суспільно небезпечними діями при вчиненні відповідних кримінальних правопорушень є: а) рух транспортного засобу під керуванням відповідної особи з порушенням правил безпеки дорожнього руху; б) експлуатація транспорту під керуванням відповідної особи з порушенням відповідних правил безпеки. Визначено, що відсутні підстави зараховувати до обов'язкових ознак об'єктивної сторони складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, також місце та обставини вчинення кримінального правопорушення.

Аргументовано, що транспортний засіб є знаряддям вчинення кримінального правопорушення, а не його предметом. Доведено, що законодавча дефініція поняття «транспортного засобу», яка міститься у примітці до ст. 286 КК України, є недосконалою та ускладнює встановлення видової приналежності механічних транспортних засобів до знарядь вчинення цього кримінального правопорушення.

Запропоновано підхід до вирішення питання про кримінально-правове значення стану сп'яніння у структурі ознак складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286-1 КК України: розподіл ознак складу кримінального правопорушення на елементи є умовним; відповідні дискусії мають суто теоретичний характер, незалежно від належності ознаки до того чи іншого елементу більш важливим є її статус: обов'язкової, факультативної чи такої, що не має кримінально-правового значення; уведення законодавцем ст. 21 «Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані

алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» у розділ IV Загальної частини КК України «Особа, яка підлягає кримінальній відповідальності (суб'єкт кримінального правопорушення)» означає, що законодавець вирішив відповідну дискусію і зарахував стан сп'яніння до ознак суб'єкта.

За ознаками суб'єктивної сторони, склади кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, зараховано до необережних. Таким чином спростовується позиція про подвійну (змішану) форму вини у таких складах.

У третьому розділі «Межі й особливості застосування відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи його вдосконалення» увага зосереджена на визначенні відповідності суворості санкцій ступеню суспільної небезпеки кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Проаналізовано співвідношення цих норм: із нормами, які передбачають заподіяння шкоди життю та здоров'ю в інших статтях розділу XI Особливої частини КК України; із загальними нормами, передбаченими ст.ст. 119 та 128 КК України; між цими спеціальними нормами між собою. Необґрунтованим визнано конструювання кримінально-правових норм, у яких караність заподіяння тілесних ушкоджень і смерті відображена в межах однієї частини статті. Зроблено висновок, що найбільш вдало (з урахуванням наслідків) сформульована ст. 286-1 КК України, у якій заподіяння тілесних ушкоджень, смерть потерпілого та загибель людей диференційовано у межах окремих складів. Запропоновано такий підхід застосувати і щодо ст.ст. 128 та 286 КК України. Встановлено, що недоліком пеналізації кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є так зване «перекривання» меж караності, як у межах цих статей, а також зі статтями, які передбачають загальні норми (ст.ст. 119 та 128 КК України). Проаналізовано правила призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами. З'ясоване особливе превентивне значення цього виду покарання при

порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Констатовано порушення правил законодавчої техніки при внесенні змін до ч. 2 ст. 286 КК України в аспекті залишення у санкції додаткового факультативного покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами.

При дослідженні застосування кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, визначено такі основні тенденції: 1) суди загалом дотримуються загальних засад призначення покарання; 2) обставинами, які пом'якшують покарання, як правило, визнаються щире каяття, активне сприяння розкриттю злочину, часткова вина самого потерпілого; 3) поширеною є практика звільнення за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України від відбування покарання з випробуванням на підставі ст. 75 КК України тощо. Підтримано правову позицію про можливість призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами незалежно від того, чи мала винна особа на момент вчинення кримінального правопорушення отримане у передбаченому законом порядку посвідчення на право керування транспортними засобами.

Закцентовано увагу на недосконалості законодавчих положень про визначення строку давності притягнення до кримінальної відповідальності (ст. 49 КК України) у разі вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України. Насамперед зроблено акцент, що таке кримінальне правопорушення є нетяжким злочином, а не кримінальним проступком, яким його визнають окремі суди. Далі констатовано, що за вчинення цього кримінального правопорушення щодо осіб, які вчинили його (нетяжкий злочин) у віці до вісімнадцяти років встановлюється п'ятирічний строк давності, тоді як для дорослих осіб суди визначають трирічний строк давності. Запропоновано відповідні зміни до ст.ст. 49 та 106 КК України.

Обґрунтовано позицію про те, що заподіяння відповідних тілесних ушкоджень чи смерті кільком потерпілим при вчиненні досліджуваних

кримінальних правопорушень, повинно отримувати самостійну (окрему) кримінально-правову оцінку щодо кожного потерпілого. Для забезпечення реалізації цього положення запропоновано зміни до ч. 1 ст. 33 та до ч. 2 ст. 70 КК України. Із цих самих міркувань необґрунтованим визнано використання кваліфікувальної ознаки «загибель кількох осіб» у ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України. З урахуванням такого підходу про самостійність кримінально-правової оцінки шкоди, заподіяної кожній окремій особі ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України, запропоновано з КК України виключити.

Проаналізовано положення проєкту КК України щодо встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Запропоновано нові редакції аналізованих норм для чинного КК України.

Ключові слова: кримінальне право, кримінальний закон, тлумачення правової норми, кримінальне правопорушення (проступок, злочин), кримінально-правова кваліфікація, кримінальна відповідальність, звільнення від кримінальної відповідальності, покарання, звільнення від відбuvання покарання з випробуванням, спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення, безпековий потенціал, безпека дорожнього руху, безпека експлуатації транспорту, транспортний засіб, судова практика.

SUMMARY

V. V. Shevchuk. Criminal liability for violation of road traffic safety rules or transport operation regulations by persons driving vehicles. Qualification scientific work on the rights of the manuscript.

Thesis for the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 081 Law. Lviv State University of Internal Affairs, Lviv, 2026.

The dissertation is a comprehensive scientific study aimed at solving the topical scientific and applied problem of improving criminal legislation and the practice of

applying criminal liability for violations of road traffic safety rules or transport operation regulations by persons driving vehicles.

The first chapter of the dissertation, «General principles of research on issues of criminal liability for violations of road traffic safety rules or transport operation regulations by persons driving vehicles», contains three sections. Subsection 1.1 analyses scientific works on the outlined issues and highlights questions that do not have a unanimous understanding and solution in criminal law science. The other parts of the work are mainly focused on solving these questions. Subsection 1.2 provides a representative overview of the historical and legal development of criminal legislation regulating issues of criminal liability for violations of road safety traffic rules or transport operation regulations by persons driving vehicles. Also, based on the results of the analysis of the place of the studied norms in the current Criminal Code of Ukraine, it is concluded that their separation and placement among criminal offences against traffic safety or transport operation is not only permissible but even expedient, since they infringe on the safety of road traffic or the operation of motor vehicles, and their subject is a person who drives the relevant vehicles. Subsection 1.3 provides an overview of international and foreign legislation that defines the vectors of responsibility for the criminal offences under consideration. The criminal laws of France, Germany, Poland, Latvia and Lithuania are analysed in detail. The study confirmed the absence of a unified approach to the regulatory legal regulation of liability for violations of traffic safety or transport operation rules in EU countries and, at the same time, allowed us to conclude that the Ukrainian concept of criminal liability for violations of traffic safety or transport operation rules by persons driving vehicles complies with international standards in the field of road safety, although it is based on its own historical traditions. A number of foreign approaches to the regulatory regulation of relevant issues have also been identified, which are proposed for incorporation into national legislation (regarding the criminalisation of driving a vehicle if this created a danger of socially dangerous consequences (led to a traffic accident); provision that in cases where the victim is a close person, exemption from criminal liability is possible, etc.).

In the second section, «Criminal law characteristics of violations of road safety or transport operation regulations by persons driving vehicles», a thorough description is provided in separate subsections (2.1-2.4) elements (and their characteristics) of violations of road safety regulations or transport operation by persons driving vehicles. When considering the objective and subjective characteristics of such offences (Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine), their blanket nature is taken into account and emphasis is placed on the problematic aspects that arise due to the imperfection of the designation of the normative affiliation of rules, the violation of which is criminally punishable.

The main direct object of criminal offences under Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine is proposed to be understood as social relations protected by criminal law in the field of ensuring road traffic order and (or) the operation of relevant types of vehicles, the observance of which does not and cannot cause harm to the health or life of another person. It is justified that the identification of an additional mandatory direct object is necessary in connection with the inclusion in the structure of a criminal offence of causing socially dangerous consequences in the form of actual harm to the life and health of a person as a result of committing a criminal offence.

In characterising the objective elements of the criminal offences provided for in Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine, it has been determined that socially dangerous acts in the commission of the relevant criminal offences are: a) the movement of a vehicle, driven by the relevant person, in violation of road safety rules; b) the operation of transport, driven by the relevant person, in violation of the relevant safety rules. It has been determined that there are no grounds for including the place and circumstances of the commission of a criminal offence among the mandatory elements of the objective side of the criminal offences provided for in Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine.

It is argued that a vehicle is an instrument for committing a criminal offence, not its subject. It has been proven that the legislative definition of the concept of 'vehicle' contained in the note to Article 286 of the Criminal Code of Ukraine is imperfect and

complicates the establishment of the species affiliation of mechanical vehicles to the instruments of committing this criminal offence.

An approach is proposed to resolve the issue of the criminal law significance of intoxication in the structure of the elements of a criminal offence under Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine, based on the following: the division of the elements of a criminal offence into components is conditional; the relevant discussions are purely theoretical in nature, regardless of whether a feature belongs to one element or another, its status is more important: mandatory, optional or having no criminal law significance; the legislator's inclusion of Article 21 "Criminal liability for criminal offences committed while intoxicated with alcohol, drugs or other intoxicants intoxication or under the influence of drugs that reduce attention and reaction speed" in Section IV of the General Part of the Criminal Code of Ukraine 'A person subject to criminal liability (subject of a criminal offence)' means that the legislator has resolved the relevant discussion and classified intoxication as a characteristic of the subject.

Based on the subjective side, the criminal offences under Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine are classified as negligent. This refutes the position on double (mixed) guilt in such cases.

The third section, «Limits and features of the application of liability for violations of road safety or transport operation rules by persons driving vehicles and ways to improve it», focuses on determining the severity of sanctions in relation to the degree of public danger of criminal offences provided for in Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine. The correlation between these norms is analysed: with the norms that provide for harm to life and health in other articles of Section XI of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine; with the general norms provided for in Articles 119 and 128 of the Criminal Code of Ukraine; between these special norms themselves. The construction of criminal law provisions in which the punishability of causing bodily harm and death is reflected within one part of the article is considered unjustified. It was concluded that Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine is the most successfully formulated (taking into account the consequences), in which bodily harm, death of the victim and loss of life are differentiated within separate

compositions. It is proposed that this approach be applied to Articles 128 and 286 of the Criminal Code of Ukraine. It has been established that the disadvantage of criminalising criminal offences under Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine is the so-called ‘overlap’ of the limits of punishability, both within these articles and with articles that provide for general norms (Articles 119 and 128 of the Criminal Code of Ukraine). The rules for imposing additional punishment in the form of deprivation of the right to drive vehicles have been analysed. The special preventive significance of this type of punishment for violations of road safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles has been established. Violations of legislative technique were found in the amendments to Part 2 of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine in terms of retaining the sanction of an additional optional punishment in the form of deprivation of the right to drive vehicles.

When examining the application of criminal liability for criminal offences under Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine, the following main trends were identified: 1) courts generally adhere to the general principles of sentencing; 2) circumstances that mitigate punishment are usually recognised as sincere repentance; active assistance in solving the crime; partial fault of the victim; 3) it is common practice to release a person convicted of a criminal offence under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine from serving their sentence with probation on the basis of Article 75 of the Criminal Code of Ukraine, etc. The legal position on the possibility of imposing an additional punishment in the form of deprivation of the right to drive vehicles, regardless of whether the guilty person had a driving licence obtained in accordance with the procedure prescribed by law at the time of committing the criminal offence, has been upheld.

Attention was drawn to the imperfection of the legislative provisions on determining the statute of limitations for criminal liability (Article 49 of the Criminal Code of Ukraine) in the case of a criminal offence under Part 1 of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine. First of all, it is emphasised that such a criminal offence is a minor offence, not a criminal misdemeanour, as recognised by some courts. It is further stated that for the commission of this criminal offence against persons who

committed it (a minor offence) under the age of eighteen, a 5-year statute of limitations is established, while for adults, the courts determine a 3-year statute of limitations. Corresponding amendments to Articles 49 and 106 of the Criminal Code of Ukraine have been proposed.

The position that causing bodily harm or death to several victims in the commission of the criminal offences under investigation should be subject to a separate (individual) criminal law assessment for each victim has been substantiated. To ensure the implementation of this provision, amendments to Part 1 of Article 33 and Part 2 of Article 70 of the Criminal Code of Ukraine have been proposed. For the same reasons, the use of the qualifying feature ‘death of several persons’ in Part 3 of Article 286 and Part 4 of Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine is considered unjustified. Taking into account the above approach to the independence of the criminal law assessment of the damage caused to each individual, it is proposed to exclude Part 3 of Article 286 and Part 4 of Article 286-1 of the Criminal Code of Ukraine from the Criminal Code of Ukraine.

The provisions of the draft Criminal Code of Ukraine regarding the establishment of criminal liability for violations of road safety rules or transport operation rules by persons driving vehicles have been analysed.

Amended versions of the analysed provisions for the current Criminal Code of Ukraine have been proposed.

Keywords: criminal law, criminal legislation, interpretation of legal norms, criminal offences (misdemeanours, crime), criminal law qualification, criminal liability, exemption from criminal liability, punishment, exemption from punishment with probation, special subject of criminal offence, safety potential, road traffic safety, transport operation safety, vehicle, judicial practice.

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації

1. Шевчук В. Про безпосередній об'єкт складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2024. № 65. С. 1.43–1.56. DOI : <https://doi.org/10.15330/apiclu.65.1.43-1.56> URL : <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/apiclu/issue/view/363>

2. Шевчук В. Транспортний засіб – предмет, знаряддя чи засіб вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України? *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 85. Том 3. С. 346–351. DOI : <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.54> URL : <https://visnyk-juris-uzhnu.com/85-ch-3>

3. Шевчук В. В. Кримінально-правові наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: огляд судової практики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 86. Том 4. С. 386–395. DOI : <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.58> URL : <https://visnyk-juris-uzhnu.com/86-ch-4>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

4. Шевчук В. Диференціація кримінальної відповідальності за заподіяння суспільно небезпечних наслідків у результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VII Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Львів, 08 грудня 2023 р.). Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2023. С. 621–626 URL : <https://www.lvduvs.edu.ua/uk/library/materialy-naukovykh-konferentsii.html> (форма участі – очна).

5. Шевчук В. Позбавлення права керувати транспортними засобами: окремі тенденції правозастосування. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної

конференції (м. Львів, 06 грудня 2024 року). Львівський державний університет внутрішніх справ : ЛьвДУВС, 2024. С. 486–490 URL : <https://www.lvduvs.edu.ua/uk/library/materialy-naukovykh-konferentsii.html> (форма участі – очна).

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	17
ВСТУП.....	18
РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПИТАНЬ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ.....	27
1.1 Стан дослідження питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у кримінально-правовій науці.....	27
1.2 Історико-правовий аналіз розвитку законодавства про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та місце відповідних норм у чинному КК України.....	40
1.3 Зарубіжний досвід правового регулювання питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	54
РОЗДІЛ 2 КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА СКЛАДІВ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ.....	75
2.1 Об'єкт складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	75

2.2 Об'єктивна сторона складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	101
2.3 Суб'єкт складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	130
2.4 Суб'єктивна сторона складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.....	143
РОЗДІЛ 3 МЕЖІ Й ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ТА ШЛЯХИ ЙОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ.....	156
3.1 Караність порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та шляхи її вдосконалення.....	156
3.2 Особливості та шляхи вдосконалення застосування відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами	174
ВИСНОВКИ.....	196
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	206
ДОДАТКИ.....	242

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

БДР – безпека дорожнього руху
ВС – Верховний Суд
ДТП – дорожньо-транспортна пригода
ЗУ – Закон України
КК – Кримінальний кодекс
ККС – Касаційний кримінальний суд
кр. п-ння – кримінальне правопорушення
п. – пункт
пп. – підпункт
ПДР – Правила дорожнього руху
ТЗ – транспортний засіб

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Щорічно на дорогах України гинуть і травмуються тисячі людей. Така статистика свідчить про серйозність проблеми і вимагає застосування найбільш різноманітних заходів державного реагування для її вирішення.

Очевидно, що така діяльність держави повинна мати комплексний характер. Це мають бути насамперед заходи, спрямовані на покращення дорожньої інфраструктури: аудит і модернізація організації руху на ділянках з високим рівнем концентрації дорожньо-транспортних пригод (встановлення обмежувачів швидкості, бар'єрів між зустрічними смугами руху, світлофорів, освітлення, зміна організації руху тощо); розвиток інфраструктури для пішоходів і велосипедистів (облаштування безпечних тротуарів, переходів, велодоріжок тощо) та ін.

Важливе значення має ефективна освітня та інформаційно-профілактична робота у цьому напрямку, а також поширення якісної соціальної реклами (про наслідки нехтування ПДР, небезпеку водіння у нетверезому стані, необхідність використання ременів безпеки тощо).

Проте, очевидно, що не останнє місце серед таких заходів посідає превентивна діяльність і застосування адекватних заходів відповідальності до осіб, які таки допустили порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Так уже склалося у суспільстві, що держава найбільш важливі та складні проблеми, зокрема соціальні, намагається вирішувати через використання потенціалу кримінального закону. Проблема підвищення безпеки учасників дорожнього руху з використанням кримінально-правових засобів не є винятком. Пов'язано це до певної міри з тим, що кримінальний закон не лише забезпечує покарання за порушення відповідних заборон, а також має превентивну функцію.

Тому кримінально-правові норми, які передбачають відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

особами, які керують транспортними засобами, не є новелою кримінального законодавства України, вони вочевидь піддавалися і науковому аналізу. Зокрема, дослідженню питань якості кримінального законодавства та практики його застосування за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту свої праці присвятили вчені А. М. Бабенко, В. В. Бесчасна, С. В. Гізімчук, Є. Ю. Жученко, О. В. Любчик, Я. В. Матвійчук, І. Б. Медицький, В. О. Меркулова, О. В. Микитчин, В. А. Мисливий, І. С. Радковська, М. М. Рудик, М. Ю. Форсюк, О. М. Шармар та ін. Водночас слід визнати, що суспільство динамічно змінюється, а у сфері технологій, до яких належить і машинобудування, особливо стрімко. Змінюється законодавство у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Змінюються також підходи до правового регулювання суспільних відносин загалом та з використанням кримінально-правових засобів зокрема. А це зумовлює потребу ревізії ефективності кримінального законодавства для безпеки членів суспільства від заподіяння їм шкоди внаслідок використання таких джерел підвищеної небезпеки, як транспортні засоби, оцінки ефективності правозастосовної практики у справах цієї категорії та вироблення на її основі науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення відповідного законодавства та практики його застосування.

Викладене дозволяє стверджувати, що вибрана для дослідження тема є важливою, сучасною та актуальною.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота узгоджується з пріоритетними напрямками розвитку правової науки на 2021–2025 роки, затвердженими постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 23.06.2021 р. №12-21 (розділ 1.15 Фундаментальні та прикладні проблеми наукового забезпечення боротьби зі злочинністю в Україні) та виконана у межах розроблення теми наукових досліджень Львівського державного університету внутрішніх справ «Протидія кримінальним правопорушенням, підслідним Національній поліції: правові, кримінологічні та криміналістичні аспекти» (номер державної реєстрації 0121U113930).

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження – оцінити ефективність кримінально-правового унормування у чинному КК України та практики застосування судами України кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також розробити й надати на основі проведеного дослідження науково-обґрунтовані пропозиції з удосконалення законодавства України у цій частині, а також рекомендації для правозастосовної практики.

Для досягнення поставленої мети в роботі передбачається вирішити такі *завдання*:

- провести огляд стану дослідження питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у кримінально-правовій науці;

- здійснити історико-правовий аналіз питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- встановити обґрунтованість сучасного розміщення норм про відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у КК України;

- дослідити зарубіжний досвід правового регулювання питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- проаналізувати об'єкт, об'єктивну сторону, суб'єкт і суб'єктивну сторону складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- дослідити межі караності порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- проаналізувати особливості застосування кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- охарактеризувати загальні підходи та особливості кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

- сформулювати науково обґрунтовані пропозиції з удосконалення законодавства України про відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також рекомендації для правозастосовної практики.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі правового регулювання та застосування відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Предмет дослідження – кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Методи дослідження обрано, виходячи з поставлених у роботі мети та завдань, з урахуванням об'єкта та предмета дослідження.

Під час написання дисертації використано філософсько-світоглядні, загальнонаукові та спеціальні прийоми і засоби наукового пізнання кримінально-правових явищ. Зокрема, у роботі використано основні методи у такий спосіб: застосування *системного* підходу використано для визначення загальної структури дисертації (усі розділи), для комплексного дослідження об'єктивних і суб'єктивних ознак складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (підрозділ 1.2, розділ 2); метод *узагальнення* використано для комплексної оцінки вже наявних у спеціальній літературі позицій, поглядів і думок за темою дослідження та формування на цій основі нових пропозицій до законодавства та правозастосовної практики (підрозділ 1.1, 3.1, 3.2); *історико-правовий* метод застосовано для дослідження розвитку українського законодавства про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (підрозділи 1.1, 1.2); *логіко-семантичний* – для забезпечення ґрунтового

дослідження понятійного апарату (підрозділи 2.1–2.4); *догматичний* – для виявлення можливостей удосконалення норм, які регламентують кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (розділи 2, 3); *статистичний* – задля аналізу даних судової практики та статистики щодо кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, узагальнення судової практики (підрозділи 3.2); *етимологічний* метод – при встановленні змісту окремих понять і термінів (усі розділи); *порівняльно-правовий (компаративістський)* метод використано у підрозділі 1.3 тощо.

Нормативною та науково-теоретичною основою роботи є Конституція України, чинне кримінальне законодавство України, міжнародно-правові акти, законодавство окремих держав ЄС, праці вітчизняних і зарубіжних учених та інша спеціальна література.

Емпіричну базу дослідження склали: статистично-довідкові матеріали, що стосуються теми дослідження, вирoki судів різних інстанцій за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, вміщені в ЄДРСР України та узагальнені дані судової практики.

Наукова новизна одержаних результатів.

уперше:

- доведено суперечливість судової практики, зокрема позиції Верховного Суду щодо визнання кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, кримінальним проступком. З огляду на передбачення у санкції відповідної кримінально-правової норми покарання у виді штрафу в розмірі більше трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, таке кримінальне правопорушення повинно визнаватися нетяжким злочином з усіма наслідками, які із цього випливають;

- обґрунтовано необхідність усунення недосконалості ст. 49 КК України в частині встановлення строків, унаслідок спливу яких особа може бути звільнена

від кримінальної відповідальності за вчинення нетяжкого злочину, якщо санкцією відповідної статті КК України, що закріплює відповідальність за його вчинення, не передбачено можливості призначення покарання у виді позбавлення волі та запропоновано спосіб її усунення;

– встановлено доцільність запозичення зарубіжного досвіду кримінально-правового регулювання питань відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, якщо шкода у виді тілесних ушкоджень заподіяна близькій особі. З метою реалізації принципу економії кримінальної репресії запропоновано передбачити спеціальний вид звільнення від кримінальної відповідальності у таких випадках, якщо потерпіла особа не заперечує проти його застосування до винної особи;

– доведено обґрунтованість і доцільність диференціації кримінальної відповідальності за спричинення кожного з видів тілесних ушкоджень і смерті внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у окремій кримінально-правовій нормі (частині статті КК України), а також доцільність відмовитися від використання у ст.ст. 286 та 286-1 КК України (з можливим подальшим поширенням на інші статті КК України) такої ознаки, як «загибель кількох осіб». Обґрунтовується, що правильним і справедливим є реалізація підходу, відповідно до якого заподіяння шкоди кожній особі повинно отримувати самостійну кримінально-правову оцінку. Запропоновано спосіб реалізації таких пропозицій в КК України;

удосконалено:

– підходи до розуміння об'єкта складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Запропоновано безпосереднім об'єктом складів таких кримінальних правопорушень вважати охоронювані кримінальним законом суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та (або) експлуатації відповідних видів ТЗ, при дотриманні яких не спричиняється та не

може бути спричинено шкоди здоров'ю або життю іншої людини;

– наукова позиція, що у складах правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, транспортний засіб є не предметом, а знаряддям. З урахуванням зарубіжного досвіду, а також змін у Правилах дорожнього руху, які фактично змінили обсяг криміналізації відповідних діянь, запропоновано у нормативному визначенні транспортного засобу як знаряддя відповідних кримінальних правопорушень обмежити їхні види з урахуванням об'єму двигуна та максимальної конструктивної швидкості;

– підходи до розуміння ознак об'єктивної сторони складів досліджуваних кримінальних правопорушень. Зокрема, пропонується альтернативними суспільно небезпечними діяннями при їх вчиненні вважати: а) рух транспортного засобу під керуванням відповідної особи з порушенням правил безпеки дорожнього руху; б) експлуатацію транспорту під керуванням відповідної особи з порушенням відповідних правил безпеки;

дістали подальшого розвитку:

– вчення про співвідношення аналізованих кримінально-правових норм (ст.ст. 286 та 286-1 КК України) між собою та із суміжними. Досліджувані нами кримінально-правові норми є суміжними щодо ст. 291 КК України (за ознакою знаряддя), а у інших випадках перебувають у відносинах конкуренції загальної та спеціальної норм (ст.ст. 119, 128, 415 КК України);

– підходи до кримінально-правової оцінки заподіяння шкоди внаслідок використання технологій автономного (безпілотного) керування автомобілем. Доводиться, що сьогодні у таких випадках слід вбачати опосередковане виконання об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, а відповідальності має підлягати особа, що відповідальна за безпечну експлуатацію цього транспортного засобу;

– позиції про недосконалість санкцій у ст.ст. 286 та 286-1 КК України, що проявляється у недотриманні вимоги до співвідношення санкцій загальних і спеціальних норм, вимог до побудови типових санкцій тощо, а відтак потребу їх перегляду;

– розуміння недосконалості практики застосування кримінальної відповідальності за вчинення діянь, передбачених ч. 1-2 ст. 286 КК України, коли за такі дії у більшості випадків застосовується або звільнення від відбування покарання, або покарання найменш суворого виду та розміру, і таким чином нівелюються принципи невідворотності та справедливості відповідальності. Водночас підтримано позицію про можливість і доцільність застосування додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортним засобом і до осіб, які не мають права керування.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони можуть бути використані у:

– *науково-дослідній сфері* – як підґрунтя для подальшого вивчення проблем кримінально-правового забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні;

– *правотворчості* – під час напрацювань змін і доповнень до КК України;

– *правозастосовній діяльності* – під час застосування кримінального законодавства у справах про кримінально-протиправні порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та суміжних діянь;

– *навчальному процесі* – при розробленні науково-методичних матеріалів і викладанні відповідних навчальних дисциплін та у процесі науково-дослідної діяльності студентів (акт впровадження ЛьвДУВС від 07.01.2026 № 4).

Особистий внесок здобувача. Усі сформульовані в дисертації положення та висновки ґрунтуються на власних дослідженнях.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертації були обговорені на засіданні кафедри кримінального права і кримінології факультету № 1 ЛьвДУВС, а також викладені у доповідях на VII та VIII Всеукраїнських науково-практичних конференціях «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 2023, 2024 рр.).

Публікації. За темою дисертаційного дослідження опубліковано 3 наукові статті у фахових виданнях України, а також 2 тез доповідей на всеукраїнських науково-практичних конференціях.

Структура дисертації. Дисертація складається з анотацій, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів основної частини, які поділяються на дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і чотирьох додатків. Загальний обсяг дисертації становить 249 сторінок, з яких основний текст – 188 сторінок, список використаних джерел – 36 сторінок (276 найменувань), додатки – 8 сторінок.

РОЗДІЛ 1**ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПИТАНЬ КРИМІНАЛЬНОЇ
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ
ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ,
ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ****1.1 Стан дослідження питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у кримінально-правовій науці**

Жодне наукове кримінально-правове дослідження не може проводитися без систематизації та узагальнення знань, які накопичила доктрина у цій сфері. Суспільні відносини у сфері безпеки руху або експлуатації транспорту належать до категорії мультигалузевих. У сферу дії кримінально-правового регулювання вони потрапляють у випадках вчинення суспільно небезпечних діянь, у процесі яких завдається істотна шкода об'єктам кримінально-правової охорони. Очевидно, що найбільший науковий інтерес становлять дослідження кримінально-правової охорони безпеки руху або експлуатації транспорту, яка забезпечується системою норм КК України 2001 року, а також загальновідомого проєкту КК України, що розробляється робочою групою з питань розвитку кримінального права, створеної Указом Президента України «Питання Комісії з питань правової реформи» від 07 серпня 2019 року № 584/2019.

Слід погодитися із твердженням, що якість будь-яких наукових пошуків з питань тлумачення та вдосконалення законодавства оцінюється, зокрема, на сторінках наукових досліджень. Зокрема, О. В. Харитонова зазначає, що поліфонія наукового спілкування вимагає обговорення альтернативних підходів до розв'язання дослідницької проблеми, в основі якої лежить діалог з іншими ученими. «Внутрішня мова» вченого як результат напруженої внутрішньої роботи над своєю ідеєю, що об'єктивована у певному науковому результаті, має

бути критично осмислена іншими, адже нові ідеї виникають саме на стику думок, в результаті їх взаємного зіставлення і критики. Через порівняння з думкою іншого ідея стає більш пізнаваною, чіткіше визначеною самим її автором. Сприйняття думки іншого як «дзеркала» для власних ідей стимулює появу і акумуляцію нового знання [263, с. 108]. Власне тому це дослідження розпочинається з розгляну питань стану дослідження проблематики кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, у кримінально-правовій науці.

Насамперед слід відзначити, що обсяг кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту визначається системою норм, які законодавчо закріплені у розділі XI Особливої частини КК України. Аналіз структури цього розділу дозволяє констатувати його відносну законодавчу стабільність. Зокрема, йдеться про те, що за весь період чинності КК України 2001 р. жодна стаття не була виключена. Можна припустити, що законодавець переконаний у тому, що всі передбачені у цьому розділі дії не втратили своєї суспільної небезпеки та потребують реагування із застосуванням саме заходів кримінально-правового характеру.

Ще одне застереження: як буде обґрунтовано у наступних частинах роботи, наша увага буде зосереджена на аналізі кримінально-правових норм (складів кримінальних правопорушень), передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України.

Очевидно, що обидві кримінально-правові норми стали предметом наукової уваги вітчизняних учених. Проте, якщо ст. 286 КК України була нормою КК України у його первинній редакції, то статтею 286-1 Кодекс було доповнено лише 2021 року. Це очевидно вплинуло на обсяг наукового аналізу відповідних кримінально-правових норм: переважна кількість досліджень стосується аналізу кримінально-правової норми, передбаченої ст. 286 КК України та особливостей її застосування; натомість кількість наукових досліджень кримінально-правової норми, передбаченої ст. 286-1 КК України, та особливостей її застосування обмаль.

Кримінально-правова норма, передбачена ст. 286 КК України, стала

предметом аналізу в усіх науково-практичних коментарях КК України [154, с. 640–643; 153, с. 155–158; 112, с. 781–785; 155, с. 783–785] і підручниках з особливої частини кримінального права України [110, с. 400–405; 147, с. 644–650; 89, с. 690–700; 107 с. 346]. Натомість, відповідно, кримінально-правову норму, передбачену в ст. 286-1 КК України, аналізували лише у виданнях, що побачили світ після 2021 р. [67; 113; 107 с. 347; 128].

Різниться ситуація і щодо монографічних досліджень відповідних кримінально-правових норм. Так, В. В. Бесчастна, проводячи дослідження стану наукового опрацювання кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, робить висновок, що у кримінально-правовій доктрині цьому питанню приділено чималу увагу [22, с. 167].

Так, з часу прийняття чинного КК України (2001 р.) свої наукові праці дослідженням питань відповідальності за вчинення діянь, передбачених ст. 286 КК України присвятили вчені В. А. Мисливий («Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження», 2005), С. В. Бабанін («Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил», 2008), Я. В. Матвійчук («Кримінальна відповідальність за порушення ПДР або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження)», 2009), В. В. Бесчастна («Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами», 2019) тощо.

Проте всі ці дослідження датуються часом їх проведення до внесення змін до КК України шляхом його доповнення статтею 286-1. А відтак вони не дають повного розуміння сучасних підходів до кваліфікації кримінально-правових порушень правил БДР або експлуатації транспорту особами які керують ТЗ.

Слід погодитися з позицією А. М. Бабенка, що зростання кількості кримінальних порушень проти БДР або експлуатації транспорту, крім причин соціально-економічного характеру, пояснюється відсутністю комплексного

наукового підходу до вирішення проблеми забезпечення безпеки руху, недостатнім науковим опрацюванням сучасних правових засобів боротьби з аварійністю на транспорті, серйозними недоглядами в організації роботи правоохоронних органів щодо її запобігання. Усе це, на думку вченого, зумовлює необхідність досліджень з теоретичних, організаційних, правових, технічних та інших питань щодо протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху й експлуатації транспорту в Україні, зокрема з використанням кримінально-правових і кримінологічних засобів [10, с. 251].

Загалом питання кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, у тому числі в стані сп'яніння, які є актуальними на сьогодні, розглядалися насамперед на рівні наукових статей.

Насамперед у цьому аспекті слід виділити праці професора В. А. Мисливого, які, хоч і вийшли до доповнення КК ст. 286-1, але містили певні важливі міркування щодо кримінально-правової оцінки порушень правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, якщо такі особи перебували у стані сп'яніння. Зокрема, у статті «Кримінально-правове значення стану сп'яніння у злочинах, передбачених статтею 286 КК України» [136, с. 153] автор акцентує увагу на тому, що аналіз судової практики показує суперечливі позиції відносно належності стану сп'яніння до тієї чи іншої ознаки складу кримінального порушення і часто обумовлюються неоднозначним використанням окремих кримінально-правових категорій. Вивчення вироків, на переконання вченого, показує, що деякі суди при аналізі «керування обвинуваченим ТЗ у стані алкогольного сп'яніння» розглядають його як ознаку об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, або як кваліфікуючу ознаку вказаного діяння чи навіть як обставину злочину. Між тим, виходячи з теорії кримінального права, наголошує В. А. Мисливий, такий стан обвинуваченого не може розглядатися в якості ознаки об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, оскільки обов'язковими ознаками об'єктивної сторони як елементу цього складу злочину визнається

лише діяння, суспільно небезпечні наслідки та причиновий зв'язок. Тому вживання терміна «ознака об'єктивної сторони складу злочину» тут є методологічно недоцільним і вносить плутанину в понятійний апарат учення про склад злочину. Підсумовуючи, автор статті стверджує, що вчинення злочину, пов'язаного з порушенням правил БДР або експлуатації транспорту, передбаченого ст. 286 КК України, при керуванні ТЗ особою у стані сп'яніння, не повинно розглядатися ознакою об'єктивної сторони цього складу злочину або його обставиною чи кваліфікуючою ознакою (обставиною), оскільки цей стан за своєю сутністю є якістю такої ознаки його об'єктивної сторони, як діяння. З огляду на це, В. А. Мисливий констатує, що стан сп'яніння у складі злочину, передбаченого ст. 286 КК, вказує на певну якість діяння, а не заміщує його як окрему ознаку складу злочину [136, с. 156].

До розгляду цього ж питання (про кримінально-правове значення стану сп'яніння при вчиненні порушення правил БДР або експлуатації транспорту) В. А. Мисливий повертається у статті «Кримінальна відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння» [134]. Автор статті зазначає, що Велика Палата ВС погодилася з тим, що суди обґрунтовано визнають доведеним, що стан алкогольного сп'яніння, у якому засуджений керував ТЗ, характеризував лише його певний психофізичний (фізіологічний) стан, який сприяв порушенню ним інших норм правил БДР, проте саме порушення пп. «а» п. 2.9 ПДР не було безпосередньою причиною настання суспільно небезпечних наслідків, а отже причинового зв'язку з наслідками, що настали, воно не має. Підстав для відступу від такого висновку Велика Палата ВС не вбачає [166].

У зв'язку із цим В. А. Мисливий констатує, що, на його переконання, стан сп'яніння безпосередньо впливає на зовнішню поведінку особи, яка керує ТЗ, що знаходить свій прояв у невірному сприйнятті дорожньої ситуації, дорожньої розмітки, знаків і сигналів, порушенні координації рухів водія, збільшенні числа його зайвих і помилкових дій, зниженні швидкості та послідовності виконання операцій з керування ТЗ, зниженні уваги і швидкості реакції на небезпеку, що закономірно призводить до створення аварійної ситуації й настання суспільно

небезпечних наслідків. Проте спроба зарахування керування ТЗ у стані сп'яніння лише до ознак суб'єкта цього кр. п-ння, зокрема лише до його стану, на погляд дослідника, є необґрунтованою, оскільки вказане порушення стосується і об'єктивної, і суб'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК. Тому керування ТЗ у стані сп'яніння має розглядатися як ознака, що одночасно характеризує і об'єктивну, і суб'єктивну сторону цього кр. п-ння [134, с. 69].

Ще однією публікацією, яка заслуговує на більш детальну увагу в контексті нашого дослідження, є наукова стаття О. В. Микитчика «Кримінальна відповідальність за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ в стані сп'яніння» [128]. Автор стверджує, що при застосуванні ст. 286-1 КК України обов'язковою ознакою особи, яка керує ТЗ (суб'єкт кр. п-ння), є стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції [128, с. 21].

Окрім цього, автор публікації констатує: досліджуване кр. п-ння може бути вчинене тільки під час керування ТЗ, визначеними в примітці до ст. 286 КК України (це всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї, тролейбуси, а також мотоцикли й інші механічні ТЗ); особу, яка вчинила порушення правил БДР або експлуатації транспорту й керувала ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебувала під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, не звільняють від кримінальної відповідальності у зв'язку з: дійовим каяттям, примиренням винного з потерпілим, передачею особи на поруки, зміною обставин, а також така особа не може бути звільнена від відбування покарання з випробуванням і щодо таких осіб передбачено певні особливості застосування умовно-дострокового звільнення від відбування покарання (п. 1, 2 ч. 3 ст. 81), заміни невідбутої частини покарання більш м'яким (п. 1, 2 ч. 4 ст. 82), амністії (ч. 4 ст. 86), помилування (ч. 3 ст. 87 КК) [128, с. 21].

Ще однією з нових наукових публікацій з питань відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту є робота професора

І. Б. Медицького «До питання підстав кримінальної відповідальності за окремі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (статті 286, 286-1 КК України)» [122]. За результатами проведеного дослідження автор робить висновок про негативний криміногенний потенціал судової практики щодо «надмірного», за відсутності для цього підстав, застосування ст. 75 КК України (йдеться про ст. 286 КК України). Також, на переконання вченого, судова статистика демонструє, що закріплена у КК України надзвичайно широка диференціація кримінальної відповідальності на практиці також застосовується в широких масштабах, а деякі з положень кримінального закону, які мали б розглядатися як винятки, перетворюються на правило. Ця ситуація, підсумовує І. Б. Медицький, призводить до забуття принципу невідворотності кримінальної відповідальності й принципу рівності громадян перед законом, стирає межу між принципом справедливості (адекватності) та принципом гуманізму (милосердя) і зводить в абсолют принцип індивідуалізації покарання [122, с. 1.18].

Окрім цього, автор статті наводить аргументи на користь застосування спеціальної конфіскації за вчинення кримінально-протиправних діянь, відповідальність за вчинення яких передбачена ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Зокрема науковець зазначає, що при можливому запозиченні в національне кримінальне законодавство зарубіжних напрацювань у частині протидії кримінально-протиправним порушенням правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, слід зважати на таке:

1) спеціальна конфіскація ТЗ за своїм змістом є примусовим і безоплатним заходом імперативного застосування судом, що повністю відповідає визначенню ст. 96-1 КК України;

2) спеціальній конфіскації повинен підлягати ТЗ незалежно від права власності на нього, достатньо лише факту вчинення водієм згаданих (ст. 286, 286-1 КК України. – В. III.) складів кр. п-нь. На думку автора статті, цим можна значно зменшити кількість ситуацій неконтрольованого та безвідповідального ставлення власників до використання їхніх ТЗ дітьми, особами, з якими вони перебувають у дружніх, родинних чи інших стосунках, недосвідченими водіями,

що нерідко є причиною ДТП з відповідними наслідками;

3) це положення не є абсолютним і не повинне поширюватися на випадки вибуття ТЗ із законного володіння власника/законного користувача поза межами їхньої волі чи у результаті протиправної поведінки інших осіб [122, с. 1.22].

Проте найбільш новими дослідженнями проблематики кримінально-правової оцінки діянь, відповідальність за вчинення яких передбачена ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є наукові статті [117, с. 789–794; 116, с. 735–752; 115, с. 636–639; 114, с. 517–520; 113].

Зокрема, О. В. Любчик, аналізуючи рівень розроблення питань відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, що керують ТЗ у стані сп'яніння, робить висновок, що значну частку праць складають ті, що пов'язані з висвітленням наукових підходів, точок зору і позицій вчених щодо: посилення відповідальності за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного та іншого сп'яніння (аналіз проєктів закону; встановлення системного підходу до посилення відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння); проблем і шляхів удосконалення правового регулювання керування ТЗ у стані сп'яніння; призначення покарань за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ та їх вдосконаленню (аналіз судової практики щодо призначення покарання у вигляді позбавлення права керувати ТЗ; встановлення системного підходу до санкцій ст. 286-1 КК України) тощо [113, с. 193–194].

Узагальнивши висловлені у науковій літературі позиції і до 2021 р., і після доповнення КК України ст. 286-1, можна виділити певні групи дискусійних питань, які потребують уваги та вирішення. Але і тут слід зробити важливе зауваження: переважна більшість висловлених у науковій літературі дискусійних положень стосується розуміння та застосування ст. 286 КК України, хоча, з огляду на істотну подібність, цілком проєктуються і на ст. 286-1 КК України.

Дискусії розпочинаються уже з питань про об'єкт складів відповідних кр. п-нь. Наукові підходи щодо визначення ознак об'єкта складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 та 286-1 КК України, загалом, при констатації родового

об'єкта не виходять за межі назви розділу XI Особливої частини КК України, тобто законодавчого критерію для систематизації складів кр. п-нь залежно від виду суспільних відносин, яким заподіюється істотна шкода. Водночас одні автори при формулюванні родового об'єкта визначають його зміст через загальну категорію «безпека руху або експлуатація транспорту» [110, с. 386; 158, с. 196; 89, с. 683; 128, с. 20], інші – вдаються до деталізації складових цих відносин [217, с. 98; 27, с. 29].

Окремо слід виділити позицію, відповідно до якої піддається сумніву єдність родового об'єкта для усіх складів кр. п-нь, розміщених у розділі XI Особливої частини КК України [74, с. 82]. Зокрема, пропонується у межах цього розділу виокремити два підрозділи: «А» – «Кримінальні правопорушення проти БДР чи експлуатації транспорту (автотранспортна злочинність)» та «Б» – «Кримінальні правопорушення в інших сферах безпеки руху та експлуатації транспортних засобів» [74, с. 320].

Про виділення поряд з родовим об'єктом також і безпосереднього об'єкта висловлюються окремі автори [110, с. 386; 128, с. 18; 90, с. 92]. Видовим об'єктом пропонується визнавати порядок функціонування та організаційно-економічні основи всієї транспортної системи [125, с. 122].

Науковці єдині лише в питанні необхідності виділення основного та додаткового обов'язкового безпосереднього об'єкта складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України [110, с. 387; 21, с. 69; 24, с. 68].

Відсутня єдність наукових поглядів щодо конструкції ознак безпосереднього об'єкта розглядуваних складів кр. п-нь. Йдеться, зокрема, про доцільність виділення предмета, яким є ТЗ, як обов'язкової ознаки об'єкта [110, с. 400; 154, с. 641; 139, с. 188; 83, с. 18; 126, с. 126]. Водночас інша позиція полягає у віднесенні ТЗ до ознак об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України [21, с. 104].

Однозначно науковці підходять до визначення класифікаційної приналежності кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, залежно від конструкції об'єктивної сторони. Констатується наявність матеріального

складу, який охоплює такі ознаки: 1) суспільно небезпечне діяння у двох альтернативних формах; 2) суспільно небезпечні наслідки, які диференційовані по окремих частинах ст.ст. 286 та 286-1 КК України; 3) причиновий зв'язок між вказаними ознаками [110, с. 402–404; 89, с. 692–698; 109, с. 156–157; 5, с. 713].

Вивчаючи закордонний досвід Іспанії та Польщі, науковці констатують, що кримінально караними мають бути також умисні дії, які не призводять до реальних наслідків, але створюють потенційну загрозу [124].

Активно обговорюють криміналісти також недоліки бланкетної диспозиції, яка відображає форми об'єктивної сторони, а саме – порушення правил БДР або експлуатації транспорту. Як один з аргументів її недосконалості вказується на невідповідність вжитого формулювання з галузевими нормами у сфері безпеки руху [134, с. 68].

Концепції причинового зв'язку як ознаки об'єктивної сторони складу кр. п-ння завжди були дискусійним напрямом у царині кримінального права. При порушенні правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, встановлення причинового зв'язку ускладнюється через притаманний для цієї категорії механізм вчинення кр. п-ння з використанням джерела підвищеної небезпеки [100, с. 9; 89, с. 695].

Окремими напрямами наукових пошуків у цій сфері є обґрунтування доцільності встановлення причинового зв'язку, зокрема, при вчиненні кр. п-ння через бездіяльність, правила кваліфікації причинового зв'язку, коли має місце участь кількох учасників дорожнього руху при заподіянні суспільно небезпечних наслідків [147, с. 653; 272, с. 26; 13, с. 122]. Одні науковці вважають, що дії кількох учасників дорожнього руху є підставою для притягнення до кримінальної відповідальності лише у разі, коли всі вони перебувають у причиновому зв'язку з настанням наслідків [89, с. 696; 102, с. 17; 143, с. 89]. Інші висловлюються щодо правил, за якими слід кваліфікувати випадки, коли дії кожної з осіб, які допустили порушення спеціальних правил, було недостатньо для завдання шкоди [149, с. 211; 138, с. 135].

Дослідник В. А. Мисливий формулює засади крайньої необхідності як

обставини, що виключає кримінальну протиправність діяння у ситуаціях, пов'язаних з порушенням ПДР та експлуатації транспорту [131, с. 171].

Аналіз об'єктивної сторони складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, не вичерпується трьома обов'язковими ознаками об'єктивної сторони, які було згадано. Дискутують науковці також щодо необхідності врахування при кваліфікації цього діяння також обставин [272, с. 26; 7, с. 23; 272, с. 28] та місця вчинення кр. п-ння [21, с. 105; 154, с. 642].

Щодо суб'єктивних ознак складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, то загалом одностайними є науковці щодо визначення спеціального суб'єкта цього складу кр. п-ння, а також щодо нетотожності понять «особа, яка керувала ТЗ» і «водій» у конструкції цього складу [110, с. 405; 89, с. 699]. Зокрема, В. В. Бесчастна пропонує розширити коло суб'єктів складу кр. п-ння шляхом включення до ознак складу також пасажирів [21, с. 118].

Спільність позицій щодо суб'єктивної сторони порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, також відсутня. Так, одні вважають, що тут присутня необережна або змішана вина, тобто порушення правил БДР або експлуатації транспорту може вчинятися і умисно, і необережно, але психічне ставлення до суспільно небезпечних наслідків завжди необережне [110, с. 405]. Інші зазначають, що суб'єктивна сторона цього складу кр. п-ння є необережною [89, с. 699; 128, с. 22].

Висловлюється позиція про те, що у процесі кваліфікації правоохоронні органи не завжди приділяють значну увагу встановленню психічного ставлення до наслідків. На думку В. М. Бурдіна, значно простіше, насамперед з процесуальної точки зору, інкримінувати й довести винуватість особи у вчиненні злочину, передбаченого ст. 286 КК України, ніж досліджувати реальне психічне ставлення водія до свого діяння і наслідків [26, с. 15]. Вчений пропонує виключити ст. 286 КК України, натомість доповнити замість неї загальні склади злочинів проти життя та здоров'я (норми про тілесні ушкодження та вбивство), і умисні, і необережні, кваліфікуючою ознакою, яка б вказувала на заподіяння шкоди у зв'язку з використанням джерела підвищеної небезпеки (порушення

правил його використання) [26, с. 15].

Дослідження караності порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, є важливим, оскільки дозволяє з'ясувати ефективність кримінально-правового впливу в цій сфері кримінально-правового регулювання. Обґрунтовується доцільність посилення караності діянь за ст. 286 [21, с. 170; 265, с. 383] і ст. 286-1 КК України. Зокрема, до такого висновку науковці приходять на підставі аналізу досвіду законодавчого регулювання кримінальної відповідальності за посягання на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту в Грузії, Молдові, Литві, Польщі, Іспанії, Франції та Туреччині [124].

Наявна тенденція у судовій практиці щодо застосування заходів кримінально-правового характеру до осіб, що вчинили кр. п-ння, які передбачено ст.ст. 286 та 286-1 КК України, на думку окремих науковців, не сприяє досягненню мети покарання [123] і засаді невідворотності покарання [271, с. 138]. Зокрема, О. Ю. Тарасенко зазначає, що «тотальне» застосування судами положень ст. 75 КК України може позбавити сенсу призначене покарання [227, с. 316].

Науковці неоднозначно сприйняли спроби законодавчого редагування концепції кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ у стані сп'яніння. Деякі навіть стверджують, що такий підхід був більше продиктований політичними маніпуляціями парламентарів, ніж реальним бажанням вплинути на стан справ, а також стверджують про відсутність системного наукового підходу та послідовності дій у проведенні цієї реформи в сукупності з порушенням законодавчої техніки при внесенні суперечливих змін до законодавства [67, с. 60]. Інші вважають, що ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» від 17.06.2020 р. № 720-IX не скасував кримінальну караність керування ТЗ у стані сп'яніння і не відновив адміністративну відповідальність за ці дії, оскільки не вніс зміни безпосередньо

до КК та КУпАП у цій частині [92; 68, с. 23].

У контексті притягнення до кримінальної відповідальності за діяння у формі порушення правил БДР або експлуатації транспорту в стані сп'яніння В. А. Мисливий пропонував обмежитися наявною ст. 286 КК України, водночас передбачивши у кожній частині норму з кваліфікуючою ознакою – «учинене особою у стані сп'яніння» [134, с. 71].

Наприклад, І. С. Радковська пропонує встановити кримінальну відповідальність за сам лише факт керування ТЗ у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, шляхом доповнення ст. 286-1 КК України частиною відповідного змісту [211, с. 193].

Слід погодитися з науковцями в тому, що «вдосконалення ТЗ, розробка нових транспортних технологій, з одного боку, створюють передумови для більш ефективного убезпечення дорожнього руху, а з іншого – появу нових суспільних відносин, посягання на які може становити суспільну небезпеку, та вимагати їх кримінально-правової охорони» [152, с. 588].

Отже, слід констатувати, що тема кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, попри наявність наукових розробок у цьому напрямку, потребує комплексного наукового аналізу із дослідженням низки питань, вирішення яких обумовлено дискусіями, прогалинами, а також колізіями. Такими слід вважати питання: 1) про доцільність збереження загальної та спеціальної норм, які передбачені ст.ст. 286 та 286-1 КК України, та і взагалі, про доцільність їх існування поряд із загальними нормами про відповідальність за необережне заподіяння шкоди здоров'ю чи смерті іншій особі; 2) про допустимі межі бланкетності відповідних норм; 3) про напрями та межі диференціації кримінальної відповідальності залежно від заподіяної шкоди в результаті порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ; 4) про ефективність застосування заходів кримінально-правового характеру за вчинення цих кр. п-нь на сучасному етапі; 5) про особливості кваліфікації відповідних кр. п-нь тощо.

1.2 Історико-правовий аналіз розвитку законодавства про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та місце відповідних норм у чинному КК України

Реформування кримінального законодавства зумовлює потребу проведення історичного аналізу тенденцій застосування кримінально-правового впливу щодо порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ.

Наприклад, В. В. Бесчастна пропонує вважати історичними передумовами формування кримінально-правових положень про порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, історико-правові акти від середини XVII сторіччя. Так, на її думку, перша згадка про порушення ПДР як про злочин ще у XVII столітті, у період становлення Української козацької держави XVII–XVIII століть, містилася у статті 17 глави XXII Соборного уложення 1649 р., яка встановлювала покарання у виді смертної кари за те, якщо будь-яка людина «с похвалы или с пьянства, или умыслом наскачет на лошади на чью жену, и лошадей ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит...» [20, с. 25–26]. Окрім цього, В. В. Бесчастна зазначає, що, наприклад, 23.03.1839 р. для визначення міри покарання щодо селян, які нерідко ставали винуватцями дорожньо-транспортних пригод, був затверджений «Сільський Судовий Статут для державних селян». У IV розділі «Про покарання за проступки проти законів та особистої безпеки» в ньому встановлювалися покарання за швидку їзду по вулицях, базарах, ярмарках та інших місцях значного скупчення людей. У разі заподіяння шкоди іншій людині з винного стягувався штраф у розмірі від двадцяти п'яти до п'ятдесяти копійок сріблом незалежно від відшкодування шкоди, завданої потерпілому, а якщо від швидкої їзди гинула людина, то винного в цьому заарештовували [20, с. 26].

Погоджуючись, що вказані положення були зорієнтовані на правове регулювання використання коней чи гужового транспорту, сама ж В. В. Бесчастна зазначає, що на теренах нашої держави перший автомобіль

з'явився приблизно 1910 р. Спочатку поява автомобіля сприймалася як надзвичайне явище, а його рух регламентувався різними правовими нормами, що забезпечують громадську безпеку [20, с. 24].

Ми зосередимо свою увагу на нормах, які встановлювали відповідальність саме за порушення, суб'єктами яких визначалися особи, які керують ТЗ.

На нашу думку, першу норму про відповідальність за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, у сучасному розумінні, було закріплено у КК УРСР 1927 р. Зокрема, В. К. Грищук зазначає, що 1929 р. цей кодифікований акт було доповнено ст. 96-1, яка увійшла у структуру розділу. Цією нормою передбачалася кримінальна відповідальність «за порушення встановлених обов'язковими постановами Народного комісаріату шляхів сполучення та його органів правил для охорони порядку і безпеки руху, охорони майна транспорту, попередження та запобігання незаконному використанню транспорту, а так само проведення санітарних і протипожежних заходів, якщо порушення спричинило тяжкі наслідки, – позбавлення волі на строк до трьох років або штраф до трьох тисяч карбованців» [78, с. 144]. В. А. Мисливий пише, що впродовж майже 30-ти років відсутність норм щодо охорони БДР сприяло об'єктивному ставленню, що компенсовувалося застосуванням аналогії закону при віднесенні цих діянь до злочинів проти особи чи порушення працівниками транспорту транспортної дисципліни (ст. 56-30а) або злочинно-недбалого виконання своїх службових обов'язків (ст. 100) [132, с. 12].

Виявлені прогалини певною мірою були враховані у первинному тексті КК 1960 р., який включав главу 10 «Злочини проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я». Щодо складів злочинів, вміщених у цій главі 10, В. П. Тихий зазначає, що КК використовує поняття суспільної безпеки у вузькому розумінні слова, яке охоплює лише безпеку від джерел підвищеної небезпеки, а саме: а) безпеку руху та експлуатації транспорту; б) безпеку небезпечних виробництв, в) безпеку від загальнонебезпечних джерел (зброї, боєприпасів, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів та інших

небезпечних джерел) [232, с. 6].

У контексті досліджуваних складів кр. п-нь слід зазначити, що глава 10 КК 1960 р. містила одразу дві статті, а саме: 1) ст. 215 передбачала відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту або міського електротранспорту робітником транспорту; 2) ст. 216 – за порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту особою, що не є працівником транспорту. Головною розмежувальною ознакою був саме суб'єкт злочину. Таким чином, суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту не виділялися в окремий родовий об'єкт складів злочинів, що є підставою для наукової позиції про відсутність системного підходу до охорони цієї групи суспільних відносин [121, с. 503].

Указом Президії ВР УРСР від 02.10.1968 р. відбулося суттєве редагування цих кримінально-правових норм. Із КК 1960 р. було виключено ст. 216. Натомість ст. 215 КК 1960 р. була викладена у новій редакції та передбачала кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ. По-перше, звертає на себе увагу відсутність вказівки на «дорожній» рух у формулюванні назви та диспозиції ч. 1 ст. 215 КК 1960 року. По-друге, об'єктивна сторона цього складу злочину включала порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особою, яка керує автотранспортним чи міським електротранспортним засобом, трактором або іншою самохідною машиною, що спричинило потерпілому легкі чи середньої тяжкості тілесні ушкодження або заподіяло істотну матеріальну шкоду. Суспільно небезпечні наслідки включали: 1) два види фізичної шкоди – легкі чи середньої тяжкості тілесні ушкодження; 2) істотну матеріальну шкоду. При цьому КК 1960 р. не містив загальної норми про кримінальну відповідальність за необережне легке тілесне ушкодження, тоді як ст. 105 визначала лише караність необережного тяжкого або середньої тяжкості тілесного ушкодження. По-третє, суб'єктом цього злочину визнавалася особа, яка керувала ТЗ, незалежно від приналежності до працівників транспорту. По-четверте, кваліфікованими видами порушення правил безпеки руху та

експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, визнавалося вчинення дій, що спричинили смерть потерпілого або заподіяння йому тяжкого тілесного ушкодження (ч. 2 ст. 215) та спричинення загибелі кількох осіб (ч. 3 ст. 215). Поп'яте, у цій редакції стаття ще не містила примітки.

Цим нормативним актом було криміналізовано керування ТЗ у стані сп'яніння (ст. 215-1). Знаряддям вчинення злочинів, передбачених ст. 215 та 215-1 КК 1960 р., визнавалися автомототранспортний чи міський електроТЗ, трактор або інша самохідна машина. У складі керування ТЗ в стані сп'яніння (ст. 215-1) передбачався спеціальний суб'єкт, тобто особа, яка керувала ТЗ у стані сп'яніння та (1) була позбавлена прав водіння за таке порушення або (2) не мала прав водія, до якої протягом року було застосовано захід адміністративного стягнення за таке правопорушення. Аналізований злочин, на відміну від ст. 215 КК, був сконструйований з формальним складом.

Водночас порівняння караності злочинів, передбачених ч. 1 ст. 215 та ст. 215-1, дозволяє зробити висновок про їхню незначну відмінність у ступені тяжкості. Як найбільше суворе покарання за ч. 1 ст. 215 КК 1960 р. передбачалося позбавлення волі на строк до трьох років, а за ст. 215-1 – позбавлення волі на строк до одного року. Інші види покарань – виправні роботи на строк до одного року та штраф у розмірі ста карбованців – передбачалися у санкціях обох кримінально-правових норм. Відмінність у караності полягала у передбаченні в санкції ч. 1 ст. 215 КК 1960 р. додаткового покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ на строк до трьох років або без такого.

1973 року ст. 215-1 КК 1960 р. була викладена у новій редакції, відповідно до якої була проведена диференціація кримінальної відповідальності залежно від суб'єкта. Так, за ч. 1 ст. 215-1 КК 1960 суб'єктом визнавалася особа, яка керувала ТЗ у стані сп'яніння та була позбавлена права на керування ТЗ за таке порушення. Відповідно за ч. 2 ст. 215-1 КК 1960 р. суб'єктом вказувалася особа, яка керувала ТЗ у стані сп'яніння та не мала прав водія і вчинила повторно протягом року таке керування. Санкції цих двох частин містили однакові за видом і розміром основні покарання – позбавлення волі на строк до одного року

або виправні роботи на той самий строк або штраф у розмірі до ста карбованців. Відмінність була лише в тому, що ч. 1 ст. 215-1 містила додатковий обов'язковий вид покарання – позбавлення права керувати ТЗ на строк до п'яти років.

Наступні ґрунтовні зміни в аналізованій сфері кримінально-правових відносин відбулися відповідно до указу Президії ВР УРСР від 01.08.1985 р. По-перше, перелік знарядь вчинення злочинів, передбачених ст.ст. 215 та 215-1 КК 1960 р., було замінено узагальненим формулюванням – ТЗ. По-друге, статтю 215 було доповнено комплексною приміткою, яка поширювала свою дію, зокрема, і на ст. 215-1. У примітці визначено зміст поняття ТЗ, під яким розумілися всі види автомобілів, тракторів та інші самохідні машини, трамваї та тролейбуси, а також мотоцикли й інші механічні ТЗ. Вказана дефініція чітко відповідає за змістом чинній примітці до ст. 286 КК України. По-третє, змін також зазнав суб'єктний склад керування ТЗ у стані сп'яніння. Диспозиція ч. 1 ст. 215-1 КК 1960 р. набула такого вигляду – керування ТЗ особою, яка перебуває в стані сп'яніння, вчинене повторно протягом року. Якщо діяння вчинене особою, раніше судимою за злочин, передбачений цією статтею, то має місце кваліфікований склад.

Вочевидь, слід погодитися з висловленою у науці позицією про те, що у чинні на тоді статті КК 1960 р. вносилися численні зміни та доповнення щодо відповідальності за суспільно небезпечні дії у сфері функціонування транспорту різних видів [84, с. 131]. Редагування ознак складів злочинів, передбачених ст.ст. 215 та 215-1 КК 1960 р., надалі відбувалося уже за часів незалежності України. Перші зміни в цій сфері кримінально-правового регулювання відбулися відповідно до указу Президії Верховної Ради України від 15.11.1991 р., мета якого була визначена як посилення відповідальності за порушення правил, норм і стандартів що стосуються забезпечення БДР. З огляду на таке формулювання, все ж неоднозначно сприймається запроваджена цим указом декриміналізація керування ТЗ у стані сп'яніння (ст. 215-1 КК 1960 р.).

Законом України від 07.07.1992 р. № 2547-XII ст. 215 КК 1960 р. була викладена в новій редакції. Внесені зміни зводилися до декриміналізації

порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що заподіяло істотну матеріальну шкоду. Для кваліфікації діяння за ч. 1 ст. 215 слід було альтернативно встановити спричинення одного з таких суспільно небезпечних наслідків – легкого чи середньої тяжкості тілесного ушкодження.

У КК України 2001 р. концепція кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації особами, які керують ТЗ, характеризується різними особливостями. Склади кр. п-нь, які полягають у використанні чи користуванні джерелами підвищеної небезпеки, що становить різновиди безпек, розподілено у межах Особливої частини КК України в окремих розділах, зокрема: 1) розділ I «Кримінальні правопорушення проти основ національної безпеки України»; 2) розділ XI «Кримінальні правопорушення проти громадської безпеки»; 3) розділ X «Кримінальні правопорушення проти безпеки виробництва»; 4) розділ XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху або експлуатації транспорту»; 5) розділ XX «Кримінальні правопорушення проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку».

Таким чином, законодавець відійшов від поняття «суспільної безпеки» як родового об'єкта складів злочинів і акцентував увагу на спеціальних видах безпеки, структурувавши склади, об'єктами яких є «певні види безпек», по окремих розділах Особливої частини КК України. Об'єднує вказані розділи термінологічне позначення родового об'єкта цих складів кр. п-нь саме через суспільні відносини у сфері безпеки. Водночас у розділі XIX «Кримінальні правопорушення проти встановленого порядку несення військової служби (військові кр. п-ння)» у ст. 415 передбачена кримінальна відповідальність за порушення правил водіння або експлуатації бойової, спеціальної чи транспортної машини.

Вище уже було констатовано відносну стабільність у питанні законодавчого редагування розділу XI Особливої частини КК України. Його було доповнено лише двома окремими статтями, а саме: 1) ст. 276-1 – здійснення професійної діяльності членом екіпажу або повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння

або під впливом наркотичних чи психотропних речовин; 2) ст. 286-1 – порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ у стані сп'яніння. Часовий проміжок між появою цих статей у тексті кримінального закону становить майже 10 років. Це ще одна ознака відносної стабільності системи заходів кримінального правового впливу щодо порушень безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту.

Однак аналіз цих статей дозволяє виокремити певну законодавчу тенденцію у цьому напрямі кримінально-правового регулювання. Об'єднує ці кримінально-правові норми те, що вони є спеціальними щодо норм, які уже передбачали кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту. Так, об'єктивна сторона у складі кр. п-ння, передбаченого ст. 276 КК України, включає порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, якщо це створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. У ст. 276-1 КК України законодавець виокремив з-поміж можливих порушень безпеки руху повітряного транспорту здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин.

Однорідність ознак складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, та їхня відмінність за ознакою суб'єкта, яким є особа, яка керує ТЗ, обумовила необхідність їх системного вивчення та аналізу. Кримінально-правова норма за ст. 286-1 КК України є спеціальною щодо ст. 286 КК України та передбачає відповідальність за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння чи під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Попередньо можна резюмувати, що в цих кримінально-правових нормах зроблено акцент на особливому фізіологічному стані суб'єкта під час вчинення кр. п-ння.

Окремо слід відзначити і схожість ознак досліджуваних складів кр. п-нь, а

також ознак складу, передбаченого ст. 415 КК України, що також потребує їх розмежування.

Попри визначені спільні ознаки, слід зауважити, що у розглядуваних складах кр. п-нь закладено різні концепції кримінально-правового регулювання. Доповнюючи КК України ст. 276-1 КК України, законодавець передбачив кримінальну відповідальність за сам факт перебування члена екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин. Це кр. п-ння з формальним складом. Для кваліфікації цього діяння не враховується, чи перебування суб'єкта в такому стані створює небезпеку для інших людей. Примітно також те, що фізіологічний стан суб'єкта обмежується лише алкогольним сп'янінням або перебуванням під впливом наркотичних чи психотропних речовин. Про наслідок вживання, наприклад, лікарських препаратів, які знижують увагу та швидкість реакції, – не йдеться. Тому таке діяння має бути оцінено відповідно до ст. 276 КК України за умови, що цей стан створює небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків.

Інший напрям кримінально-правового регулювання закладено у ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Ці кр. п-ння сформульовані з матеріальними складами. Основні склади, передбачені ст.ст. 286 та 286-1 КК України, відрізняються лише за ознаками суб'єкта складу кр. п-ння. Відповідно до чинної редакції ст. 286-1 КК України, особа має керувати ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції. Обсяг спеціальних ознак суб'єкта є ширшим, порівняно з тим, як цей стан описано у ст. 276-1 КК України. Однак, потрібно зауважити, що первинна редакція ст. 286-1 КК України була сформульована відповідно до інших засад.

З 01.07.2020 р. набрав чинності ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кр. п-нь» від 22.11.2018 р. № 2617-VIII (далі – ЗУ № 2617-VIII). Пп. 171

п. 2 цього закону передбачено доповнення КК України ст. 286-1 КК України під назвою «Керування ТЗ в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції». Окрім суспільно небезпечного діяння, яке вказано у назві цієї статті, об'єктивна сторона, відповідно до ч. 1 ст. 286-1 КК України, також передбачала такі форми: а) передача керування ТЗ особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів; б) відмова особи, яка керує ТЗ, від проходження відповідно до встановленого порядку медичного освідчування на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції; в) вживання водієм ТЗ після ДТП за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як ТЗ був зупинений на вимогу поліцейського, до проведення уповноваженою особою медичного освідчування з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого медичного освідчування [194]. Кваліфікований склад містив лише одну ознаку – вчинення тих самих дій повторно. У пояснювальній записці до законопроекту розробники апелювали до того, що смертність в Україні внаслідок дорожньо-транспортних пригод – одна з найвищих у Європі та постійно зростає, відтак пропонується посилити відповідальність за керування ТЗ в стані алкогольного сп'яніння шляхом переведення її в кримінальну площину [191].

Вочевидь, що у своїх намірах карати за керування ТЗ у стані сп'яніння парламентарії швидко засумнівалися, бо ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» від 17.06.2020 р. № 720-IX (далі – ЗУ № 720-IX) було передбачено виключення підпункту 171 п. 2 ЗУ

№ 2617-VIII. Але ЗУ № 720-IX набрав чинності 03.07.2020 р., тобто вже після того, як до тексту КК України було включено ст. 286-1 ЗУ № 2617-VIII, який набрав чинності 01.07.2020 р. Цим же ЗУ № 720-IX було виключено зміни до ст. 130 КУпАП. Це спричинило законодавчий колапс. Попри існування ст. 286-1 КК України, працівники Національної поліції продовжували оформляти протоколи за попередньою редакцією ст. 130 КУпАП, а судова практика – розділилася, але все ж більшість судів підтримували притягнення винних за керування ТЗ у стані сп'яніння до адміністративної відповідальності. Науковці ж висловлювали позицію про те, що «відповідальність за ці правопорушення, які були вчинені з 01.07. по 03.07.2020 р., необхідно первинно оцінювати все-таки за ст. 286-1 КК України саме як кримінальні проступки, але на підставі ст. 5 КК України про зворотну дію кримінального закону в часі у зв'язку зі скасуванням кримінальної протиправності діяння звільняти особу від кримінальної відповідальності. І оскільки законодавець знову вирішив повернутися до того, що це діяння є адміністративним правопорушенням, – у подальшому має бути складений адміністративний протокол, направлений до суду і розглянутий за відповідною процедурою» [104].

Комітет з питань правоохоронної діяльності, керуючись ч. 3 ст. 21 ЗУ «Про комітети Верховної Ради України», видає Роз'яснення від 15.07.2020 р. Комітет погоджується з тим, що ЗУ № 720-IX набрав чинності після набрання чинності ЗУ № 2617-VIII. Опускаючи той момент, що з набранням чинності ЗУ № 2617-VIII пов'язаний інший юридичний факт – доповнення КК України ст. 286-1 КК України, парламентарії зазначають, що ЗУ № 720-IX внесено зміни до ЗУ № 2617-VIII, відповідно до яких із ЗУ № 2617-VIII вилучені положення, які змінювали ст. 130 КУпАП та включали до КК України ст. 286-1 [214].

Вказане роз'яснення є апріорі необґрунтованим і суперечливим, оскільки не відповідає установленим Регламентом Верховної Ради України правилам законотворчої роботи. Так, у ч. 6 ст. 90 цього законодавчого акту передбачено, що законопроект може передбачати внесення змін лише до тексту первинного законодавчого акта (закону, кодексу, основ законодавства тощо), а не до закону

про внесення змін до цього законодавчого акта [204]. Ба більше, якщо відкрити на офіційному сайті Верховної Ради України еталонний електронний текст оригіналу ЗУ № 2617-VIII, то під пп. 171 п. 2, в якому передбачена редакція ст. 286-1 КК України, зазначається у фігурних дужках косим шрифтом – «Зміни до підпункту 171 п. 2 розділу I, передбачені Законом № 720-IX від 17.06.2020, не внесені у зв'язку з набранням чинності Законом № 2617-VIII від 28.11.2018 до опублікування Закону № 720-IX від 17.06.2020».

В еталонному електронному тексті КК України у редакції станом на 23.07.2020 р. міститься ст. 286-1, щодо якої зазначається, що Кодекс доповнено статтею 286-1 згідно із Законом № 2617-VIII від 28.11.2018. Хоча своє Роз'яснення Комітет з правоохоронної діяльності видає 15.07.2020 р. і вказує про її виключення з КК України.

Зміни в еталонному електронному тексті КК України відбулися в редакції від 18.03.2021 р., які пов'язані з набранням чинності 17.03.2021 р. ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення проти БДР» від 16.02.2021 р. № 1231-IX [195]. У тексті цього закону, знову ж таки, зазначається про доповнення КК України ст. 286-1, яка передбачає кримінальну відповідальність за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ у стані сп'яніння.

Неоднозначність такого законодавчого кроку породила чергові дискусії. І тоді Комітет з питань правоохоронної діяльності Верховної Ради України надає Роз'яснення щодо окремих положень ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері БДР» № 1231-IX від 16.02.2021 р. У цьому акті зроблено посилання на попереднє Роз'яснення від 15.07.2020 р., в якому вказується про виключення з КК України ст. 286-1 у первинній редакції. У зв'язку із цим констатується, що 17.03.2021 р. КК України доповнено новою статтею 286-1 КК України, яка підлягає застосуванню в редакції Закону № 1231-IX [215].

Редакції ст. 286-1 відповідно до Законів № 2617-VIII та № 1231-IX

передбачають ознаки різних складів кр. п-нь у сфері БДР або експлуатації транспорту. Порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ у стані сп'яніння, можна назвати новим етапом у загальній концепції кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Вочевидь, що доповнення КК України ст. 286-1 поряд із ст. 286 майже із схожою назвою мало б свідчити на користь диференціації кримінальної відповідальності за суспільно небезпечні дії та спричинену фізичну шкоду, вчинені у стані сп'яніння. Більш детальний аналіз все ж констатує прогалини і в цій концепції. Так, караність заподіяння тяжкого тілесного ушкодження за ч. 2 ст. 286 виражається так само, як і за ч. 2 ст. 286-1 КК України, основним покаранням у виді позбавлення волі на строк від трьох до восьми років. Єдина відмінність полягає у додатковому покаранні, яке за ч. 2 ст. 286-1 КК України є суворішим – позбавлення права керувати ТЗ на строк від п'яти до восьми років.

Якщо оцінювати стан кримінально-правового регулювання порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, ще до змін у структурі ст. 286 КК України, то тут теж слід вказати неоднозначні тенденції. Перші зміни, які відбулися у первинній редакції ст. 286 КК України, обумовлювалися необхідністю гуманізації кримінальної відповідальності за вказане діяння, якщо воно спричинило загибель людей. Законом України «Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності» від 15.04.2008 р. № 270-VI, у санкції ч. 3 ст. 286 КК України розмір покарання у виді позбавлення волі «від семи до дванадцяти років» було замінено на «від п'яти до десяти років» [196]. У результаті цього кр. п-ння, передбачене ч. 2 ст. 286 КК України, було за ступенем тяжкості аналогічним із ч. 3 ст. 286 КК України, тобто тяжким злочином, відповідно з усіма іншими кримінально-правовими наслідками. Через п'ять місяців було прийнято ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення БДР» від 24.09.2008 р. № 586-VI [193]. У санкції ч. 1 ст. 286 КК України було

збільшено розмір штрафу та встановлено його величину формулюванням «від двохсот до п'ятисот» неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Наступні зміни стосувалися саме цього оновленого розміру штрафу, який Законом України від № 2617-VIII було встановлено у межах від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Окрім цього було змінено факультативний характер додаткового покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ.

Усе викладене дозволяє констатувати відсутність системного підходу в питанні караності порушення правил БДР або експлуатації транспорту (ст.ст. 286 та 286-1 КК України).

Роз'яснення, яке подано у п. 2 Постанови Пленуму ВС України «Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти БДР та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 р. № 14 [202], орієнтує суди на те, що при розгляді кримінальних справ зазначених категорій суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітки до ст. 286 КК України, п. 1.10. Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.

Згадане положення, безумовно, потребує корегування в аспекті того, що з п. 1.10 ПДР слід брати до уваги визначення поняття «механічного ТЗ». Доводиться констатувати, що обсяг поняття «ТЗ», яке містить примітка до ст. 286 КК України, не зазнав змін з моменту набрання чинності первинної редакції КК України 2001 р. Тоді як поняття «механічного ТЗ» у п. 1.10 Правил дорожнього руху було змінено. У первинній редакції ПДР механічним вважався ТЗ, який приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини та механізми (крім ТЗ, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см), а також тролейбуси та ТЗ з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Обсяг поняття «механічний ТЗ» було розширено постановою Кабінету Міністрів України від 26.09.2011 р. № 1029, відповідно до якої з нормативної дефініції було виключено фразу «(крім ТЗ, робочий об'єм двигуна

яких не перевищує 50 куб. см)». Жодних змін у зв'язку із вказаним вище не зазнала ст. 286 КК України і в т.ч. її примітка. Чи можна стверджувати, що таким чином іншогогалузеве законодавство змінило ст. 286 КК України?

Вдаючись до доктрини, таке питання є дискусійним. Конституційний Суд України у рішенні від 19.04.2000 р. № 6-рп/2000 зазначає, що «зміни, що вносяться до нормативно-правових актів інших галузей права, посилення на які містить бланкетна диспозиція, не змінюють словесно-документну форму кримінального закону. Таку диспозицію кримінально-правової норми не можна вважати новою – зміненою» [212].

Із цього приводу Г. З. Яремко має іншу позицію та зазначає, що «нормативні приписи інших галузей права, об'єктивовані у власних джерелах, є самостійними; мають іншу галузеву приналежність; покликані, перш за все, регулювати інші, не кримінально-правові відносини. Однак з моменту звернення до іншогогалузевих приписів у процесі застосування бланкетної диспозиції, закріпленої в статті кримінального закону, вони включаються в таку диспозицію, стають її невід'ємною частиною, і врешті, втрачають свою іншогогалузеву приналежність. З цього моменту їх завдання не в регулюванні позитивних іншогогалузевих відносин, а в уточненні змісту бланкетної диспозиції» [273, с. 43–44].

Дослідник О. О. Дудоров визнає сумнівним положення про незмінність у цьому випадку змісту бланкетної диспозиції кримінально-правової норми. Вчений зазначає, що конкретизований зміст кримінально-правової норми з бланкетною диспозицією не може існувати інакше, як у взаємозв'язку із загальним змістом цієї норми [86, с. 176].

З'ясування змісту поняття «механічний ТЗ» як ознаки складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, унеможлиблюється без норм безпекового законодавства у сфері дорожнього руху. Незважаючи на відсутність змін у примітці до ст. 286 КК України, слід констатувати наступне: 1) трансформація поняття «механічного ТЗ» у тексті регулятивного законодавчого акту спричинила нові кримінально-правові наслідки, які

зводилися до криміналізації порушень правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керували механічним ТЗ з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см; 2) розширилися межі дії кримінально-правових норм, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України; 3) примітка до ст. 286 КК України не вступає у колізію із внесеними змінами до п. 1.10 ПДР, оскільки у ній міститься відкритий перелік – «та інші механічні ТЗ».

Наприклад, М. Панов справедливо зазначив, що «час і практика застосування кримінально-правових норм покаже справжнє значення зазначених новацій» [104].

Так чи інакше, підсумовуючи, слід констатувати, що на сьогодні:

А) система кр. п-нь проти різних видів «порушення правил безпеки» розпорошена в різних розділах Особливої частини КК України;

Б) на забезпечення безпеки руху або експлуатації транспорту спрямовані статті розділу XI Особливої частини;

В) виділення серед кр. п-нь проти безпеки руху або експлуатації транспорту діянь, відповідальність за вчинення яких передбачено ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є не лише допустимим, а навіть доцільним, оскільки вони посягають на БДР або експлуатації механічних ТЗ, і основне – їхній суб'єкт – особа, яка керує відповідними ТЗ. Власне ці склади і стали предметом нашого дослідження.

1.3 Зарубіжний досвід правового регулювання питань кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Проведення комплексного дослідження зарубіжного досвіду питань відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, є не «даниною моді», а необхідним елементом, який дозволить цілісно проаналізувати обрану для дослідження проблематику, особливо з урахуванням стратегії України на вступ до Європейського Союзу.

Насамперед слід зазначити, що такі питання належного рівня розроблення в

українській кримінально-правовій науці не одержали.

Так, В. А. Мисливий у своїй дисертації піддав аналізу: а) норми кримінального законодавства Австрії, Болгарії, Голландії, Данії, Іспанії, Польщі, Сан-Марино, Швеції, Швейцарії, Франції та ФРН, що обумовлено, на його думку, наявністю в більшості цих країн близького рівня суспільних відносин, сучасної розвинутої транспортної системи та усталеного кримінального законодавства; б) норми Кримінального кодексу російської федерації 1996 р., кримінального законодавства Азербайджану, Білорусі, Грузії, Естонії, Казахстану, Киргизії, Латвії, Молдови, Таджикистану, Туркменістану, Узбекистану та інших пострадянських країн; в) досвіду кримінального права інших країн світу, зокрема Австралії, Аргентини, США та Японії.

Проте такий аналіз сьогодні є неінформативним для нашого дослідження з таких міркувань. По-перше, аналізувалися не питання відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, а відповідальність за так звані «транспортні злочини» загалом. Друге, – дослідження законодавства країни Європейського Союзу В. А. Мисливий провів станом на 2005 рік, що не можна вважати актуальним сьогодні. Третє, – аналіз законодавства пострадянських держав вважаємо не зовсім актуальним, оскільки він або цілком збігається з українським законодавством, або містить незначні відмінності, які не мають принципового значення. Хочемо того чи ні, але законодавство пострадянських держав сформовано на подібних підходах до побудови кримінального законодавства загалом та у частині відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації ТЗ зокрема.

Відсутній аналіз підходів до встановлення відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації ТЗ у зарубіжних державах у дисертації В. В. Бесчасної [21].

Водночас у дисертації В. О. Любчика [113] аналіз зарубіжного законодавства наявний. За його твердженням, проаналізовано кримінальне законодавство 16-ти країн світу, зокрема: КК Литви, КК Латвії, КК Грузії, КК Болгарії, КК Естонії, КК Польщі, КК Молдови, КК Таджикистану, КК

Азербайджану, КК Казахстану, КК Албанії, КК Англії (Велика Британія), КК Німеччини, КК Австрії, КК Іспанії, КК Штату Аризона (США).

За результатами проведеного аналізу вказаний автор зробив такі основні висновки:

- як і в українському законодавстві, у КК низки зарубіжних країн законодавець в Особливій частині передбачає кримінальну відповідальність за керування ТЗ у стані сп'яніння. Так, КК Литви у ст. 281 «Порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів»; КК Молдови у ст. 264-1 «Керування ТЗ у стані сильного алкогольного сп'яніння або у стані сп'яніння, викликаного іншими речовинами», КК Таджикистану у ст. 212-2 «Керування ТЗ особою, яка не має водійських прав і перебуває у стані сп'яніння», КК Азербайджану у ст. 263-1 «Порушення правил дорожнього руху або експлуатації ТЗ особою, яка перебуває в стані сп'яніння або не має права керування ТЗ», КК Казахстану у ст. 346 «Керування ТЗ особою, позбавленою права керування ТЗ і яка перебуває у стані алкогольного, наркотичного і (або) токсикоманічного сп'яніння, а рівно передача керування ТЗ такій особі або допуск до керування ТЗ такої особи», ст. 180 КК Польщі, ч. 2 ст. 379 КК Іспанії, КК Грузії ст. 276 «Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту», ст. 343б. КК Болгарії, ст. 262 КК Латвії, глава 23 «Винні діяння проти безпеки руху» (ст. 424) КК Естонії, ст. 291 КК Албанії, ст. 315 КК Німеччини тощо;

- законодавство всіх досліджених країн автор поділяє на дві групи. Перша група, до якої належать країни, в яких законодавець визначає спеціальну норму, в якій стан сп'яніння виступає обов'язковою ознакою складу відповідного кр. п. ння (КК Молдови, КК Таджикистану, КК Азербайджану, КК Казахстану та КК України) – тобто це країни пострадянського простору. Друга група, до якої належать держави, у нормах яких передбачається стан сп'яніння як кваліфікуюча ознака [214, с. 89].

Такі висновки, як видається, мають надто загальний характер. Також є підстави вважати, що використання В. О. Любчиком перекладів відповідних зарубіжних кодексів, а не робота з першоджерелами, не дозволила уникнути

помилки: на сьогодні питання відповідальності за досліджувані нами кримінально-протиправні діяння регламентується дещо відмінно, ніж описує відповідний автор. Окрім цього, поза увагою автора залишилося законодавство такої авторитетної у сфері творення права держави, як Франція. А власне у цій державі питання кримінальної відповідальності за порушення правил БДР та експлуатації транспорту набули нової редакції в липні 2025 р.

Окремий підрозділ питанням міжнародно-правової практики та зарубіжного досвіду запобігання кр. п-нням у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту присвятив у своїй дисертації М. М. Рудик [217, с. 141–142]. Зокрема, автор пише, що на підставі цільового аналізу низки міжнародно-правових актів («Road safety: action programme» (COM/93/0246); «Promoting road safety in the EU» (COM/2017/0131); «European Road Safety Action Programme: Halving the number of road accident victims in the European Union by 2030: a shared responsibility» (COM /2020/311); «Road Safety as a right and responsibility for all» (COM /2022/211)) він виокремлює ключові пріоритети в галузі забезпечення БДР, що потребують врахування в національних стратегіях підвищення рівня БДР, а саме: розвиток міжнародного співробітництва; введення блоку питань дорожньої безпеки до державних цільових програм; імплементація міжнародних регламентів (правил, нормативів) щодо експлуатації автомобільного транспорту та об'єктів дорожньої інфраструктури; збільшення пропускної спроможності доріг і вулиць; посилення технічних вимог до безпеки пасажирських перевезень; удосконалення систем відеоаналітики та статистичного обліку ДТП; централізація управління сектором дорожньої безпеки; підтримка профільних громадських організацій; підвищення ефективності медичної підготовки учасників дорожнього руху; підвищення санкцій за порушення ПДР; застосування прогресивних методик водійської підготовки; підвищення правосвідомості учасників дорожнього руху [217, с. 142]. Таким чином, акцент зроблено на кримінологічних підходах забезпечення БДР, а власне кримінально-правові аспекти (особливості унормування відповідальності за такі порушення у національному зарубіжному законодавстві) М. М. Рудик не досліджував.

Наукових статей, у яких би детально та комплексно розглядалось питання кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, у зарубіжних державах загалом чи в якійсь окремій державі ми не знаходимо. Відтак ми пропонуємо власний авторський аналіз зарубіжного досвіду правового регулювання питань відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ.

Розпочнемо такий аналіз з огляду основних міжнародних документів, які регламентують відповідні питання.

Як обґрунтовано стверджує М. М. Рудик, першим нормативно-правовим актом, що мав істотне значення на території СРСР (а відтак тогочасної та теперішньої України), стала «Міжнародна конвенція щодо автомобільного руху» 1926 р. (Париж). А вже 1931 року в Женеві на черговій конференції з БДР була прийнята «Конвенція про введення одноманітності в сигналізацію на дорогах». А 19.09.1949 р. у Женеві була підписана «Конвенція про дорожній рух» – нормативно-правовий акт, який має особливе значення для розвитку БДР, адже саме він закріпив на міжнародному законодавчому рівні права та обов'язки учасників дорожнього руху [216, с. 157].

Серед міжнародно-правових документів у сфері забезпечення БДР слід відзначити також «Конвенцію про дорожній рух» 1968 р. (зі змінами та доповненнями, внесеними Європейською угодою від 01.05.1971 р. і поправками від 28.09.2004 р., яка набула чинності 21.05.1977 р. та яку ратифікували 74 країни, серед яких і Україна), яка, зокрема: закріплює вимоги до осіб, що бажають бути водіями (серед них обов'язки знати ПДР, приписи щодо БДР, а також фактори, які можуть вплинути на поведінку водія, як втома, приймання лікарських препаратів і керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння чи під впливом наркотиків тощо); встановлює правила поведінки водіїв щодо пішоходів; основні вимоги щодо поведінки водія у випадку ДТП тощо [232].

Власне ця «Конвенція про дорожній рух» 1968 р. закріплює поняття автомобіля, механічного ТЗ, мотоцикла та низку інших понять, що лягли в основу термінології національного законодавства країн-учасниць Конвенції у

сфері забезпечення БДР [101].

Істотне значення для міжнародно-правового регулювання питань відповідальності загалом і кримінальної в тому числі за порушення правил БДР або експлуатації транспорту має «Європейська конвенція про покарання за порушення правил дорожнього руху» («European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences», м. Страсбург, 30.11.1964 р., набула чинності 18.07.1972 р.) [1].

Напевно, найбільший науковий інтерес становить зміст додатку 1 до цієї Конвенції, у якому наведено «загальний перелік порушень ПДР» (тобто по суті визначено перелік діянь, які мали би вважатися протиправними в усіх державах-учасниках Конвенції і стосовно яких держави можуть співпрацювати на міжнародному рівні щодо переслідування осіб, які вчинили відповідні протиправні діяння). До таких діянь (порушень ПДР) зараховано: 1. Вбивство або тілесне ушкодження внаслідок нещасного випадку на дорогах. 2. «Втеча з місця злочину», тобто коли водій навмисне відмовляється виконувати обов'язки, що поширюються на водіїв автотранспорту, після здійснення ним дорожньо-транспортного злочину. 3. Управління автотранспортом: а) під впливом інтоксикації у стані сп'яніння; б) під впливом наркотиків або інших речовин з подібною дією; с) при нездатності керувати внаслідок надмірної втоми. 4. Управління ТЗ, не застрахованим страховим полісом відповідальності перед третіми особами від шкоди, викликаной використанням ТЗ. 5. Відмова дотримуватися вказівок поліцейського з приводу дорожнього руху. 6. Невиконання правил, які стосуються: а) швидкості ТЗ; б) позиції та напрямку ТЗ у русі, при зустрічному русі, при обгоні, зміні напрямку та перетину транспортних розв'язок; с) права проїзду; d) переважного права руху певних ТЗ, таких як пожежні машини, машини швидкої допомоги та поліцейські машини; e) дотримання вимог дорожніх знаків, сигналів, покажчиків, зокрема «стоп»-сигналів; f) паркування та зупинення ТЗ; g) доступу автотранспортних засобів або класів автотранспортних засобів до певних доріг (наприклад, через їх вагу та розміри); h) використання запобіжних механізмів для автотранспорту та

вантажів; і) використання розпізнавальних знаків автотранспорту та вантажів; j) освітлення автотранспортних засобів і використання ламп; k) навантаження та потужність ТЗ; l) реєстрації автотранспортних засобів, використання реєстраційних табличок з номерними знаками, табличок з національними номерними знаками. 7. Управління без належних прав водія [1].

Очевидно, що Конвенція не визначає, щоб вказані діяння у національному законодавстві були віднесені до адміністративних чи кримінальних правопорушень у розумінні українського законодавця, але такі діяння завжди мають визнаватися протиправними і такими, що можуть мати наслідком судове переслідування.

Аналізуючи питання міжнародних стандартів, що стосуються сфери забезпечення БДР, до нормативно-правових актів у цій сфері М. М. Рудик зараховує також низку міжнародних документів про порядок перевезення певних видів вантажів, які закріплюють міжнародно-правові стандарти та вимоги до їхніх перевізників («Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» від 19.05.1956 р., Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 30.09.1957 р.) тощо [216, с. 160]. Також науковець зараховує сюди міжнародні нормативно-правові акти у сфері протидії корупції, відмиванню коштів, отриманих злочинним шляхом тощо.

Очевидно, у широкому розумінні такі міжнародні нормативно-правові акти справді мають значення для запобігання та протидії кр. п-нням у сфері забезпечення БДР та експлуатації транспорту загалом, але не є актуальними для досліджуваних нами кримінально-протиправних діянь, відповідальність за вчинення яких передбачена ст.ст. 286, 286-1 КК України.

Окресливши міжнародно-правову основу встановлення відповідальності за досліджувані нами кр. п-ння, перейдемо до аналізу зарубіжного досвіду вирішення питань відповідальності за такі діяння у державах ЄС та окремих інших державах. Але наш аналіз ми побудуємо у спосіб, відмінний від більшості наявних порівняльно-правових досліджень, у яких розглядається питання відповідальності за певні діяння. Ми зацентруємо увагу саме на нормативних

текстах кримінального законодавства окремих зарубіжних держав, які, як видається, є найбільш актуальними в аспекті приведення законодавства України до вимог європейського співтовариства, а також містять відповіді на окремі дискусійні питання відповідальності за досліджувані нами протиправні діяння.

Розпочнемо аналіз з огляду підходів до кримінально-правового регулювання відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту в кримінальному законодавстві Франції, яке є достатньо новим, оскільки змінено, як вже зазначалося, Законом № 2025-622 від 09.07.2025 р.

Відповідальність за відповідні дії у КК Франції [98], на відміну від КК України, передбачена у Книзі II «Злочини та правопорушення проти особи», Розділ II «Посягання на особу», підрозділ I ter «Вбивства та тілесні ушкодження в результаті дорожньо-транспортних пригод» у 3-х статтях.

Стаття 221-18 КК Франції передбачає, що дії водія наземного ТЗ, що призвели до смерті іншої особи без наміру її вбивства, є вбивством на дорозі, що карається семирічним позбавленням волі та штрафом у розмірі 100 000 євро. Ст. 221-19 КК Франції передбачає відповідальність за дії водія наземного ТЗ, що призвели до заподіяння іншим особам, без наміру заподіяти шкоду, повну непрацездатність на строк понад три місяці, що є дорожньо-транспортною пригодою, що спричинила повну непрацездатність на строк понад три місяці, яка карається п'ятьма роками позбавлення волі та штрафом у розмірі 75 000 євро. А ст. 221-20 КК Франції передбачає відповідальність за фактичне заподіяння водієм наземного ТЗ з двигуном іншим особам, без наміру заподіяти шкоду, повну непрацездатність на строк до трьох місяців включно, що є дорожньо-транспортною пригодою, що спричинила повну непрацездатність на строк до трьох місяців включно, яка карається трьома роками позбавлення волі та штрафом у розмірі 45 000 євро.

Таким чином, КК Франції, як і КК України, передбачає відповідальність за заподіяння смерті або тілесних ушкоджень, хоча власне наслідки відповідних злочинних дій у вигляді тілесних ушкоджень за КК Франції формально відрізняються від наслідків кр. п-нь за КК України.

Другою особливістю відповідальності за відповідні кр. п-ння за КК Франції є те, що відповідальність настає лише за дії, що були вчинені за таких обставин, якщо:

1. Водій вчинив явно умисне порушення особливого обов'язку обережності або безпеки, передбаченого законом або правилами, крім тих, що зазначені в п. 2-10 цієї статті;
2. Водій перебував у стані явного сп'яніння, під впливом алкоголю в розумінні ПДР або відмовився пройти перевірки, передбачені цими правилами для встановлення факту перебування в стані алкогольного сп'яніння;
3. Аналіз крові або слини показав, що водій вживав речовини або рослини, класифіковані як наркотичні засоби, або відмовився пройти перевірки для встановлення факту керування ТЗ у стані наркотичного сп'яніння;
4. Водій навмисно вживав, непрямим або явно надмірним чином, одну або кілька психоактивних речовин, що містяться в переліку, складеному на умовах, визначених декретом Державної ради;
5. Водій не мав водійського посвідчення або його посвідчення було анульовано, визнано недійсним, призупинено або вилучено;
6. Водій перевищив максимально дозвану швидкість на 30 км/год або більше;
7. Водій, знаючи, що він щойно спричинив або став причиною ДТП, не зупинився і таким чином намагався уникнути кримінальної або цивільної відповідальності, яку він може понести, або не надав допомогу чи підтримку особі, яка перебувала в небезпеці;
8. Водій порушив положення ПДР, що регулюють використання мобільного телефона, який тримають у руці, або носіння на вусі пристрою, здатного видавати звук;
9. Водій не виконав вимогу зупинитися, висунуту службовцем або агентом, уповноваженим фіксувати правопорушення і оснащеним зовнішніми та видимими знаками свого статусу (ця обставина не застосовується у ст. 221-20);
10. Водій порушив статтю L. 236-1 ПДР, яка передбачає відповідальність за використання наземного ТЗ з двигуном шляхом навмисного здійснення маневрів, що становлять порушення особливих вимог безпеки або обережності, передбачених законодавчими та нормативними положеннями, в умовах, що ставлять під загрозу безпеку учасників дорожнього руху або порушують громадський спокій.

Тобто, на відміну від законодавства України, КК Франції доволі чітко виписує види порушень правил БДР, вчинення яких є підставою для застосування кримінальної відповідальності за ст.ст. 221-18 – 221-20 КК Франції. Водночас і французькому законодавцеві не вдалося уникнути бланкетно-оціночного підходу при формулюванні відповідних норм. Йдеться про посилення у відповідних статтях КК Франції на статтю L. 236-1 ПДР, яка передбачає відповідальність за «порушення особливих вимог безпеки або обережності, передбачених законодавчими та нормативними положеннями, в умовах, що ставлять під загрозу безпеку учасників дорожнього руху або порушують громадський спокій».

Ще однією особливістю відповідальності за аналізовані кр. п-ння за КК Франції є те, що покарання істотно (практично у 1,5 раза) збільшується за наявності двох або більше перерахованих обставин, а саме: до десяти років позбавлення волі та штрафу в розмірі 150 000 євро, якщо ДТП призвела до смерті людини (ст. 221-18 КК Франції); до семи років позбавлення волі та штрафу в розмірі 100 000 євро, якщо ДТП призвела до повної непрацездатності на строк понад три місяці (ст. 221-19 КК Франції); до п'яти років позбавлення волі та штрафу в розмірі 75 000 євро, якщо ДТП призвела до повної непрацездатності особи на строк до трьох місяців включно.

На увагу заслуговує і ст. 221-21 КК Франції, яка у ч. I передбачає, що фізичні особи, винні у вчиненні злочинів, передбачених у цьому розділі, також підлягають додатковим покаранням, серед яких: призупинення дії водійського посвідчення на строк до десяти років; анулювання водійського посвідчення із заборonoю подавати заявку на видачу нового посвідчення на строк до десяти років; заборона керувати певними наземними ТЗ з двигуном, включаючи ті, для керування якими не потрібне водійське посвідчення, на строк до п'яти років; заборона на строк до п'яти років керувати ТЗ, який не обладнаний сертифікованим фахівцем або за конструкцією пристроєм для запобігання запуску двигуна за допомогою електронного алкотестера; конфіскація ТЗ, який засуджений використовував для вчинення правопорушення, якщо він є його

власником або якщо власник ТЗ надав його в розпорядження засудженого, знаючи, що останній: а) перебував у стані явного алкогольного сп'яніння; б) вживав речовини або рослини, що класифікуються як наркотичні засоби; в) добровільно вживав, неправомірно або явно надмірно, одну або кілька психоактивних речовин, що внесені до переліку, складеного на умовах, визначених декретом Державної ради; г) не мав водійського посвідчення, передбаченого законом або правилами, або його посвідчення було анульоване, визнане недійсним, призупинене або вилучене та ін.

Відповідно до ч. II цієї ж статті будь-яке засудження за злочини, передбачені статтями 221-18 та 221-19 КК Франції, автоматично призводить до анулювання водійського посвідчення із заборonoю подавати заявку на отримання нового посвідчення протягом періоду від п'яти до десяти років. У разі повторного порушення термін заборони автоматично збільшується до десяти років, і суд може, на підставі спеціально обґрунтованого рішення, передбачити, що ця заборона є остаточною.

Має свої особливості регламентація відповідальності за аналізовані кр. п. ння за законодавством Німеччини. Насамперед слід зазначити, що відповідальність за такі дії передбачена в розділі 28 під назвою «Злочини, небезпечні для суспільства».

Так, § 315с КК Німеччини (Strafgesetzbuch) [97] передбачає кримінальну відповідальність за «Створення небезпеки дорожнього руху», встановлюючи, що будь-хто, хто бере участь у дорожньому русі та: 1) керував ТЗ, хоча він: а) унаслідок вживання алкогольних напоїв або інших одурманюючих речовин, або б) через психічні або фізичні вади не може безпечно керувати ТЗ, або 2) вкрай незаконно та нерозсудливо: а) не поважає право проїзду, б) неправильно обганяє або іншим чином неправильно керує автомобілем під час обгону, в) здійснює рух у неправильному напрямку на пішохідних переходах, г) допускає занадто швидко їзду в місцях з обмеженою видимістю, на перехрестях, дорожніх вузлах або залізничних переїздах, д) не дотримується правого боку дороги в місцях з обмеженою видимістю, е) повертає, рухається заднім ходом або їде проти

напрямку руху або намагається зробити це на автомагістралях або дорогах з двостороннім рухом, або є) не позначає зупинені або несправні ТЗ з достатньої відстані, хоча це необхідно для забезпечення БДР, і тим самим створює небезпеку для життя чи здоров'я іншої особи чи майна інших осіб, що має значну вартість, карається позбавленням волі на строк до п'яти років або штрафом.

Тобто вказана норма, на відміну від законодавства України: а) встановлює відповідальність не за правопорушення з матеріальним складом, а за так званий «делікт створення небезпеки»; б) які і за КК Франції чітко регламентує види порушень правил дорожнього руху, допущення яких є підставою для застосування кримінальної відповідальності; в) потенційним наслідком визнає небезпеку не лише для життя чи здоров'я іншої особи, а також для майна інших осіб, що має значну вартість.

Ще одна особливість § 315с КК Німеччини у тому, що п. 3 цього параграфу передбачає, що той, хто у випадках, зазначених у п. 1: 1) спричинив небезпеку з необережності або 2) спричиняє небезпеку, діючи недбало, карається позбавленням волі на строк до двох років або штрафом.

Тобто, на відміну від КК України, законодавство Німеччини диференціює відповідальність залежно від ставлення особи до порушення ПДР: навмисно чи з необережності.

На відміну від КК Франції, КК Німеччини передбачає відповідальність за керування ТЗ у нетверезому стані в окремій кримінально-правовій нормі, а саме у § 316 КК Німеччини, наступним чином: (1) Той, хто керує ТЗ у дорожньому русі (статті 315–315е), хоча він не в змозі безпечно керувати ТЗ внаслідок вживання алкогольних напоїв або інших одурманюючих речовин, карається позбавленням волі на строк не більше одного року або штрафом, якщо це правопорушення не карається статтею 315а або статтею 315с. (2) Будь-яка особа, яка вчиняє дії з необережності, також карається згідно з п. 1.

Таким чином, кримінально караним за законодавством Німеччини є керування ТЗ у нетверезому стані, навіть за відсутності наслідків. Але § 316 КК

Німеччини встановлює загальний принцип кримінальної відповідальності за керування ТЗ у стані сп'яніння за умови, що водій не здатний безпечно керувати. Закон не вказує точних меж сп'яніння та характеристик нездатності до керування. Це вирішується на рівні судового прецеденту. І таким на сьогодні є рішення Федерального суду (BGH) від 28.06.1990 р. (№ 4 StR 297/90), яким було встановлено, що граничне значення 1,1 проміле є показником абсолютної неїездатності водія до керування ТЗ. Цим рішенням було скасовано попередній граничний показник – 1,3 проміле. Відтак при концентрації алкоголю в крові (БАК) від 1,1 проміле водій вважається беззаперечно нездатним до керування ТЗ [213].

Водночас § 24a Закону про дорожній рух (Straßenverkehrsgesetz, StVG) визнає, що адміністративне правопорушення вчиняє особа, яка навмисно або з необережності керує ТЗ у дорожньому русі, незважаючи на те, що в її видихуваному повітрі міститься 0,25 мг/л або більше алкоголю, або в крові міститься 0,5 проміле або більше алкоголю, або в організмі міститься така кількість алкоголю, яка призводить до такої концентрації алкоголю у видихуваному повітрі або крові [213]. Порушення цього ліміту є адміністративним правопорушенням, але не кримінальним злочином, якщо не доведено нездатність керування.

А § 24c Закону про дорожній рух (Straßenverkehrsgesetz, StVG) встановлює нульовий ліміт алкоголю (0,0 проміле) для водіїв, які перебувають на випробувальному терміні, та для осіб до 21-го року.

Водночас, на відміну від КК України, спеціальна норма про відповідальність за заподіяння злочинних наслідків через порушення правил БДР або експлуатації транспорту в КК Німеччини відсутня. У таких випадках застосовується правило про сукупність кр. п-нь: а) загальна норма про необережне заподіяння злочинних наслідків (наприклад, § 222 «Вбивство з необережності» чи § 229 «Необережне тілесне ушкодження»); б) § 315с КК Німеччини «Створення небДР»; в) за наявності ознак також § 316 КК Німеччини «Керування ТЗ у нетверезому стані».

У літературі часто зазначається, що КК Республіки Польща (Kodeks karny)

[2] (далі – КК РП) закріплює відповідальність за досліджувані нами правопорушення у ст. 177 КК РП, яка передбачає: § 1. Хто, порушуючи, хоча б ненавмисно, правила безпеки наземного, водного або повітряного руху, ненавмисно спричиняє аварію, в якій інша особа отримала тілесні ушкодження, які не є тяжкими, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк до трьох років. § 2. Якщо наслідком аварії є смерть іншої особи або тяжке ушкодження її здоров'я, винний підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк від шести місяців до восьми років.

Проте у КК РП є також ст. 173, яка передбачає: § 1. Хто спричиняє катастрофу на суші, воді або в повітрі, що загрожує життю або здоров'ю багатьох людей або майну у великих розмірах, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк від одного року до десяти років. § 2. Якщо винуватець діє ненавмисно, він підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк від трьох місяців до п'яти років. § 3. Якщо наслідком діяння, визначеного в § 1, є смерть людини або тяжке ушкодження здоров'я багатьох осіб, винуватець підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк від двох до 15-ти років.

Розмежування між цими статтями здійснюється залежно від масштабів події та її наслідків: стаття 173 КК РП охоплює спричинення дорожньо-транспортною пригодою події великого масштабу (яка загрожує життю чи здоров'ю багатьох людей або майну в значному розмірі – наприклад, аварія бензовоза з наступним вибухом і пожежею), тоді як стаття 177 КК РП стосується спричинення «звичайної» аварії, в якій постраждала щонайменше одна особа.

Ще один момент, який слід відзначити при аналізі підходів до встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил БДР особою, яка керує ТЗ, є неприйнятна для українського права норма, передбачена у § 3 ст. 177 КК РП, яка передбачає: якщо потерпілим є виключно найближча особа, переслідування злочину, визначеного в § 1 ст. 177 КК РП, відбувається лише на її вимогу.

Окрім проаналізованих, не можна оминати увагою і ст. 178 КК РП, яка передбачає: § 1. Засуджуючи винуватця, який вчинив злочин, визначений у ст. 173 § 1 або 2, ст. 174 або ст. 177 § 1, перебуваючи в стані алкогольного

сп'яніння або під впливом наркотичного засобу, або втік з місця події, або вживав алкоголь або наркотичний засіб після вчинення діяння, визначеного в ст. 173 § 1 або 2, ст. 174 або ст. 177 § 1, а перед тим, як уповноважений орган піддав його обстеженню з метою встановлення вмісту алкоголю в організмі або наявності наркотичних речовин, суд призначає покарання у виді позбавлення волі, передбачене за вчинене злочинцем правопорушення, у розмірі від нижньої межі встановленого законом покарання, збільшеного на половину, до верхньої межі цього покарання, збільшеного на половину.

§ 1а. Засуджуючи винуватця, який вчинив злочин, визначений у ст. 173 § 3 або 4 або ст. 177 § 2, за умов, визначених у § 1, або на якого поширюється обставина, зазначена в цьому положенні, суд призначає покарання у виді позбавлення волі у розмірі:

1) не менше трьох років, якщо наслідком нещасного випадку є тяжке ушкодження здоров'я іншої особи або наслідком катастрофи є тяжке ушкодження здоров'я багатьох осіб, до подвійної верхньої межі передбаченого законом покарання;

2) не менше п'яти років, якщо наслідком дій є смерть людини, до подвійної верхньої межі встановленого законом покарання у разі катастрофи, та двадцять років позбавлення волі в разі аварії.

§ 3. У разі засудження, про яке йдеться в § 1 або 1а, суд може винести рішення про конфіскацію, про яку йдеться в ст. 44b, і виносить його, якщо вміст алкоголю в організмі винуватця був вищим за 1 проміле у крові або 0,5 мг/дм³ у видихуваному повітрі або призводив до такої концентрації.

Містить КК РП і окрему статтю, що передбачає відповідальність за керування у ТЗ у стані сп'яніння. Хоча В. О. Любчик стверджує, що це ст. 180 КК РП [113, с. 82], насправді варто говорити про ст. 178а КК РП, яка передбачає:

§ 1. Хто, перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних засобів, керує ТЗ на суші, воді або в повітрі, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк до трьох років.

§ 4. Якщо особа, яка вчинила діяння, зазначене в § 1, раніше була засуджена

за керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних речовин, або за злочин, зазначений у ст. 173, ст. 174, ст. 177 або ст. 355 § 2, вчиненого в стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних речовин, або вчинив діяння, визначене в § 1, під час дії заборони на керування ТЗ, призначеної у зв'язку із засудженням за злочин, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк від трьох місяців до п'яти років.

Натомість ст. 180 КК РП передбачає: «Той, хто у стані сп'яніння або під впливом наркотичної речовини виконує дії, безпосередньо пов'язані із забезпеченням безпеки руху ТЗ, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк від 3 місяців до 5 років». Тобто йдеться про відповідальність не особи, яка керує ТЗ, а особи, яка відповідальна за забезпечення дорожнього руху (авіадиспетчер, працівник залізниці, особа, що керує безпекою руху тощо).

Повертаючись до ст. 178а КК РП, зазначимо, що § 16 ст. 115 КК РП чітко передбачає, що стан сп'яніння у значенні цього Кодексу настає, коли: 1) вміст алкоголю в крові перевищує 0,5 проміле або призводить до концентрації, що перевищує це значення, або 2) вміст алкоголю в 1 дм³ видихуваного повітря перевищує 0,25 мг або призводить до концентрації, що перевищує це значення.

Кримінальне законодавство Латвії (Krimināllikums) [111] у частині встановлення відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту є доволі подібним до українського законодавства. Так, КК Латвії містить окремий розділ XXI «Кримінальні злочини проти БДР», стаття 260 «Порушення ПДР та правил експлуатації транспортних засобів» передбачає: у ч. 1-1 передбачено відповідальність особи, яка порушує ПДР або правила експлуатації ТЗ, якщо це порушення було скоєно особою, яка керує ТЗ, і якщо внаслідок цього потерпілий отримав тілесні ушкодження середньої тяжкості; ч. 2 – якщо потерпілий отримав тяжкі тілесні ушкодження або спричинив смерть людини; ч. 3 – якщо це спричинило смерть двох або більше осіб.

У окремій статті (ст. 261 КК Латвії «Поняття транспортного засобу») передбачено, що ТЗ, вказані у цій статті, означають усі типи автомобілів, тракторів та інших самохідних машин, трамваїв, тролейбусів, мотоциклів та

інших моторних ТЗ, що рухаються за допомогою власного джерела енергії, за винятком ТЗ з двигуном внутрішнього згоряння з робочим об'ємом менше 50 см³ або електродвигуном з максимальною потужністю не більше 4 кВт і максимальною конструктивною швидкістю не більше 45 км/год.

Аналогічно до законодавства України, відповідальність за керування ТЗ у стані алкогольного, наркотичного, психотропного, токсичного сп'яніння або під впливом інших одурманюючих речовин передбачена у окремій статті КК Латвії. Так, ч. 1 ст. 262 КК Латвії передбачає відповідальність за керування ТЗ, якщо водій не має відповідної категорії прав керування (права керування не отримані у встановленому порядку або були анульовані) та якщо водій перебуває у стані алкогольного, наркотичного, психотропного, токсичного чи іншого одурманюючого сп'яніння. Посилена відповідальність передбачена за керування ТЗ або навчання керуванню ТЗ, якщо концентрація алкоголю в крові, визначена під час аналізу дихання або аналізу крові, перевищує 1,5 проміле, або за керування ТЗ або навчання керуванню ТЗ під впливом наркотичних, психотропних, токсичних або інших одурманюючих речовин.

Ч. 2 ст. 262 КК Латвії передбачає відповідальність за порушення ПДР або правил експлуатації ТЗ особою, яка керує ТЗ у стані алкогольного, наркотичного, психотропного, токсичного чи іншого одурманюючого сп'яніння, і якщо внаслідок цього потерпілому було завдано легких тілесних ушкоджень; ч. 3 – якщо потерпілий отримав середньої тяжкості тілесні ушкодження; ч. 4 – якщо потерпілому завдано тяжких тілесних ушкоджень або це спричинило смерть людини; ч. 5 – якщо це спричинило смерть двох або більше осіб

Окрема стаття 262-1 КК Латвії передбачає відповідальність за відмову від проходження огляду на стан алкогольного, наркотичного, психотропного, токсичного сп'яніння або вживання інших одурманюючих речовин та залишення місця ДТП. Зокрема, ч. 1 ст. 262-1 КК Латвії передбачає відповідальність за факт відмови водія ТЗ пройти тест на вміст алкоголю в диханні або крові для визначення концентрації алкоголю або пройти тест на вплив наркотичних, психотропних, токсичних чи інших одурманюючих речовин. Натомість ч. 2

ст. 262-1 КК Латвії передбачає відповідальність за відмову особи від проходження тесту на вміст алкоголю в крові або від перевірки на наявність наркотичних, психотропних, токсичних чи інших одурманюючих речовин, або від залишення місця ДТП після ДТП з порушенням встановленого порядку, якщо це було вчинено водієм ТЗ, який спричинив дорожньо-транспортну пригоду, внаслідок якої потерпілий отримав легкі, середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, або внаслідок якої настала смерть особи.

Достатньо специфічно виписано норми про відповідальність за досліджувані нами правопорушення у КК Литви [3].

Зокрема, ст. 281 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів» передбачає відповідальність:

Ч. 1 – особи, яка керувала дорожнім ТЗ у стані алкогольного, наркотичного, психотропного сп'яніння або під дією інших психоактивних речовин і порушила правила БДР або експлуатації ТЗ, якщо це призвело до нещасного випадку, в якому незначно погіршилося здоров'я іншої особи або була завдана значна майнова шкода потерпілій особі. Тобто відповідальність за «незначне погіршення здоров'я іншої особи або завдання значної майнової шкоди» настає лише у разі: а) керування дорожнім ТЗ у стані алкогольного, наркотичного, психотропного сп'яніння або під дією інших психоактивних речовин; б) порушення правил БДР або експлуатації ТЗ;

Ч. 2. – особи, яка під час керування дорожнім ТЗ порушує правила БДР або експлуатації ТЗ, якщо це призвело до нещасного випадку, що завдав тяжкої шкоди здоров'ю іншої особи. У такому разі наявність стану сп'яніння не обов'язкова. Проте його наявність є ознакою, яка обтяжує відповідальність за такі діяння і кваліфікується за ч. 3 ст. 281 КК Литви;

Ч. 4 – особи, яка під час керування дорожнім ТЗ порушує правила БДР або експлуатації ТЗ, якщо це призвело до нещасного випадку, що спричинив смерть людини. Також у такому разі наявність стану сп'яніння не обов'язкова. Проте його наявність є ознакою, яка обтяжує відповідальність за відповідні діяння і кваліфікується за ч. 5 ст. 281 КК Литви;

Ч. 6 – особи, яка керує дорожнім ТЗ у стані алкогольного, наркотичного, психотропного сп'яніння чи під впливом інших психоактивних речовин, навіть якщо вона не порушила інших правил і не спричинила жодних шкідливих наслідків.

Інші частини ст. 281 КК Литви також складають для нас науковий інтерес, а саме:

Ч. 7 передбачає, що «Особа несе відповідальність згідно з п. 1–5 цієї статті лише у випадках, коли передбачені ними дії вчинені з необережності». Тобто литовський законодавець, на відміну від українського, чітко визначив форму вини відповідних кр. п-нь;

Ч. 8 ст. 281 КК Литви передбачає, що «особа вважається такою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння, якщо вміст алкоголю в її крові становить 0,4 проміле або більше». Тобто і тут, як позитив, слід відзначити підхід законодавця максимально конкретизувати зміст відповідних кримінально-правових норм;

І наостанок, у ч. 9 ст. 281 КК Литви визначено, що «дорожні ТЗ, зазначені в цій статті, це всі типи автомобілів, тракторів, інших самохідних машин, тролейбусів, мотоциклів та інших механічних ТЗ». Очевидно, що така дефініція, з позиції українського правника потребує деталізації (це, напевне, робить литовська кримінально-правова наука та судова практика), але для нас важливий сам факт її існування.

Очевидно, аналіз законодавства зарубіжних держав можна продовжувати та проаналізувати ще з десятків кримінальних законів інших держав. Проте, як видається, це не змінить висновків, які можна зробити на основі вже проведеного аналізу про відсутність єдиних підходів до нормативно-правового закріплення питань відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту в державах ЄС, а саме:

– допустимими є і наявність спеціальних норм про відповідальність за такі діяння (якщо вони спричинили відповідну шкоду), і застосування загальних норм про необережне заподіяння відповідної шкоди;

- передбачення відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, які спричинили не лише шкоду для життя або здоров'я особи, а також загрозу її заподіяння, або шкоду чи загрозу заподіяння значної матеріальної шкоди;

- встановлення відповідальності за сам факт керування ТЗ у стані алкогольного сп'яніння, але при цьому слід визначити мінімальну межу відповідного сп'яніння, яка має бути відома для пересічних громадян, щоб не порушувався принцип правової визначеності;

- допустимість передбачення відповідальності за загальні порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту та у разі вчинення їх особою, що перебуває у стані сп'яніння чи під впливом відповідних препаратів, які впливають на швидкість реакції в одній нормі (коли такий стан вважається обставиною, що обтяжує відповідальність) або в різних кримінально-правових нормах тощо.

Це дозволяє констатувати, що українське законодавство в частині встановлення відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту загалом відповідає вимогам міжнародних стандартів, ґрунтується на власних історичних передумовах і не суперечить європейським підходам.

Водночас ми виявили непритаманні українському праву моменти щодо: а) конкретизації порушень правил безпеки руху, недотримання яких є підставою для кваліфікації відповідних діянь як кр. п-нь; б) встановлення відповідальності за сам факт керування ТЗ у стані сп'яніння при досягненні певного рівня сп'яніння; в) встановлення відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту, що не призвело до настання конкретних наслідків, а лише створило небезпеку їх настання; г) встановлення відповідальності за настання наслідку у вигляді заподіяння значної матеріальної шкоди внаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту; д) чіткого визначення критеріїв зарахування певного засобу до транспортних (об'єм двигуна, потужність електродвигуна, конструктивна швидкість тощо); е) передбачення, що у певних випадках, коли потерпілим є близька особа, можливості

кримінального переслідування порушника лише за його вимогою тощо є тими особливостями зарубіжного законодавства, які заслуговують на увагу в аспекті потенційного вдосконалення законодавства України.

РОЗДІЛ 2

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА СКЛАДІВ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

2.1 Об'єкт складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Кримінально-правова оцінка ознак складу кр. п-ння розпочинається із з'ясування змісту об'єктивних ознак, до яких уже класично зараховано ознаки об'єкта та об'єктивної сторони.

Слід погодитися із О. В. Ус у тому, що «об'єкт складу злочину, який визначає те, на що посягає злочин, дає підставу для початку процесу надання кримінально-правової оцінки вчиненого особою діяння, оскільки за об'єктом встановлюється розділ Особливої частини КК, який містить конкретний склад злочину, наявність або відсутність якого необхідно буде встановити під час кримінально-правової оцінки вчиненого» [240, с. 147].

Доктринальні положення щодо сутності об'єкта складу кр. п-ння (далі у цьому підрозділі – об'єкта) є неоднозначними щодо визначення самої суті такого явища. Правильне встановлення об'єкта впливає на з'ясування інших об'єктивних і суб'єктивних ознак, оскільки бере участь у формуванні механізму впливу на охоронювані кримінальним законом суспільні відносини.

Чинне кримінальне законодавство не послуговується дефініціями елементів та ознак складу кр. п-ння. Однак цим питанням перейнялися розробники проєкту нового КК України, які передбачили в тексті поняття складу кр. п-ння, а також визначили зміст об'єкта, об'єктивної сторони, суб'єкта та суб'єктивної сторони складу кр. п-ння та їхніх ознак.

У тексті проєкту КК України визначення об'єкта зроблено через категорію «соціальна цінність» [230]. Група науковців, які проводили експертну оцінку

проекту кодексу, припускають, що «обрані зі всієї багатоманітності підходів до визначення об'єкта концепції «об'єкт – соціальні цінності», вочевидь, завдячує формулюванню ст. 3 Конституції України» [66].

Водночас видається, що категорія соціальних цінностей не зовсім придатна для позначення усіх об'єктів, які забезпечуються кримінально-правовою охороною статтями Особливої частини КК України. В окремих випадках у сферу дії кримінального закону потрапляють суспільні відносини, які складаються між суб'єктами з приводу належного користування певною соціальною цінністю. Саме тому, думається, що концепція «об'єкт – суспільні відносини» найбільш придатна для відображення механізму кримінально-правового впливу, що опосередковується системою норм Особливої частини КК України.

Життєдіяльність членів суспільства базується на задоволенні суспільних, колективних та індивідуальних потреб, предметами яких є різні матеріальні та духовні блага та цінності. Інтерес членів суспільства до цих благ та цінностей не визначається лише самими їхніми суспільно корисними властивостями. Але, що особливо важливо, головна потреба полягає у необхідності піддати кримінально-правовій охороні певні зв'язки, які виникають між суб'єктами з приводу користування благами та цінностями.

Обґрунтованою така позиція є і з точки зору згадування у структурі завдань кримінального закону, які передбачено ч. 1 ст. 1 КК України, найбільш цінних суспільних відносин, які піддаються кримінально-правовій охороні. Із цих міркувань відповідні види суспільних відносин потрапляють у сферу кримінально-правового регулювання з огляду на те, що їм кримінальним правопорушенням може бути заподіяна істотна шкода або створюється загроза заподіяння істотної шкоди.

Наприклад, В. Я. Тацій писав, що кримінально-правове значення об'єкта полягає у тому, що його встановлення дозволяє розкрити соціальну та юридичну сутність вчиненого злочину, встановити його суспільно небезпечні наслідки, сприяє правильній кваліфікації та відмежуванню від суміжних посягань [228, с. 360].

Суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту визнаються на рівні окремого родового об'єкта складів кр. п-нь, які передбачено розділом XI Особливої частини КК України.

Зміст родового об'єкта загалом визначається науковцями як суспільні відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту, що входять у єдину транспортну систему України (механічного і трубопровідного) [2110, с. 386].

При формулюванні родового об'єкта В. І. Осадчий вдається до перерахування додаткових безпосередніх об'єктів, яким може заподіюватися шкода. Так, родовим об'єктом вчений вважає за доцільне визнавати відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, що убезпечують життя, здоров'я, волю, безпеку людини, власність фізичних або юридичних осіб, екологічну безпеку, громадську безпеку, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян [158, с. 196]. Думається, що така деталізація додаткових обов'язкових безпосередніх відносин у конструкції родового об'єкта є зайвою, оскільки не містить додаткового змістовного навантаження.

У науці кримінального права родовий об'єкт є сукупністю однорідних чи тотожних суспільних відносин, які відповідно до цього критерію піддаються кримінально-правовій охороні системою норм одного розділу Особливої частини КК України. У розділі XI Особливої частини КК України ця система суспільних відносин позначається спрямованістю впливу на безпеку руху та експлуатацію транспорту. Саме тому видається оптимальним більш чітко визначення родового об'єкта без обтяження його додатковими ознаками, які до того ж визначені невичерпно. Більш лаконічна дефініція родового об'єкта відсилає до безпеки руху та експлуатації транспорту [89, с. 683].

Зокрема В. А. Мисливий зміст цього родового об'єкта визначає як нормативно-визначений стан функціонування транспорту, за якого життю здоров'ю, безпеці, волі людини, власності, екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам громадян, підприємств, установ, організацій ніщо не загрожує, створюються умови відсутності будь-яких

небезпек [132, с. 15].

Наприклад, А. А. Васильєв і Д. Ю. Кондратов зазначають, що родовий об'єкт кр. п-нь проти безпеки руху та експлуатації транспорту передбачає два блоки суспільних відносин, що охоплюють взаємозалежні явища: з одного боку, безпека руху неможлива без належного технічного стану транспорту, умов та обставин його використання, з іншого – безпечна експлуатація можлива лише в умовах безпечного (такого, що відповідає вимогам) руху транспорту [27, с. 29].

Як обґрунтовано зазначають В. Я. Тацій та Ю. А. Пономаренко, «суспільні відносини, що є об'єктом кр. п-ння, мають об'єктивний характер, тобто існують поза і незалежно від людської свідомості, а тому незалежно і від самого кримінального закону; є первинними як щодо нього, так і щодо самого кр. п-ння. Ці суспільні відносини регулюються різними галузями публічного чи приватного, національного чи міжнародного, позитивного чи природного права» [229, с. 208–209].

У межах родового об'єкта складів кр. п-нь, передбачених розділом ХІ Особливої частини КК України, слід виділяти кілька безпосередніх об'єктів, яким у результаті вчинення конкретного кримінально-протиправного діяння заподіюється шкода або створюється загроза заподіяння істотної шкоди.

Як відзначає В. І. Осадчий, безпеку руху та експлуатацію транспорту, в розумінні кримінально-правової охорони її нормами цього розділу, слід трактувати у вузькому значенні, оскільки не охоплено функціонування усіх складових транспорту [159].

Під поняттям БДР С. М. Гусаров пропонує розуміти стан захищеності життя, здоров'я людей, їхніх інтересів, а також інтересів інших осіб під час переміщення людей та вантажів механічними ТЗ, а також людей без ТЗ по дорогах, який регламентується спеціальними правовими нормами, регулюється державними органами [81, с. 59]. Таким чином, науковець акцентує увагу також на функціональній складовій БДР, а саме – на задоволенні інтересів щодо потреби у переміщенні. Натомість М. М. Рудик узагальнює, що БДР – це його певний стан, який характеризується наявністю безпечних умов для усіх

учасників дорожнього руху [217, с. 98].

Не заглиблюючись далі в дискусію, зазначимо, що аксіоматичним є твердження, що загальне уявлення про родовий об'єкт відповідного складу (складів) дає назва відповідного розділу Особливої частини КК. На сьогодні вона має таку редакцію: «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Відтак визначення поняття родового об'єкта досліджуваних складів передбачає з'ясування розуміння кількох понять, а саме – «безпека», «транспорт», «рух» (транспорту) та «експлуатація» (транспорту).

І хоча ці питання будуть аналізуватися більш детально надалі, але в цій частині роботи слід зазначити, що визначальними ми вважаємо такі підходи до розуміння зазначених понять:

– безпека – стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, спільноти, суспільства, держави від внутрішніх і зовнішніх загроз [18]; стан, при якому не спричиняється й не може бути спричинено шкоду, а забезпечується надійність, стабільність чого-небудь [147, с. 619];

– транспорт – одна з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях (ст. 1) [207]; сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів та інформації з одного місця в інше [233]; єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування (ст. 21) [207];

– «рух» (транспорту) – це його переміщення у просторі, зміна положення відносно інших об'єктів у просторі;

– «експлуатація» (транспорту) – використання за призначенням.

Роблячи проміжний висновок, враховуючи нашу прихильність до концепції «об'єкт – суспільні відносини», поняття родового об'єкта досліджуваних нами складів (ст. ст. 286, 286-1 КК України) пропонується розуміти як сукупність

суспільних відносин у сфері створення та забезпечення дотримання таких умов (правил) руху та експлуатації транспорту, при виконанні яких не спричиняється й не може бути спричинено шкоди фізичним чи юридичним особам, суспільству чи державі.

Визначившись із розумінням родового об'єкта, перейдемо до дослідження безпосередніх об'єктів складів кр. п-нь, відповідальність за вчинення яких передбачена ст.ст. 286, 286-1 КК України.

У науці кримінального права найбільш підтримуваним критерієм для класифікації складів кр. п-нь проти безпеки руху та експлуатації транспорту є саме види транспорту [229, с. 389; 89, с. 685; 151, с. 248]. Порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, належить до групи кр. п-нь, що посягають на безпеку руху та експлуатації автотранспорту та міського електротранспорту.

Встановлення змісту безпосереднього об'єкта досліджуваних складів слід розпочинати з аналізу текстуального викладу відповідних кримінально-правових норм.

Бланкетна вказівка на порушення правил БДР або експлуатації транспорту в обох аналізованих статтях зумовлює необхідність враховувати як підставу кваліфікації не лише власне текст диспозицій ст.ст. 286 та 286-1 КК України, але й ті нормативні акти, до яких відсилають такі бланкетні диспозиції. Виконуючи рекомендацію п. 3 Постанови Пленуму ВС України «Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти БДР та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 р. № 14, суди повинні ретельно з'ясовувати і зазначати у вироках, у чому саме полягали названі у відповідних статтях порушення; норми яких правил, інструкцій, інших нормативних актів не дотримано; чи є причиновий зв'язок між цими порушеннями та передбаченими законом суспільно небезпечними наслідками [202].

На перший погляд, вказівка у диспозиціях ст.ст. 286, 286-1 КК України про «порушення правил БДР або експлуатації транспорту» дає підстави припускати

існування двох груп відокремлених нормативно-правових актів. Перші – стосуються БДР, а інші – правил експлуатації транспорту. Проте, аналізуючи особливості бланкетного характеру кримінально-правової норми про порушення правил БДР та експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, В. А. Мисливий визначає, що на «законодавчому і нормативно-правовому рівні вимагають врегулювання правила, стандарти і нормативи, що стосуються порядку експлуатації механічних ТЗ, оскільки чинні «Правила експлуатації колісних транспортних засобів» не поширюються на власників індивідуального автотранспорту, а відтак не забезпечують правозастосовну практику відповідними положеннями, необхідними для належної правової оцінки дорожньо-транспортних деліктів» [129, с. 77–78].

Допустимий рівень бланкетності у ст.ст. 286 та 286-1 КК України визначається вказівкою на «правила БДР або експлуатації транспорту». Зокрема Г. З. Яремко у своєму дослідженні звертає увагу на те, що заявлена вище відсильна конструкція у ст. 286 КК України не сприяє однозначному розумінню змісту кримінально-правової норми, оскільки не відповідає специфіці галузевого законодавства та пропонує виключити таку бланкетну вказівку, яка не несе додаткового змістовного навантаження [273, с. 103]. Це повною мірою поширюється і на ст. 286-1 КК України.

Як уже зазначалося, основними галузевими нормативними актами, на підставі яких суди кваліфікують діяння за ст.ст. 286, 286-1 КК України, є ЗУ «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ та ПДР, які затвердила постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306.

У пп. 1.1 ПДР зазначається, що ними, відповідно до ЗУ «Про дорожній рух», встановлюється єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація ТЗ окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил [200].

У цьому нормативному акті, поряд з нормами, які регламентують порядок дорожнього руху, також міститься структурний підрозділ про технічний стан

транспортних засобів та їхнє обладнання. Зокрема, п. 31.1 ПДР передбачається, що технічний стан ТЗ та їхнє обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються БДР та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної документації [200].

У контексті бланкетної вказівки про «порушення правил БДР або експлуатації транспорту» В. А. Мисливий апелює до того, що «правил саме з такою назвою не існує, а наведений зміст норми містить лише ключові терміни, керуючись якими можна знайти нормативні акти, що необхідні для застосування цієї кримінально-правової норми» [135, с. 118]. На підставі аналізу судової практики вчений констатує надто низький відсоток посилення у вироків на ЗУ «Про дорожній рух», що значно знижує роль і значення законодавчого регулювання БДР при кримінально-правовій оцінці вказаних діянь. Відтак В. А. Мисливий робить застереження щодо неможливості охоплення правилами безпеки руху та експлуатації транспорту всіх наземних видів транспорту в одному законодавчому акті та пропонує диспозицію ст. 286 КК України сформулювати таким чином: «Порушення законодавства про дорожній рух чи інших нормативних актів з БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ» [135, с. 119].

Конституційний Суд України у своєму рішенні від 19.04.2000 № 6-ра/2000 зазначає, що загальний зміст бланкетної диспозиції передається словесно-документарною формою відповідної статті Особливої частини КК України і включає положення нормативно-правових актів у тому вигляді, в якому вони сформульовані безпосередньо в тексті статті. Саме із загальним змістом бланкетної диспозиції пов'язане визначення кримінальним законом діяння як злочину певного виду та встановлення за нього кримінальної відповідальності [212].

Кваліфікація вчиненого за ст.ст. 286, 286-1 КК України має виключати застосування норм іншогогалузевого законодавства, які не мають кримінально-правового значення. Водночас аналіз судової практики виявляє випадки

посилання судами на зайві нормативно-правові акти у процесі встановлення змісту ознак розглядуваного складу кр. п-ння. Так, у вироку Городоцького районного суду Львівської області від 02.01.2025 (провадження № 1-кп/441/81/2025) наводиться перелік норм, які, на думку суду, було порушено. Насамперед вказується, що «ОСОБА_6, будучи військовослужбовцем, в порушення вимог ст. 11, 16 Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України, ст. 4 Дисциплінарного статуту Збройних Сил України...» [37]. Далі перелік продовжується посиланням на ч. 5 ст. 14 ЗУ «Про дорожній рух», п. 2.3 «б», «д», 12.3, 12.4, 12.9 «б», 18.1, Р. 34 дорожня розмітка 1.1 Додатку 2 ПДР України. Порушення цих норм у сукупності суд визнає як причину настання суспільно небезпечного наслідку у вигляді смерті потерпілого.

Вочевидь, зайвим тут є покликання суду саме на відомчі нормативні акти, які визначаються загальні права та обов'язки військовослужбовців Збройних Сил України та їхні взаємовідносини. Мається на увазі – ст. 11, 16 Статуту внутрішньої служби Збройних Сил України та ст. 4 Дисциплінарного статуту Збройних Сил України. Зауважимо, що, констатуючи порушення цих норм у мотивувальній частині вироку, суд при призначенні покарання допускає суперечливе формулювання, оскільки серед обставин, які пом'якшують покарання, зокрема, враховує те, що ОСОБА_6 позитивно характеризується за місцем служби. Вочевидь, вказані порушення дисциплінарних норм, навпаки, спростовують таку позитивну характеристику.

Термінологічна зв'язка про «порушення правил БДР або експлуатації транспорту» у тексті ст.ст. 286, 286-1 КК України справді є проблемною, але не виключає можливості визначити сферу суспільних відносин, які становлять основний безпосередній об'єкт цих складів кр. п-нь.

У науці стверджується, що законодавче визначення поняття «БДР» відсутнє [21, с. 65]. І це при тому, що існує регулятивний ЗУ «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ, який «встановлює правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього

середовища» [197]. Таким чином, первинними все ж є суспільні відносини у сфері належної організації дорожнього руху.

Частиною 5 ст. 14 ЗУ «Про дорожній рух» визначено, що учасники дорожнього руху зобов'язані знати і неухильно дотримувати вимог цього Закону, ПДР та інших нормативно-правових актів з питань БДР [197].

У п. 1.3 та 1.4 ПДР передбачається вимога про те, що учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими. Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила [200].

Дотримання учасниками дорожнього руху встановлених законодавчих норм у цій сфері формує стан відсутності небезпек для інших охоронюваних об'єктів, які визнаються додатковими обов'язковими безпосередніми об'єктами складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України. Вступаючи в суспільні відносини дорожнього руху, члени суспільства зобов'язані реалізовувати свої права, не завдаючи шкоду іншим суб'єктам.

У цьому контексті В. В. Голіна пише, що «закон своєю об'єктивною суворістю змушує, стимулює підкорятися вимогам «соціальної культуризації» дотримання правил БДР. Алегорично водії, інші його учасники стають нібито «заручниками» культури і закону [73, с. 59].

ЗУ «Про дорожній рух» регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права та обов'язки й відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання (ст. 1 цього Закону) [197].

БДР – це результат дотримання імперативних норм, які регулюють суспільні відносини про поведінку учасників дорожнього руху. Стратегія підвищення рівня БДР в Україні на період до 2024 р., яку схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 р. № 1360-р, визначала безпеку дорожнього руху ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість ТЗ є невіддільною частиною економіки країн, але водночас ТЗ несуть небезпеку

життю громадян [206]. Загроза виникнення ДТП виникає тоді, коли учасник дорожнього руху ігнорує встановлені правила, діє всупереч їм.

Передбачаючи відповідальність за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, у розділі XI Особливої частини КК України, першочерговій кримінально-правовій охороні піддаються суспільні відносини у сфері забезпечення дотримання порядку дорожнього руху та експлуатації транспорту на всій території України.

Основним безпосереднім об'єктом складу злочину В. К. Грищук вважає частину родового об'єкта, що є конкретним охоронюваним нормою кримінального закону суспільним відношенням, на яке прямо і безпосередньо посягає цей злочин і якому при цьому завжди заподіюється, заподіяна або може бути заподіяна істотна шкода [79, с. 200]. Авторські міркування про визначення змісту безпосереднього об'єкта складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, уже було викладено в одній з публікацій [268].

У нашому випадку (у ст.ст. 286 та 286-1 КК України) ситуація з визначенням кола (обсягу) відповідних суспільних відносин не така проста. Аксіоматично, що правильному встановленню змісту ознак складу кр. п-ння сприяє чіткість термінології, яка текстуально її позначає. Особливо це важливо у контексті формулювання бланкетних диспозицій. На думку Г. З. Яремко, одним з напрямів удосконалення статей Особливої частини КК України з бланкетними диспозиціями є встановлення допустимого рівня бланкетності диспозиції з урахуванням вимог, встановлених регулювальним нормативним матеріалом [273, с. 193].

У ч. 1 ст. 286 та ч. 1 ст. 286-1 КК України міститься диспозиція до «правил БДР або експлуатації транспорту». Недоліком цього формулювання є відсутність чітких орієнтирів щодо визначення нормативно-правового акту, який регулює суспільні відносини, які поставлені під кримінально-правову охорону шляхом передбачення у КК України ст. 286 та 286-1.

Наприклад, В. А. Мисливий зазначає, що ЗУ «Про дорожній рух» при оцінці

кр. п-нь у судовій практиці згадується лише у 2,5 % вироків, постанов, ухвал та інших судових рішень, що при його вищій юридичній силі, порівняно з правилами дорожнього руху, фактично нівелює роль і значення цього закону [129].

ПДР, які затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306, відносно до ЗУ «Про дорожній рух» мають нижчу юридичну силу та статус підзаконного нормативно-правового акта. Вказані Правила, окрім того, що встановлюють єдиний порядок дорожнього руху, також містять загальні вимоги до технічного стану ТЗ та їхнього обладнання. При цьому у п. 31.1 Правил зазначається, що технічний стан ТЗ та їхнє обладнання повинні відповідати вимогам, що передбачені такою нормативно-технічною документацією: 1) стандарти, що стосуються БДР; 2) стандарти з охорони навколишнього середовища; 3) правила технічної експлуатації; 4) інструкції підприємств-виробників. Перелік є відкритим і не виключає врахування вимог іншої нормативно-технічної документації. Вочевидь, наведений перелік форм підзаконних нормативних актів не дозволяє передбачити у законодавчій конструкції складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України лише одних правил.

Частиною 1 ст. 9 ЗУ «Про правотворчість» від 24.08.2023 р. № 3354-IX визначено, що законодавство України – це взаємопов’язана та впорядкована система нормативно-правових актів України і чинних міжнародних договорів [201]. Обсяг родового поняття «законодавство України» включає: 1) Конституцію України – Основний ЗУ; 2) закони; 3) підзаконні нормативно-правові акти. Чинні міжнародні договори, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною законодавства України. За принципом ієрархії нормативно-правових актів міжнародні договори розміщуються після Конституції України та перед законами України. Однією з вимог до змісту нормативно-правового акту, яка передбачена п. 1 ч. 1 ст. 34 ЗУ «Про правотворчість», є однозначність її розуміння, що передбачає ясність, точність, доступність для розуміння та реалізації) [201]. Дотримання цієї вимоги

ускладнюється при формулюванні тексту бланкетних диспозицій кримінально-правових норм. Їх реалізація пов'язується із застосуванням одночасно норм кримінального та іншогогалузевого законодавства. Різногогалузовість термінології обумовлює необхідність чітко формулювати бланкетну диспозицію з тим, щоби забезпечити відповідність із системою норм, які регламентують відповідну сферу суспільних відносин.

Зокрема, Є. Стрельцов стверджує необхідність реалізації правової відповідальності таким чином, щоби певні завдання, що стоять перед відповідною галуззю права, були максимально реалізовані через застосування положень цієї галузі права [224, с. 9].

Бланкетна вказівка на «порушення правил БДР або експлуатації транспорту» у ст.ст. 286 та 286-1 КК України не сприяє однозначному розумінню системи норм, які визначають вимоги та заборони у сфері дорожнього руху.

Під час кваліфікації кр. п-нь, передбачених ст. 286 КК України, зазначає В. А. Мисливий, з урахуванням чинної системи правового регулювання дорожнього руху та його безпеки повинні застосовуватися положення і законодавчих, і інших нормативних актів відповідно до їхнього юридичного рівня, конкретизуючи ті чи інші вимоги у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту щодо порушень, які вчиняють особи, що керують ТЗ [134, с. 68]. У контексті чинного ЗУ «Про правотворчу діяльність» можливо, що більш правильно було б викласти формулювання у ст. 286 та 286-1 КК України з використанням конструкції «порушення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту».

І ще один важливий нюанс при визначенні основного безпосереднього об'єкта складів, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Забігаючи наперед, слід відзначити, що ст.ст. 286 та 286-1 КК України сформульовані як норми про так звані матеріальні склади кр. п-нь. Тобто законодавець поставив під кримінально-правову охорону суспільні відносини у сфері виконання (дотримання) нормативних приписів про забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту (а точніше ТЗ, які визначені у примітці до ст. 286 КК

України) не від будь-яких порушень, а лише від тих, унаслідок яких заподіюється шкода здоров'ю або життю інших людей. І власне це, на нашу думку, має враховуватися при визначенні безпосереднього об'єкта складів відповідних кр. п-нь.

Таким чином, є підстави визначити, що основним безпосереднім об'єктом складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є охоронювані кримінальним законом суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та (або) експлуатації відповідних видів ТЗ, при дотриманні яких не спричиняється і не може бути спричинено шкоди здоров'ю або життю іншої людини.

У горизонтальній класифікації безпосередніх об'єктів, поряд з основним, традиційно виділяють також додаткові безпосередні об'єкти. Залежно від змістовного наповнення кримінально-правової норми та включення до її ознак об'єктів, які є іманентними родовому об'єкту групи складів кр. п-нь, передбачених одним розділом Особливої частини КК України, прийнято виділяти обов'язковий та додатковий безпосередні об'єкти складу.

Пунктом 1.5 ПДР визначено, що дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків [200]. Результатом порушення правил у сфері дорожнього руху може стати заподіяння шкоди іншим правоохоронюваним інтересам. Якщо ці об'єкти підлягають кримінально-правовій охороні, тобто заподіяння істотної шкоди таким об'єктам включено у конструкцію складу, то констатується посягання на додатковий обов'язковий безпосередній об'єкт. Диспозиції у ст.ст. 286, 286-1 КК України вказують на ознаки кр. п-нь із матеріальними складами, які включають заподіяння істотної шкоди таким додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктам:

- 1) здоров'я людини – чч. 1, 2 ст. 286 та чч. 1, 2 ст. 286-1 КК України;
- 2) життя людини – чч. 2, 3 ст. 286 та чч. 3, 4 ст. 286-1 КК України.

У разі дотримання ПДР та експлуатації ТЗ ці об'єкти є в безпеці. Як вже

зазначалося, підтримуємо позицію В. О. Навроцького, який відзначає, що безпека – це стан, коли немає небезпеки, її попередження; стан, при якому не спричиняється й не може бути спричинено шкоду, а забезпечується надійність, стабільність чого-небудь [147, с. 619].

Цілком можливо, що в цьому контексті О. М. Костенко обґрунтовано висловлює теорію щодо розуміння під об'єктом безпеки – захищеність можливості людей жити за законами природи від посягань, які є виявами комплексу сваволі й ілюзій [103, с. 233]

Безпека – це стан, в якому перебувають охоронювані кримінальним законом суспільні відносини, коли щодо них відсутнє посягання. В контексті діяльності у сфері дорожнього руху потрібно говорити про безпеку життя, здоров'я, власності і т.п., а не про безпеку дорожнього руху. Дорожній рух має бути контрольованим з боку всіх учасників цих відносин. І це відбувається заради безпеки самих суб'єктів, які вступають між собою у таку транспортну комунікацію.

Слід погодитися з В. Я. Тацієм щодо суспільних відносин, які можуть бути визнані об'єктом конкретного кр. п-ння, оскільки таке питання вирішується «не наукою кримінального права чи правозастосовною практикою, а тільки законодавцем шляхом прийняття або скасування тієї чи іншої норми закону. Завданням науки кримінального права і судової практики полягає в тому, щоби встановити ті суспільні відносини, що визначені законодавцем як безпосередній об'єкт кр. п-ння, і розкрити їх дійсний зміст» [108, с. 125].

Визначення основного безпосереднього об'єкта порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, як охоронюваних кримінальним законом суспільних відносин насамперед у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та експлуатації транспорту, при дотриманні яких не спричиняється й не може бути спричинено шкоди здоров'ю або життю іншої людини, відповідає доцільності розміщення аналізованих кримінально-правових заборон (ст.ст. 286, 286-1 КК України) в окремому розділі Особливої частини КК України.

Кримінальна протиправність таких діянь пов'язується із заподіянням

реальної шкоди, тому життя та здоров'я тут підлягають кримінально-правовій охороні не самотійно, а у зв'язку з основним безпосереднім об'єктом відповідних складів. Суспільні відносини у сфері забезпечення охорони життя та здоров'я людини є додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом аналізованих складів, встановлення яких впливає на кваліфікацію вчиненого за різними частинами ст.ст. 286 чи 286-1 КК України.

Додатковий факультативний безпосередній об'єкт порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, завжди перебуває поряд із основним безпосереднім об'єктом, але йому не завжди заподіюється істотна шкода. Це, наприклад, відносини власності, громадський порядок тощо. Додатковий факультативний безпосередній об'єкт не включений у конструкцію складу кр. п-ння, але його констатація у вчиненому діянні «є свідченням більш високої суспільної небезпечності вчиненого діяння і має враховуватися судом при призначенні винному відповідної міри покарання» [108, с. 127].

Водночас проведений аналіз судової практики дозволяє констатувати відсутність посилення як на обставину, що враховується при призначенні покарання, наприклад, на заподіяння матеріальної шкоди у вигляді ушкоджень для ТЗ. Питання відшкодування матеріальної та моральної шкоди вирішується в обвинувальному вирoku суду вже після мотивування призначеного покарання, а саме у процесі вирішення питання щодо цивільного позову. Відтак виділення додаткового факультативного безпосереднього об'єкта складу кр. п-ння втрачає своє кримінально-правове значення щодо його врахування при застосуванні заходів кримінально-правового характеру.

Класифікацією об'єктів не вичерпується вирішення питання про сукупність ознак цього елемента. У кримінально-правовій доктрині прийнято визначати факультативними дві ознаки об'єкта (пов'язані з об'єктом) – предмет і потерпілий. Кримінально-правове значення цих ознак залежить, знову ж таки, від волі законодавця. Включення предмета та потерпілого від кр. п-ння у конструкцію об'єкта складу трансформує їх в обов'язкові ознаки.

Наприклад, В. В. Ємельяненко вважає, що предметом посягання,

передбаченого ст. 286 КК України, є ТЗ, уточнення щодо якого сформульовано у примітці до цієї статті [110, с. 400]. Аналогічну позицію висловлює О. В. Микитчик [154, с. 641].

Як стверджує В. А. Мисливий, ТЗ виступає обов'язковим атрибутивним елементом суспільних відносин у сфері функціонування транспорту. Відтак вчений резюмує, що для кримінально-правової теорії та практики застосування ст. 286 КК України важливе значення має оптимальне визначення ТЗ як предмета вказаних злочинів [139, с. 188]. Також В. О. Гапчич поділяє позицію про визнання ТЗ предметом злочину, передбаченого ст. 286 КК України [70, с. 125].

Така сама позиція превалює у судовій практиці. Наприклад, у вирокі Кагарлицького районного суду Київської області від 06.01.2023 р. (провадження № 1-кп/368/101/23) суд визнав предметом кр. п-ння, яке передбачено ч. 1 ст. 286 КК України, легковий автомобіль марки «ВАЗ», моделі «21099» [42].

Іншу позицію із цього питання займає В. В. Бесчастна, яка, не наводячи додаткових аргументів, зараховує ТЗ до знарядь вчинення цього кр. п-ння [21, с. 104].

Аналізована проблема справді є дискусійною і потребує додаткової аргументації, відтак передбачає вирішення двох питань: а) про види (обсяг) поняття ТЗ (що зараховувати до ТЗ, керування якими, за наявності інших ознак, може визнаватися кримінально-караним за ст.ст. 286 або 286-1 КК); б) яке їхнє місце у структурі складу відповідних кр. п-нь (предмет чи знаряддя)?

Законодавча дефініція поняття «ТЗ» для аналізованих нами кримінально-правових норм передбачена у примітці до ст. 286 КК України. Під ТЗ у цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 законодавець пропонує вважати всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї та тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні ТЗ. За текстуальною спрямованістю вона є комплексною, оскільки поширює свою дію, зокрема, і на ст.ст. 286-1, 287, 289 і 290 КК України, і водночас бланкетною – бо потребує звернення до регулятивного законодавства у сфері дорожнього руху, та описовою – бо дає зміст законодавчого поняття.

Недосконалість змісту примітки обумовлюється наявною у ній міжгалузевою колізією понять «транспортного засобу», які містяться у примітці до ст. 286 КК України та в регулятивному законодавстві у сфері дорожнього руху. Кримінально-правове поняття визначено через обсяг без вказівки на істотні змістовні ознаки, які характеризують речі цієї категорії. При цьому використано відразу два відкриті переліки, які позначено термінологією «інші самохідні машини» та «інші механічні ТЗ».

Термін «транспортний засіб» має іншогогалузеву приналежність. Відповідно до п. 1.10 ПДР, ТЗ – це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Обсяг цього поняття є ширшим, оскільки дозволяє поширити його і на механічні, і на немеханічні ТЗ. Механічним ТЗ визнається ТЗ, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми, а також тролейбуси та ТЗ з електродвигуном потужністю понад 3 кВт [200].

Щодо обсягу поняття ТЗ висловлюються різні думки. Зокрема, З. А. Загинець робить висновок про те, що дефініція поняття «інші механічні ТЗ» у Правилах дорожнього руху не може однозначно запозичуватися для визначення ТЗ як предмета злочину, передбаченого у ст.ст. 286, 287, 289 290 КК України, оскільки, конкретизуючи поняття («мотоцикл»), яке передбачено законодавцем, обмежує і зміст узагальнювального терміна («інші механічні ТЗ») [94, с. 155].

Наприклад, В. В. Ємельяненко вважає, що термінологічним зворотом «інші механічні транспортні засоби» в контексті складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, охоплюються ТЗ, які приводяться в рух за допомогою двигуна, незалежно від його виду, за винятком електродвигуна потужністю до 3 кВт включно. До предметів цього кр. п-ння автор також зараховує і мопед, тобто двоколісний ТЗ, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигуном потужністю до 4 кВт (а якщо він з електродвигуном, то має бути потужність понад 3 кВт) [110, с. 401]. Вказана авторська позиція базується на правовому висновку ВС, який у постанові від 01.03.2018 р. (провадження

№ 51-877км18) зазначає, що ТЗ з електродвигуном вважається механічним за умови, що потужність двигуна понад 3 кВт. Водночас для ТЗ з двигуном внутрішнього згорання жодних обмежень щодо технічних характеристик останнього не передбачено. Резюмується, що будь-який ТЗ, що приводиться у рух за допомогою двигуна, незалежно від його робочого об'єму, належить до механічних ТЗ [173].

Наявна у примітці до ст. 286 КК України міжгалузева колізія спричиняє неоднозначне тлумачення поняття «ТЗ». Зокрема, О. В. Меркулова та В. Я. Конопельський, у контексті визначення переліку предметів розглядуваних складів кр. п-нь у кримінальному законі, ставлять питання про доцільність постійно вносити зміни у чинне кримінальне законодавство замість того, щоб обмежитися змістом відповідного нормативно-правового акту, який конкретно регулює сферу дорожнього руху і містить вичерпний перелік предметів транспорту [126, с. 127]. Іншої позиції дотримується В. О. Навроцький, який пропонує, що при міжгалузевій колізії, зокрема, наявності різних визначень, перевагу слід надавати тим, які закріплені у КК України [148, с. 31].

Відтак для розуміння обсягу поняття ТЗ, яке наведено у примітці до ст. 286 КК України, слід виходити з того, що у ній: а) окремі ТЗ чітко перераховані, а саме: всі види автомобілів, трактори, трамваї, тролейбуси, мотоцикли; б) окрім перерахованих, до транспортних засобів також належать усі інші «самохідні машини» та усі інші «механічні ТЗ».

Нормативне поняття самохідних машин у законодавстві відсутнє. Водночас у ПДР зазначено, що «механічний ТЗ – це ТЗ, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та ТЗ з електродвигуном потужністю понад 3 кВт».

Проте, у абз. 1 п. 1.10. ПДР зазначено: «Терміни, що наведені у цих Правилах, мають таке значення:....». Тобто, у ПДР поняття «механічний ТЗ» і «самохідні машини і механізми» ототожнюються. Натомість у КК України йдеться про окремі поняття інші «самохідні машини» та інші «механічні ТЗ» як різні. Окрім цього, у ПДР до «механічного ТЗ» прирівнюється «самохідний

механізм», а в примітці до ст. 286 КК України про нього не згадується. Це спричиняє низку запитань щодо правильної кримінально-правової оцінки заподіяння шкоди здоров'ю чи життю іншої людини при їх використанні, що набуває істотної актуальності в аспекті стрімкого розвитку галузі так званих «роботизованих наземних комплексів».

Думається, що відповідь на запитання чи є певний засіб «самохідною машиною» чи «самохідним механізмом» має істотне значення для вирішення кримінально-правових питань.

Окрім цього, у судовій практиці непоодинокі випадки, коли ТЗ вже визнається «мотоблок». Наприклад, за ч. 2 ст. 286-1 було засуджено обвинуваченого, який, перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, керуючи мотоблоком марки «Zubr» моделі «JR-Q79» зеленого кольору без номерних знаків і рухаючись по автодорозі обласного значення «О141903» сполученням «Бориня-Мохнатє», виїхав на смугу зустрічного руху, проїхавши через яку, заїхав у кювет, розташований ліворуч в напрямку його руху, де пасажир, якого він перевозив, випав із саморобного причепу та отримав тілесні ушкодження, які, згідно з висновком судово-медичної експертизи, належать до тяжких тілесних ушкоджень за ознакою небезпеки для життя [57].

Але мотоблок марки «Zubr» моделі «JR-Q79» – це двоколісний пристрій з дизельним двигуном потужністю 10 кінських сил, максимальною швидкістю 20 км/год, і навряд чи є підстави визнавати його «іншою самохідною машиною». А якщо це не самохідна машина, а самохідний механізм, то діяння, виходячи з буквального тлумачення примітки до ст. 286 КК України, не підлягає кваліфікації за ст.ст. 286 чи 286-1 КК України. Проте суд не приділив жодної уваги цьому питанню: чи належить цей двоколісний мотоблок до самохідних машин чи до самохідних механізмів.

Очевидно, що в межах кримінально-правового дослідження вирішити відповідні технічні питання (про розмежування самохідних машин і самохідних механізмів) не є можливим. Але викладене засвідчує, що примітка до ст. 286 КК України є недосконалою.

Отже, поняття «ТЗ», яке передбачено у примітці, не є самостійним, бо для тлумачення змісту відкритого термінологічного звороту «інші механічні ТЗ» все ж слід звертатися до п. 1.10 ПДР.

Встановлення відповідності ознак ТЗ до категорії механічних є важливим для розмежування складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, зокрема, від порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України). Питання кваліфікації можуть ускладнюватися, зокрема, наявною колізією між нормами ЗУ «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III і ПДР у питанні класифікації ТЗ.

Ще один актуальний момент – це визнання/невизнання ТЗ електросамокатів.

Із набранням чинності 23.03.2023 р. ЗУ «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24.02.2023 р. № 2956-IX, електросамокати набули правового статусу ТЗ, оскільки було внесено зміни до ЗУ «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-III та передбачено дві категорії легких електричних ТЗ:

- легкий персональний електричний ТЗ – колісний ТЗ, який оснащений та приводиться в рух винятково електричними тяговими двигунами (одним чи кількома) з потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину [192];

- низькошвидкісний легкий електричний ТЗ – колісний ТЗ, який оснащений та приводиться в рух винятково електричними тяговими двигунами (одним чи кількома), системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, із двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість, що є меншою або дорівнює 50

кілометрів на годину та більшою за 10 кілометрів на годину, та споряджену масу не більше ніж 600 кілограмів [192].

ПДР не було узгоджено зі змінами, які було внесено до ЗУ «Про автомобільний транспорт» та які стосувалися електричних ТЗ. Сталося так, що критерієм для зарахування електричних ТЗ до категорії механічних є лише потужність двигуна – понад 3 кВт, тоді як легкові електричні ТЗ поділяються на види залежно від швидкості та потужності двигуна.

В Єдиному державному реєстрі судових рішень за період з 2023 р. по травень 2025 р. за ст. 291 КК України наявні 4 вироки та 10 ухвал про звільнення від кримінальної відповідальності осіб, які під час вчинення протиправних дій керували самокатами. У процесі аналізу судової практики слід констатувати неоднакові підходи до встановлення характеристик ТЗ відповідно до ознак складу кр. п-ння.

Наявні випадки, коли суди загалом не вдаються до визначення видової приналежності ТЗ, який був знаряддям вчинення кр. п-ння, відповідно до унормованих класифікацій [52; 246; 258]. В одній ухвалі суд встановив належність електросамоката до немеханічних ТЗ відповідно до п. 1.10 ПДР і до легких персональних електричних ТЗ відповідно до ЗУ «Про автомобільний транспорт» [243].

У двох ухвалях встановлено приналежність електросамоката до легких персональних електричних ТЗ відповідно до ст. 1 ЗУ «Про автомобільний транспорт» [244; 245] без прив'язки до класифікації, яка передбачена п. 1.10 ПДР.

У всіх інших проаналізованих прикладах із судової практики для обґрунтування немеханічної природи ТЗ, суди вдаються лише до ПДР. Так, наприклад, у вирокі Шосткинського міськрайонного суду Сумської області від 03.03.2025 р. (провадження № 1-кп/589/38/25) зазначено, що електричний самокат, який згідно з п. 1.10 ПДР, не класифікується як механічний через обмежену швидкість і потужність [65]. Вочевидь, що в цьому формулюванні є неточність з огляду на те, що у визначенні механічного ТЗ у п. 1.10 не міститься

вказівка на обмеження швидкісного режиму таких ТЗ.

Якщо потенційна максимальна швидкість електросамоката складає понад 50 км/год, то, відповідно до ЗУ «Про автомобільний транспорт», цей ТЗ уже не може бути зарахований до легких електричних ТЗ. Є позиція, що пристрої, які їдуть зі швидкістю понад 50 км/год, розглядатимуться як мотоцикли [220].

Відповідно ж до п. 1.10 ПДР – це механічний ТЗ, за умови, якщо такий засіб має потужність електродвигуна понад 3 кВт. Якщо менше – то за цим критерієм, відповідно до п. 1.10 ПДР, такий електросамокат все ж не буде визнаний механічним ТЗ.

І, власне, таким шляхом іде і судова практика. Зокрема, вироком Франківського районного суду м. Львова від 07.05.2025 р. (провадження № 1-кп/465/92525) [59] винний був засуджений за те, що, керуючи легким персональним електричним ТЗ (електросамокатом) марки «Proove» із серійним номером P01E24S04608, який згідно із ст. 1 ЗУ «Про автомобільний транспорт» є колісним ТЗ, який оснащений та приводиться в рух лише електричними тяговими двигунами (одним чи кількома) з потужністю у діапазоні до 1000 Вт, системою акумулювання електричної енергії (акумуляторною батареєю), яка здатна заряджатися шляхом підключення до зовнішнього джерела електричної енергії, з одним, двома, трьома або чотирма колесами, який має максимальну конструктивну швидкість у діапазоні до 25 кілометрів на годину, по вул. Володимира Великого в напрямку вул. Кн. Ольги міста Львова, грубо порушуючи вимоги ПДР України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України №1306 від 10.10.2001 р., із змінами та доповненнями, а саме: п. 1.5, 1.10, п.п. «б», та «д» п. 2.3, був неуважним, не стежив за дорожньою обстановкою, своїми діями створив загрозу безпеці дорожнього руху, зокрема, під час руху по тротуарі не зменшив швидкість керованого ним легкого персонального електричного ТЗ (електросамоката) до повної його зупинки та навпроти будинку № 51, що по вул. Володимира Великого у місті Львові, здійснив наїзд на пішохода ОСОБА_5, яка рухалася по тротуару назустріч відносно напрямку руху самоката по вул. Володимира Великого у місті Львові, внаслідок чого остання

отримала тілесні ушкодження, які належать до тілесних ушкоджень середнього ступеня тяжкості за критерієм тривалого розладу здоров'я. Таким чином, ОСОБА_4 вчинив порушення чинних на транспорті правил, які забезпечують рух, що спричинило тяжкі наслідки, тобто скоїв кр. п-ння, передбачене ст. 291 КК України [59].

У контексті проведеного аналізу слід акцентувати увагу на такому: 1) відсутність системності регулятивного законодавства може негативно відобразитися на правильній кваліфікації порушень, заподіяних легкими електричними ТЗ. Так, за ст. 291 КК України можуть бути кваліфіковані діяння, які слід було кваліфікувати за відповідною частиною ст. 286 або 286-1 КК України; 2) судам належить приділяти більшу увагу встановленню ознак ТЗ як обов'язкової ознаки вчинення відповідних кр. п-нь.

Підсумовуючи, можемо констатувати, що під ТЗ у ст.ст. 286 та 286-1 КК України слід розуміти: всі види автомобілів, трактори, трамваї, тролейбуси, мотоцикли, мопеди, інші ТЗ та самохідні машини, які приводяться в рух за допомогою двигуна внутрішнього згоряння або електродвигуна потужністю понад 3 кВт.

Визначившись із поняттям ТЗ, залишилося прив'язати цю ознаку до конкретного елемента складу кр. п-ння. Відмежування предмета складу кр. п-ння від засобів і знарядь є дискусійною науковою проблемою. Насамперед слід зауважити, що в науковців відсутня єдність, по-перше, щодо відмежування засобів від знарядь, а по-друге, щодо доцільності виділення у системі ознак об'єктивної сторони складу кр. п-ння і засобів, і знарядь вчинення кр. п-ння.

Не розділяють цих ознак і розробники проєкту Кримінального кодексу України, оскільки у ст. 2.2.8 зазначається таким чином: «знаряддям (засобом) кр. п-ння є визначені цим Кодексом річ, інформація або енергія, які використовуються суб'єктом для вчинення діяння щодо об'єкта, потерпілої особи чи предмета або для полегшення вчинення кр. п-ння» [230].

Наприклад, М. І. Панов поділяє засоби на знаряддя та інші засоби. На думку вченого, спільним для них є те, що застосовуються особою, яка скоїла кр. п-ння,

при вчиненні суспільно небезпечного діяння. Знаряддя – це засоби, які чинять фізичний (як правило, руйнівний) вплив на матеріальні об’єкти. Поняття «інших засобів» не наводиться, лише вказуються деякі приклади їх використання при вчиненні кр. п-ння [108, с. 161]. Наукова позиція є дещо спірною, оскільки запропоновані визначення є дуже умовними та не дають чіткої картини для розуміння цих ознак, що не сприятиме індивідуалізації покарання за вчинене кр. п-ння. Як видається, суспільна небезпека діяння, при якому застосовуються засоби або знаряддя, є різною.

Функціональне призначення засобів і знарядь як ознак складу кр. п-ння є різним. Усе ж таки є доцільність їх розмежування. Водночас їх об’єднує те, що вони можуть бути використані при вчиненні кр. п-ння, а саме засоби – для спрощення його вчинення, а знаряддя – для безпосереднього заподіяння істотної шкоди об’єкту складу кр. п-ння.

На відміну від засобів і знарядь, А. А. Музика та Є. Ф. Лащук пропонують називати «предметом злочину «пасивні» матеріальні цінності, оскільки саме з приводу предмета злочину та шляхом безпосереднього впливу на нього (або без такого впливу) вчиняється відповідне посягання – нерідко за допомогою знарядь і засобів вчинення злочину» [145, с. 150].

Наприклад, А. В. Алієва зазначає, що «предмет кр. п-ння є зовнішньою щодо кр. п-ння річчю матеріального світу, що виникає, розвиває, змінюється за власними законами, що не залежать від волі суб’єкта кр. п-ння. Засоби і знаряддя вчинення кр. п-ння – це речі та процеси, опосередковані діянням суб’єкта кр. п-ння, залучені до нього, виготовлені, пристосовані тощо» [8, с. 13].

Проектуючи доктринальні положення на конструкцію складу порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, слід визначити роль ТЗ у механізмі заподіяння шкоди об’єкту цього складу кр. п-ння. А. А. Музика та Є. Ф. Лащук ставлять існування знарядь вчинення злочину в залежність від наявності предмета посягання та (або) потерпілого від злочину – за відсутності останніх у складі злочину не існує і знарядь його вчинення. На думку вчених, засоби вчинення злочину не характеризуються такою залежністю

[145, с. 149].

Якщо розглядати склади порушення правил БДР або експлуатації транспорту в контексті доктринальних положень, то відповідно до ст.ст. 286, 286-1 КК України кримінально протиправним визнається заподіяння істотної шкоди будь-якому потенційному потерпілому без прив'язки до певних його ознак (пасажир, водій іншого ТЗ, стороння особа, учасник руху тощо). Встановлення ознак потерпілого (вік, стать і т.д.) не впливає на кваліфікацію діяння за цією статтею. Водночас заподіяння шкоди життю та здоров'ю потерпілого є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України. Життя та здоров'я є додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом цього складу кр. п-ння. У цьому процесі за допомогою ТЗ здійснюється безпосередній фізичний вплив на потерпілого.

Згадані А. А. Музика та Є. Ф. Лащук стверджують, що «знаряддя та засоби притаманні лише тим злочинам, які вчиняються у формі суспільно небезпечної дії» [145, с. 151]. Вочевидь, така теза пов'язана з тим, що вчені наполягають – знаряддя мають активний характер і використовуються для безпосереднього впливу на предмет. Порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, з об'єктивної сторони можуть вчинятися як шляхом дії, так і бездіяльності, або ж шляхом «змішаної бездіяльності». Пасивна поведінка водія ТЗ, що є порушенням правил БДР або експлуатації транспорту, також може спричинити істотну шкоду. Відтак В. К. Матвійчук пише, що вольова поведінка, а також бездіяльність, спричиняє наслідки, але «це лише властиво для злочинів з матеріальним складом» [119, с. 166].

Правила БДР передбачають систему дозволів і заборон для учасників дорожнього руху. Загальна норма щодо цього міститься у п. 1.5 Правил БДР, відповідно до якого дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків [200]. Саме тому не слід ставити знаряддя вчинення кр. п-ння у залежність від окремих форм суспільно небезпечного діяння у конструкції об'єктивної сторони порушення

правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ. Для кваліфікації діяння за ст. 286 КК України потрібно буде довести, що бездіяльність була спричинена використанням ТЗ, який таким чином включається у механізм заподіяння істотної шкоди.

Викладане дає можливість констатувати, що відсутні підстави для визнання ТЗ предметом складу кр. п-ння, передбаченого ст.ст. 286 та 286-1 КК України. ТЗ засіб є знаряддям вчинення цих кр. п-нь.

2.2 Об'єктивна сторона складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Встановлення об'єкта складу кр. п-ння дозволяє теоретично змодельовати механізм впливу на охоронювані кримінальним законом суспільні відносини, що визначає риси об'єктивної сторони складу цього кр. п-ння. У кримінально-правовій доктрині об'єктивна сторона складу кр. п-ння – це сукупність встановлених кримінальним законом ознак кр. п-ння, що характеризують зовнішній процес кримінального протиправного посягання [108, с. 85].

Зовнішня сторона порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, найбільш повно виписана у диспозиціях ст.ст. 286 і 286-1 КК України. За законодавчою конструкцією об'єктивної сторони в усіх випадках – це кр. п-ння з матеріальним складом. Ця позиція є загальновизнаною в науці та у правозастосовній практиці.

Доктрина кримінального права виробила єдині підходи щодо обов'язкових ознак об'єктивної сторони кр. п-ння з матеріальним складом. До них слід зарахувати: 1) суспільно небезпечне діяння; 2) суспільно небезпечний наслідок; 3) причиновий зв'язок між суспільно небезпечним діянням і суспільно небезпечним наслідком. До конкретного складу кр. п-ння можливим є встановлення інших обов'язкових ознак об'єктивної сторони, які мають статус факультативних у контексті загального складу. Відтак факультативними

ознаками об'єктивної сторони складу кр. п-ння визнаються, зокрема, місце, час, спосіб, обставини, знаряддя та засоби вчинення кр. п-ння. Щодо трансформування цих ознак в обов'язкові для об'єктивної сторони складу порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, немає єдності серед науковців.

Низка авторів залишається на позиції, що об'єктивна сторона складу порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, обмежується лише трьома обов'язковими ознаками, які притаманні для кр. п-нь з матеріальним складом [110, с. 402–404; 89, с. 692–698; 109, с. 156–157].

Формами суспільно небезпечного діяння у складі кр. п-ння, передбаченого ст.ст. 286 та 286-1 КК України, як правило, називають: 1) порушення правил БДР; 2) порушення правил експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ. Безпосередньо такий висновок випливає з граматичного тлумачення диспозиції ч. 1 ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Альтернативність форм об'єктивної сторони підтверджується використанням у тексті ч. 1 ст.ст. 286 та 286-1 КК України сполучником «або».

Інші частини ст.ст. 286 та 286-1 КК України сформульовані без додаткового повторення форм об'єктивної сторони. У ч. 2 ст.ст. 286 та 286-1 КК України міститься вказівка на «ті самі діяння...», а у ч. 3 (4) – «діяння, передбачені частиною першою цієї статті...».

І хоча диспозиція ч. 1 ст.ст. 286 та 286-1 КК України передбачає відповідальність за «порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ», видається більш логічно вважати, що суспільно небезпечними діяннями при вчиненні відповідних кр. п-нь є:

- а) рух ТЗ, під керуванням відповідної особи, з порушенням правил БДР;
- б) експлуатація транспорту, під керуванням відповідної особи, з порушенням відповідних правил безпеки.

Рух транспорту В. І. Осадчий визначає як його переміщення, зміну положення, а експлуатацію транспорту – як його використання [158, с. 195]. Дослідники М. Й. Коржанський та В. А. Мисливий, проводячи паралель між

двома формами об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, констатують, що з технічного боку експлуатація транспорту є більш ширшим поняттям, аніж його рух [102, с. 10].

Ми знайшли таке нормативне визначення поняття експлуатації (обладнання, виробу, системи), яке може бути спроектоване на ТЗ, – частина життєвого циклу обладнання, упродовж якої реалізується, підтримується та відновлюється його якість та яка включає використання за призначенням, технічне обслуговування, ремонт, транспортування і зберігання від моменту його виготовлення до моменту виведення з експлуатації [99].

Якщо вказані цикли систематизувати, то можна виділити такі дві групи діянь: використання за призначенням (введення в експлуатацію, очікування використання, початок експлуатації, зняття з експлуатації) та технічну експлуатацію (зберігання, транспортування, технологічне обслуговування, технічне обслуговування, ремонт). Звідси слід констатувати, що терміни «експлуатація» та «рух» співвідносяться як загальне та родове поняття. Рух ТЗ – це один із життєвих циклів експлуатації, який передбачає використання ТЗ відповідно до свого призначення з дотриманням установлених правил його переміщення в дорожній обстановці. Технічна експлуатація визначається правилами технічної експлуатації, інструкціями підприємств-виробників та іншою нормативно-технічною документацією. Кримінологи А. М. Бабенко та М. Ю. Форсюк на другому місці серед найбільш поширених причин дорожньо-транспортних пригод виділяють керування несправним ТЗ (10,1%) [12, с. 11].

Альтернативність форм об'єктивної сторони у ст.ст. 286, 286-1 КК України обумовлює необхідність у кожному конкретному випадку чітко встановити, яка ж із цих форм мала місце. Ускладнюватися ситуація може, зокрема, коли особа, вчиняючи кр. п-ння, одночасно порушує і ПДР, і правила експлуатації ТЗ. Яким чином відобразити це у процесі формулювання обвинувачення – вказуючи обидві форми об'єктивної сторони чи обмежуватися одною?

Думається, що все залежатиме від специфіки норм іншогогалузевого законодавства, яке було порушено. У розділі 31 ПДР передбачено норми, які

визначають заборони щодо експлуатації ТЗ за наявності технічних несправностей і невідповідностей. Ці норми слід зарахувати до категорії загальних, які включено у структуру вказаного нормативного акту. Таким чином, слід відзначити, якщо особа порушує вказані заборони експлуатації, то вона порушує ПДР. Отже, у формулювання обвинувачення має бути покладена лише така форма об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 або ст. 286-1 КК України як порушення правил БДР.

Із цих міркувань слід позитивно оцінити вирок Коломийського міськрайонного суду Івано-Франківської області від 31.07.2024 р. (провадження № 1-кп/346/496/24). Суд встановив, що ОСОБА_4 порушила пп. 1.10, 2.3, 12.1, 21.11 ПДР, керуючи ТЗ, який мав технічні несправності та невідповідності пп. 31.1, 31.4, 31.41 цих правил. Дії ОСОБА_4 суд кваліфікував за ч. 2 ст. 286 КК України, оскільки вона вчинила порушення правил БДР особою, яка керує ТЗ, що спричинило смерть потерпілого [44].

Як уже зазначалося, технічна експлуатація деяких видів транспорту регламентується іншими спеціальними правилами, інструкціями тощо. Так, наприклад, підрозділом 4 розділу IX Правил експлуатації трамвая і тролейбуса, які затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 03.02.2020 р. № 3, визначено перелік технічних несправностей, за наявності яких заборонено експлуатацію трамвайних вагонів і тролейбусів. Забороняється рух рухомого складу з несправностями гальмівної системи, рульового керування, тягово-зчіпного обладнання та ін (пункт 3) [41].

Отже, особливості системи іншогогалузевого законодавства у сфері дорожнього руху мають бути враховані у процесі кваліфікації вчиненого за ст.ст. 286 або 286-1 КК України та у процесі формулювання обвинувачення. Об'єктивна сторона у формі порушення правил експлуатації ТЗ буде покладена у формулювання обвинувачення особи, яка вчинила порушення саме спеціальних правил експлуатації транспорту. Порушення правил експлуатації, які передбачено Правилами дорожнього руху, мають охоплюватися діянням у формі порушення правил БДР.

У кримінально-правовій доктрині підтримується позиція про те, що порушення правил БДР або експлуатації транспорту може полягати як у дії, так і в бездіяльності [89, с. 692; 21, с. 80]. Аналіз судової практики показав, що об'єктивна сторона порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, встановлюється судами шляхом констатації переліку норм, яких не дотрималася особа, яка керувала ТЗ, у результаті чого було спричинено суспільно небезпечні наслідки. Таким чином, зміст форм об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, зводиться до невиконання установлених правил поведінки, тобто фактично до кримінально-протиправної бездіяльності винної особи.

Вироком Франківського районного суду м. Львова від 04.01.2023 р. (провадження № 1-кп/465/272/23), ОСОБА_5 була визнана винною у вчиненні кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, а саме в тому, що порушила вимоги Розділу 1 пп. 1.5, Розділу 2 пп. 2.3.б) і д), Розділу 10 пп. 10.1 ПДР, які виразилися в тому, що вона, керуючи технічно справним ТЗ, була неуважною до дорожньої обстановки, створила своїми діями загрозу безпеці дорожнього руху, під час початку руху *не урахувала* дорожньої обстановки, щоб мати змогу постійно контролювати рух і безпечно керувати трамваем, розпочавши рух, *не переконалася*, що попереду керованого нею трамвая знаходиться пішохід ОСОБА_6, що і призвело до наїзду на пішохода, якій було заподіяно середньої тяжкості тілесні ушкодження [58].

У вироку Вишгородського районного суду Київської області від 25.12.2023 р. (провадження № 1-кп/363/426/23) за ч. 2 ст. 286 КК України було кваліфіковано діяння ОСОБА_8, який обвинувачується у порушенні правил БДР особою, яка керує ТЗ, що спричинило смерть потерпілої ОСОБА_10. Суд констатував, що у порушення вимог п. 2.3 б, д ПДР не був уважним під час керування ТЗ, *не врахував* дорожню обстановку, постійно не контролював рух ТЗ, щоби безпечно керувати ним, і, наближаючись до нерегульованого пішохідного переходу, *не зменшив* швидкість, щоб надати дорогу пішоходу, порушив вимоги п. 18.1 ПДР, та в порушення п. 10.1 ПДР змінив напрямок руху,

не переконавшись, що зміна напрямку руху буде безпечною і не створить небезпеки іншим учасникам руху, здійснив наїзд на пішохода [34].

Змістовно порушення правил БДР або експлуатації транспорту як окремих форм об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст.ст. 286, 286-1 КК України, слід визначити як невиконання обов'язку особою, яка керує ТЗ, які визначено законодавством у сфері дорожнього руху. Формулювання обвинувачення має включати констатацію судом суспільно небезпечної пасивної поведінки особи, що виразилася в утриманні від вчинення дій, які вимагаються від неї в цій ситуації Правилами дорожнього руху, тобто вона не вчинила юридично обов'язкових дій, а звідси – не запобігла наслідкам, які настали. Але така поведінка має місце під час руху (керування) ТЗ.

Таким чином, для кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, характерним є наявність трьох складових: 1) особа мала обов'язок поводитися відповідно до ПДР; 2) особа мала можливість виконати свій юридичний обов'язок; 3) особа не виконала покладений на неї обов'язок і утрималася від виконання ПДР. Оцінка наявності в особи можливості діяти відповідно до установленого правила здійснюється шляхом врахування усіх обставин справи, а також суб'єктивних можливостей особи, яка керує ТЗ.

Особливістю кримінально-правових норм, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є наявність у кожній її частині ознак кр. п-ння з матеріальним складом, причому зміна ступеня суспільної небезпеки кожного наступного складу обумовлюється тяжкістю наслідків, які можуть бути заподіяні внаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту. Порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, потрапляє у сферу дії кримінально-правового регулювання, якщо в результаті цього діяння було заподіяно як мінімум середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286 та ч. 1 ст. 286-1 КК України).

Кваліфіковані склади у ст. 286 та 286-1 різняться. Так, у ст. 286 КК України кваліфіковані склади включають спричинення смерті потерпілого або заподіяння

тяжкого тілесного ушкодження (ч. 2 ст. 286 КК України), а також спричинення загибелі кількох осіб (ч. 3 ст. 286 КК України). Натомість у ч. 2 ст. 286-1 КК України передбачено кваліфікуючу ознаку – заподіяння потерпілому тяжкого тілесного ушкодження, у ч. 3 – заподіяння смерті потерпілого, у ч. 4 – загибель кількох осіб.

Тобто у ч. 2 ст. 286 КК України вказано на альтернативні суспільно небезпечні наслідки. Для кваліфікації діяння за цією частиною слід встановити настання принаймні одного з наслідків, які вказано в диспозиції статті. Натомість у ст. 286-1 КК України такі наслідки розділені в різних кваліфікованих складах.

За способом опису ознак забороненого діяння, диспозиції усіх частин у ст.ст. 286 та 286-1 КК України є також і відсильними. Для з'ясування змісту кримінально-правових ознак тілесного ушкодження слід звернутися до відповідних статей Особливої частини КК України.

Обсяг шкоди, яка визначатиме середньої тяжкості тілесне ушкодження, слід оцінювати за ознаками, які передбачено у ч. 1 ст. 122 КК України, тяжкого тілесного ушкодження – ч. 1 ст. 121 КК України.

Більш змістовне наповнення кожної із вказаних ознак визначено у Правилах судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесного ушкодження, які затверджено наказом МОЗ України від 17.01.1995 р. № 6, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26.07.1995 р. за № 255/791. Правила містять методичні вказівки для судово-медичних експертів при визначенні ступеня тяжкості тілесних ушкоджень.

Проте, якщо питання про вид і розмежування тілесних ушкоджень, які можуть бути заподіяні потерпілому внаслідок порушення особою, яка керує ТЗ, правил БДР або експлуатації транспорту є достатньо відпрацьованим і таким, що не викликає істотних складнощів у слідчо-судовій практиці, то щодо заподіяння таких наслідків кільком особам цього стверджувати не можна. Як буде обґрунтовано в наступних частинах роботи, на наше переконання, використання кваліфікуючої ознаки «загибель кількох осіб» у ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України є необґрунтованим, а заподіяння шкоди кожному потерпілому повинно

отримувати самостійну кримінально-правову оцінку.

Розглядаючи питання суспільно небезпечних наслідків у складах аналізованих злочинів, не можна обійти увагою і питання доцільності встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, якщо воно не призвело до відповідних наслідків, але створило реальну загрозу їх настання, яке дискутується у науці. Як ми зазначали у попередній частині роботи, такі норми є в окремих державах ЄС.

Залежно від ступеня реалізації, наслідки, вказані у кваліфікованих складах злочинів, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, становлять реальну шкоду. Водночас у науці кримінального права А. Музика та С. Багіров висловлювали пропозицію криміналізувати порушення спеціальних правил в окремих випадках, якщо це створило умови для заподіяння тяжких наслідків [142, с. 114–118]. Вказану пропозицію також підтримав О. Л. Тимчук, який зазначив, що в багатьох випадках при вчиненні злочинів проти безпеки виробництва та експлуатації транспорту (наприклад, ст. 286 КК України) особи, дії яких створили умови для настання тяжких наслідків, в тому числі й загибелі людей, уникають кримінальної відповідальності, оскільки їхні діяння не перебувають у безпосередньому причиновому зв'язку з небезпечними наслідками [231, с. 55].

Така пропозиція видається дискусійною з огляду на складність конструкції так званих деліктів створення небезпеки, кваліфікація яких відбувається шляхом встановлення абстрактної можливості заподіяння суспільно небезпечних наслідків. Перетворення порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, у делікт створення небезпеки може призвести до численних випадків відмежування вчиненого від малозначного діяння, а також до надмірної криміналізації.

Розглядаючи конструкцію об'єктивної сторони досліджуваних норм, потребує аналізу системність підходу законодавця у процесі диференціації кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації

транспорту особами, які керують ТЗ, та іншими суміжними складами, норми яких співвідносяться як загальні та спеціальні. У такому співвідношенні аналізовані кримінально-правові норми перебувають з нормами, які вміщені у ст. 119 та 128 КК України. Аналогічної позиції дотримується В. В. Бесчастна, яка при цьому акцентує увагу на відмежуванні їх саме за суб'єктивними ознаками [19, с. 124].

Співвідношення між розглядуваними нормами можна відобразити через таку модель відповідності:

- порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286; ч. 1 ст. 286-1) – необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження (ст. 128 КК України);

- порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що заподіяло тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 286, ч. 2 ст. 286-1) – необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження (ст. 128 КК України);

- порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що спричинило смерть потерпілого (ч. 2 ст. 286; ч. 3 ст. 286-1) – вбивство через необережність (ч. 1 ст. 119);

- порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, якщо воно спричинило загибель кількох осіб (ч. 3 ст. 286, ч. 4 ст. 286-1) – убивство двох або більше осіб, вчинене через необережність (ч. 2 ст. 119).

Як бачимо, існує відмінність у підході законодавця до викладу названих норм:

- у ст. 128 КК України законодавець «урівняв» необережні середньої тяжкості та тяжкі тілесні ушкодження;
- у ст. 286 КК України законодавець «урівняв» тяжкі тілесні ушкодження та смерть;
- лише у ст. 286-1 КК України законодавець виокремив різні суспільно-

небезпечні наслідки у різних частинах.

Видається, що підхід законодавця, застосований у ст. 286-1 КК України, є найбільш логічний і обґрунтований, а відтак він має бути використаний і в ст. 128 КК України, яку слід розділити на дві частини (диференціювати відповідальність за необережне середньої тяжкості та тяжке тілесне ушкодження) і у ст. 286 КК України, де кожна частина мала би передбачати відповідальність за настання певного наслідку, як це має місце у ст. 286-1 КК України.

Такий виклад відповідатиме підходам до правильної та ефективної диференціації кримінальної відповідальності, які напрацьовані у правовій науці.

Так, В. О. Навроцький зазначає, що диференціація кримінальної відповідальності – це коли наявні різні види одного злочину, які мають місце тоді, коли посягання, передбачені різними статтями чи різними частинами тієї самої статті КК, мають спільні конститутивні ознаки. При цьому такі злочини характеризуються ще й додатковими ознаками, наявність яких свідчить про підвищення чи зменшення суспільної небезпеки посягання [149, с. 302]. Диференціація як один з напрямів кримінально-правової політики держави покликана виконувати певну мету, а саме – забезпечити законодавчу градацію відповідальності залежно від можливості застосування різноманітних заходів кримінально-правового впливу. Диференціація кримінальної відповідальності, як стверджує Н. О. Антонюк, своїм вихідним матеріалом має дві групи елементів: перші стосуються посягання, інші – потенційних наслідків вчиненого посягання, комбінуючи які можна градувати відповідальність [9, с. 196]. Наприклад, Ю. Баулін та О. Кваша вбачають зміст диференціації через градацію кримінальної відповідальності залежно від обсягу санкції, тобто від встановлення різних обмежень прав і свобод [16, с. 25; 96, с. 111].

Примітним є те, що диференціація кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, шляхом передбачення суспільно небезпечних наслідків проведена законодавцем ще у первинному тексті ст. 286 КК України. Проаналізувавши зміни, які були

внесені до цієї статті, слід констатувати, що законодавчо редагувалися в бік посилення лише санкції окремих частин цієї статті.

Враховуючи законодавчу класифікацію кр. п-нь за ступенем тяжкості, можна провести таку градацію відповідальності за ст. 286 КК України: ч. 1 ст. 286 – нетяжкий злочин (хоча це питання дискусійне, а обґрунтування нашої позиції буде викладене у наступних частинах роботи); ч. 2 ст. 286 – тяжкий злочин; ч. 3 ст. 286 – тяжкий злочин. У ст. 286-1 КК України: ч. 1 – нетяжкий злочин, ч. 2, 3, 4 – тяжкі злочини, при чому ч. 3 і 4 – з однаковою (максимальною) межею – 10 років позбавлення волі, але з різними нижніми межами (5 і 7 років відповідно).

Щодо караності загальних норм, то їх класифікація за ступенем тяжкості виглядає таким чином: ч. 1 ст. 119 – нетяжкий злочин; ч. 2 ст. 119 – тяжкий злочин, ст. 128 – нетяжкий злочин.

Отже, порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження (ч. 1 ст. 286 КК України), мають однаковий ступінь тяжкості з необережним середньої тяжкості тілесним ушкодженням (ст. 128 КК України).

Натомість ступінь тяжкості порушення цих правил, що спричинило смерть потерпілому або тяжке тілесне ушкодження (ч. 2 ст. 286), є вищий, ніж убивства через необережність (ч. 1 ст. 119) або необережне тяжке тілесне ушкодження (ст. 128). За ступенем тяжкості порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, якщо вони спричинили загибель кількох осіб (ч. 3 ст. 286) та вбивства через необережність двох або більше осіб (ч. 2 ст. 119), збігаються. Детальніше про диференціацію кримінальної відповідальності за заподіяння суспільно небезпечних наслідків у результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, наша позиція викладена у відповідній публікації [266].

Щодо співвідношення ст. 286-1 КК України із загальними нормами, то в ній усі частини закріплюють більш суворі санкції, ніж у загальних нормах.

Зокрема, Н. О. Антонюк вказує, що диференціація не є самоціллю, тому

вона здійснюється в тих межах, де необхідно законодавчо забезпечити реалізацію принципу справедливості [9, с. 200]. Вочевидь, якщо законодавець передбачає спеціальну норму, то суспільна небезпека такого діяння має бути належно відображена у санкції статті – у бік посилення чи пом'якшення. Важливо при цьому дотримуватися єдиних підходів щодо караності діянь у межах спеціальної норми, порівняно з тими, які передбачено загальною нормою. Таким чином, виділяючи з множини випадків заподіяння через необережність середньої тяжкості тілесного ушкодження ті, які є наслідком порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, доцільно було б врахувати спеціальні ознаки суб'єкта, який зобов'язаний під час поводження із джерелом підвищеної небезпеки дотримуватися певних спеціальних правил.

Бланкетний стиль викладу диспозицій у ст. 286 КК України покладає на правозастосувача додатковий обов'язок щодо встановлення конкретизованого змісту такої норми, яка передбачає певну деталізацію відповідних положень іншогогалузевого законодавства. Думається, що ці обставини мали би бути врахованими при визначенні ступеня суспільної небезпеки діяння в бік посилення караності. Такий підхід дотримано у ч. 2 ст. 286, оскільки законодавець посилив ступінь тяжкості кр. п-ння у спосіб підвищення суспільної небезпеки порівняно з тим, що визначено загальними нормами (ч. 1 ст. 119 та ст. 128 КК України). У свою чергу, за ступенем тяжкості ч. 3 ст. 286 та ч. 2 ст. 119 КК України є тяжкими злочинами. Однак ч. 3 ст. 286 КК України законодавець виділив, передбачивши в санкції максимальний строк основного покарання у виді позбавлення волі до десяти років, тоді як за ч. 2 ст. 119 – цей максимум становить до восьми років.

Натомість диференціація кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, не виконує функції градації (розподілу) кримінальної відповідальності залежно від різних обставин заподіяння цього наслідку. Законодавчо визначена співмірність шкоди кр. п-нь, передбачених ч. 1 ст. 286 та ст. 128 КК України, взагалі нівелює доцільність

передбачення кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. Навіть при відсутності ч. 1 ст. 286 таке діяння все ж можна було б оцінити відповідно до ст. 128 КК України.

Не рятує ситуації і те, що санкція ч. 1 ст. 286 КК України, яка є кумулятивною, оскільки поряд з основними видами покарання передбачає додатковий обов'язковий вид покарання – позбавлення права керувати ТЗ на строк до трьох років. Однак, якщо припустити, що таке діяння буде кваліфікуватися за ст. 128 КК України, то суд, керуючись ч. 2 ст. 55 КК України, може призначити цей вид покарання як додатковий, навіть і тоді, коли він не передбачений санкцією статті Особливої частини КК України.

Ведучи мову про суспільно небезпечний наслідок у складах аналізованих кр. п-нь, слід зауважити, що він може змінюватися у часі. У правозастосовній практиці трапляються приклади перекваліфікації судами порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, у зв'язку зі зміною тяжкості заподіяної шкоди. У вироку Малиновського районного суду м. Одеси від 06.12.2023 р. у справі № 521/17456/21 (провадження № 1-кп/521/682/23) суд зазначив, що, ухвалюючи рішення щодо кваліфікації дії обвинуваченого ОСОБА_8 за ч. 2 ст. 286 КК України за кваліфікуючими ознаками: порушення правил БДР особою, яка керує ТЗ, що заподіяло потерпілому тяжке тілесне ушкодження, бере до уваги також покази судово-медичного експерта ОСОБА_13, яка в судовому засіданні показала суду, що проводила судово-медичну експертизу потерпілого ОСОБА_6. На тому етапі дослідження стану потерпілого та медичної документації, нею було встановлено, що вказані ушкодження не були небезпечними для життя, а тому їх віднесено до категорії тілесних ушкоджень середньої тяжкості, нею як експертом було зроблено висновок про віднесення їх до категорії тілесних ушкоджень середньої тяжкості. Однак, якщо б на той час потерпілий закінчив лікування та було надано всю додаткову медичну документацію, стан тяжкості тілесних ушкоджень можна було б визначити як тяжкий. Експерт стверджувала, що відновити знівечені

ділянки обличчя майже неможливо, навіть з допомогою пластичної хірургії. Таким чином, суд, проаналізувавши надані медичні документи, а також зовнішній вигляд потерпілого ОСОБА_6, який брав участь у одному із судових засідань уже після проведеної пластичної операції, робить висновок про те, що рубці є такими, що знівечують обличчя [46].

ВС із цього приводу сформував правовий висновок, що у разі погіршення здоров'я потерпілої особи після первинної експертизи, висновок повторної експертизи, в якому констатовано спричинення потерпілій особі в результаті ДТП більшого ступеня тяжкості тілесного ушкодження, є підставою для перекваліфікації дій водія на іншу частину ст. 286 КК України [156, с. 14].

Наступною ознакою складів досліджуваних кр. п-нь є причиновий зв'язок між суспільно небезпечним діянням і суспільно небезпечними наслідками, який є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони будь-якого кр. п-ння з матеріальним складом. Науковці стверджують, що у процесі кваліфікації порушення правил БДР або експлуатації транспорту, особами, які керують ТЗ, не слід ігнорувати вчення про каузальність у кримінальному праві [14, с. 88; 143, с. 84].

Причиновий зв'язок – це об'єктивна категорія, яка визначає розвиток явищ, які мали місце під час вчинення кр. п-ння. Чинне кримінальне законодавство не містить положень щодо врахування при кваліфікації якоїсь конкретної концепції причинового зв'язку.

Натомість у проєкті Кримінального кодексу України робоча група напрацювала положення щодо причинового зв'язку. Так, у ч. 2 ст. 2.2.6 проєкту КК України зазначено, що причиновим є зв'язок між дією чи бездіяльністю та її наслідками, якщо дія або бездіяльність: 1) передувала в часі настанню цього наслідку та 2) була необхідною і достатньою умовою його настання [230]. Таким чином, розробники проєкту КК України не обмежилися лише необхідною умовою, але й додають ще один критерій – достатню умову. Запровадження цієї норми у кримінальне законодавство обумовить необхідність доведення в кожній конкретній ситуації, що діяння було не лише необхідною, але й достатньою умовою настання суспільно небезпечного наслідку. Відсутність одного з

критеріїв буде свідчити про відсутність ознак складу кр. п-ння. Вочевидь, що норма проекту КК України в цьому аспекті є надто спірною.

Відтак С. Р. Багіров зазначає, що з точки зору вчення про причинний зв'язок (каузальність) у кримінальному праві порушення правил БДР, які були необхідною умовою настання ДТП і закономірно призвели до чинних злочинних наслідків, мають визнаватися причиною в юридичному розумінні [14, с. 88].

Такі аспекти встановлення причинності визначає В. О. Навроцький: 1) перша ланка причинності – конкретна суспільно небезпечна дія чи бездіяльність суб'єкта злочину; 2) за часом таке діяння має передувати настанню суспільно небезпечного наслідку; 3) діяння має відігравати в ланцюгу детермінації роль необхідної передумови настання суспільно небезпечного наслідку (подумки виключаючи із зазначеного ланцюга певне діяння, треба переконатися в тому, що без нього наслідок не настав би); 4) діяння має бути визнане причиною настання суспільно небезпечного наслідку в конкретній ситуації; 5) спочатку треба встановити причинний зв'язок, який має об'єктивний характер, а далі – можливість його передбачення суб'єктом злочину [237, с. 208–209].

Установлення причинового зв'язку при порушенні правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, є складним моментом правозастосування, про що свідчить аналіз судової практики, а також наявність численних правових позицій ВС, висловлених щодо цього аспекту. Про випадковий характер причинового зв'язку в автотранспортних злочинах вказує, зокрема, О. Л. Тимчук, який зауважує, що з вивчених 25-ти кримінальних справ за ст. 286 КК України в жодній не можна стверджувати про необхідність чи закономірність настання небезпечних наслідків, оскільки допущені порушення ПДР явно неспівмірні наслідкам [231, с. 39]. Причинами цього, зокрема, є те, що причиновий зв'язок ускладнюється різними факторами, серед яких складність відносин взаємодії учасників дорожнього руху, технічні фактори тощо. Наприклад, І. І. Колеснік зазначає, що механізм ДТП становить динамічну систему взаємодій (механічних, фізичних, хімічних, біологічних) ТЗ і людей у матеріальному світі, який доцільно розглядати через призму системного

уявлення про дорожній рух, вираженого у формулі «водій–ТЗ–дорога–навколишнє середовище» [100, с. 9].

Окрім цього, розглядувані склади кр. п-нь належать до категорії протиправних діянь, які полягають у порушенні спеціальних правил, конструкція яких ускладнюється установленням причинового зв'язку при бездіяльності. Вочевидь, що більш підтримуваною нами є теорія про те, що причиновий зв'язок при бездіяльності – це все ж реальний факт. Бездіяльність є вольовим актом поведінки, яка полягає в утриманні від певного юридичного обов'язку діяти за певними правилами особою, яка при цьому могла вчинити правильно, у результаті чого спричиняються суспільно небезпечні наслідки.

У цьому контексті О. О. Дудоров пише, що визнання законодавцем можливості причинового зв'язку в злочинах, вчинюваних при бездіяльності, впливає з легальних визначень, по-перше, прямого і непрямого умислу як форми вини (у ст. 24 КК йдеться про передбачення суспільно небезпечних наслідків і дії, і бездіяльності), по-друге, замаху на злочин (ним, відповідно до ст. 15 КК, може бути і бездіяльність) [87, с. 219]. Якщо бездіяльність учасника дорожнього руху є необхідною умовою настання суспільно небезпечного наслідку, то слід констатувати підстави для притягнення до кримінальної відповідальності.

Водночас у судовій практиці нечисленними є випадки детального опису в мотивувальній частині вироку процесу розвитку причинового зв'язку. Як правило, суди обмежуються констатацією, такого змісту: «у результаті ДТП пішохід ОСОБА_6 отримала тілесне ушкодження, що за ступенем тяжкості належить до тяжких тілесних ушкоджень. Порушення водієм ОСОБА_3 вимог п. 18.4 ПДР перебуває у прямому причиновому зв'язку з виникненням даної ДТП та її наслідками» [49].

Усе ж як приклад детального опису причинового зв'язку можна навести вирок Голосіївського районного суду м. Києва від 11.01.2023 р. (провадження № 1-кп/752/423/23), в якому суд зазначив, що «в даному випадку множинні травми тіла (так названо в Міжнародній класифікації хвороб та причин смерті –

XX) за своїми чинниками, належать до комбінованої травми, бо механічні ушкодження поєдналися з проявами дії термічного фактора на дихальні шляхи (опік дихальних шляхів – гортані). У причиновому зв'язку зі смертю перебувають виявлені ушкодження. Тобто настання смерті потерпілої причинно пов'язано з комбінованою травмою (множинні травми тіла, які включають і термічний опік дихальних шляхів). Ці ушкодження відповідають строку їх утворення при вказаних обставинах і механізмі травми. Вони об'єднані єдиним механізмом автомобільної травми, виникли від суцільної травматичної дії та мають ознаки тяжкого тілесного ушкодження (небезпека для життя вказаних множинних переломів з ушкодженнями внутрішніх органів, шоку та крововтрати)» [36]. У розглядуваному прикладі суд вдався до детального дослідження технічної причинності між діями учасника дорожнього руху і виникненням дорожньо-транспортної пригоди, що здійснюється відповідно до правил автотехнічної експертизи, що згодом було покладено у зміст юридичної підстави кримінальної відповідальності за вчинене. У науці відзначається ефективність проведення комплексних експертних досліджень при встановленні причинно-наслідкового зв'язку між діями учасників дорожнього руху і дорожньо-транспортною подією, а висновок експерта (експертів), отриманий клопотанням сторони захисту, має бути визнаний належним і допустимим доказом [6, с. 9].

У злочинах проти безпеки руху та експлуатації транспорту, констатує О. Л. Тимчук, причиновий зв'язок має поряд із спеціально-науковим («технічним») також юридичний, нормативний аспект. У таких випадках визначення кримінально-правової релевантності причинового зв'язку є виключною прерогативою органів досудового слідства й суду. О. Л. Тимчук також зазначає, що експерт-автотехнік встановлює наявність причинового зв'язку між якоюсь технічною несправністю автомобіля та ДТП, але він не вправі вирішувати, чи є причиновий зв'язок між порушенням ПДР і аварією, оскільки це суто юридичне питання [231, с. 55]. Дещо відмінну позицію займає Є. В. Фесенко, який ставить питання про перегляд звичного постулату, що

висновок щодо причинного зв'язку має робити насамперед юрист. Учений зазначає, що висновок щодо наявності (відсутності) ознаки складу злочину – дійсно прерогатива юриста. Але практичне обґрунтування цього висновку без спеціальних знань неможлива. Тому, на думку ученого, вирішальне значення по конкретній справі слід надавати все ж висновку експерта [261, с. 4]. Запропоноване положення є дискусійним з огляду на ризики притягнення до кримінальної відповідальності за принципом об'єктивного ставлення у вину, що суперечить презумпції невинуватості.

Усе ж дотримуємося позиції про те, що наступним етапом у дослідженні обставин вчиненого діяння має бути аналіз судом діяння учасників дорожнього руху на предмет дотримання ПДР, що є юридичною оцінкою причинності. Тому, якщо буде встановлено, що особа, яка була учасником ДТП, не порушувала ПДР або експлуатації транспорту, то відсутні підстави для подальшого дослідження причинного зв'язку її діяння з наслідками, що настали. Якщо відбулося порушення цих норм, тоді вже суд має встановити, чи перебуває поведінка особи, яка керує ТЗ, у причинному зв'язку з наслідками, що настали.

Проте складність оцінки наявності причинного зв'язку істотно зростає при оцінці вчинення кр. п-ння, передбаченого ст.ст. 286 або 286-1 КК України, коли має місце протиправна участь кількох учасників дорожнього руху при заподіянні суспільно небезпечних наслідків. У кримінально-правовій доктрині розглядувана ситуація потрапляє у сферу дії концепції необережного співзаподіяння. Під необережним співзаподіянням А. О. Бабиш пропонує розуміти вчинення кількома суб'єктами кр. п-ння через взаємодію діянь, що з необережності спричинило єдиний суспільно небезпечний наслідок [13, с. 122]. Проблемні аспекти кримінально-правової оцінки необережного співзаподіяння пов'язані з необхідністю встановлення причинного зв'язку в розглядуваній ситуації, визначення підстави кримінальної відповідальності осіб, які спільними діями заподіяли шкоду через необережність, а також з правильною індивідуалізацією покарання.

У п. 7 Постанови Пленуму ВС України «Про практику застосування судами

України законодавства про деякі злочини проти БДР та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 р. № 14 зазначається, що у випадку, коли передбачені ст. 286 КК України суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил БДР або експлуатації транспорту двома або більше водіями ТЗ, суди повинні з'ясовувати характер порушень, які допустив кожен з них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила ПДР вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала ТЗ [202].

В описаній ситуації В. О. Навроцький пропонує такі загальні засади встановлення причинового зв'язку: 1) правило мисленого ізолювання, суть якого зводиться до того, що потрібно побудувати теоретичну модель події, в якій би передбачалась дія лише однієї особи. Якщо суспільно небезпечні наслідки все одно б настали, незалежно від діянь інших осіб, констатується наявність причинового зв'язку й тим самим позитивно вирішується питання про кримінальну відповідальність особи, яка вчинила діяння; 2) особа не повинна передбачати те, що інші учасники руху допускать порушення, її дії не можуть обумовлюватися порушеннями, які допустили інші особи. Тому за вину особі, яка керує ТЗ, не може бути поставлено те, що вона не врахувала незаконної поведінки інших учасників руху, не передбачила наслідки, викликані чужим порушенням. Усю відповідальність за допущене порушення і його наслідки має нести лише особа, яка допустила порушення, створила аварійну ситуацію; 3) грубі порушення ПДР, допущені самим потерпілим, усувають вину іншого учасника руху, який не допустив при цьому порушення встановлених правил руху; 4) якщо порушення допущено одночасно кількома учасниками дорожнього руху, встановлено причиновий зв'язок між діями кожного і суспільно небезпечними наслідками, є ознаки вини, то відповідальність несе кожний, хто допустив порушення [147, с. 653].

У контексті порушення правил БДР або експлуатації транспорту кількома учасниками дорожнього руху, В. В. Бесчастна зазначає, що особа, яка керує ТЗ і порушила правила БДР, не завжди буде притягуватися до кримінальної відповідальності, але лише за наявності необхідного причинового зв'язку між цим порушенням і суспільно небезпечними наслідками для здоров'я потерпілих [21, с. 103].

У судовій практиці трапляються випадки кримінально-правової оцінки ситуацій, при яких усі учасники ДТП порушують ПДР, однак лише порушення одного з них є такими, які призвели до настання суспільно небезпечних наслідків. Так, у вироку Малиновського районного суду м. Одеси від 06 грудня 2023 року в справі № 521/17456/21 (провадження № 1-кп/521/682/23) встановлено, що водій ОСОБА_8 уважним не був, діючи необережно, проявивши злочинну недбалість, виходячи з автомобіля, відчинивши передні ліві двері, не переконався, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам дорожнього руху, допустив зіткнення з мопедом під керуванням водія ОСОБА_6, якому в результаті падіння під колеса автомобіля, який рухався у попутному напрямку, було заподіяно тяжке тілесне ушкодження. Обвинувачений та його захисник доводили, що ОСОБА_8, хоча і був учасником ДТП, однак не єдиним, хто винний в її вчиненні, оскільки водій мопеда ОСОБА_6 грубо порушив ПДР, а саме: не мав водійського посвідчення на право керування мопедом, не дотримався безпечного інтервалу на проїжджій частині, порушив правила об'їзду перешкоди, і ці порушення не надавали ОСОБА_8 технічної можливості уникнути ДТП. Суд вважав доведеним лише те, що водієм мопеда ОСОБА_6 допущено порушення п. 2.13 ПДР, оскільки мало місце керування мопедом без посвідчення водія. Однак таке порушення ПДР у випадку непорушення правил ОСОБА_8 не мали б жодних тяжких наслідків, оскільки всі учасники дорожнього руху змогли би безпечно проїхати зазначену ділянку без зіткнень [46]. Таким чином, слід констатувати, що в ситуації, коли кілька учасників дорожнього руху допустили порушення правил, потрібно встановити, порушення яких ПДР стало необхідною причиною настання наслідків,

передбачених відповідною частиною ст.ст 286 чи 286-1 КК України.

Кримінально-правовій оцінці в касаційному порядку було піддано випадок, коли пішохід своїми протиправними діями, перетинаючи проїзну частину, зупинився на ній, чим створив небезпеку для дорожнього руху. Однак ВС висловив позицію про те, що, незалежно від причин виникнення небезпеки для руху або перешкоди, водій зобов'язаний був дотримуватися ПДР і виконати вимоги і п. 10.1, і 12.4 Правил, зокрема, при виявленні пішохода негайно вжити заходів до зменшення швидкості аж до зупинки ТЗ. Таким чином, суть правової позиції ВС зводиться до висновку – той факт, що небезпеку для руху, а саме – перебування пішохода на проїзній частині дороги, створено внаслідок власної протиправної поведінки пішохода, не звільняє водія від виконання вимог, вказаних пунктів ПДР [179].

У цих двох випадках із судової практики є відмінність у характері поведінки потерпілої особи. Щодо першого випадку, то водій мопеда допустив порушення ПДР в частині керування ТЗ без посвідчення водія. Таким чином, була відсутня документальна підстава для можливості участі в обстановці дорожнього руху як водій. Однак суд не констатував суспільну небезпеку від такого порушення установлених правил. У другій ситуації пішохід своєю поведінкою створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху, порушуючи правила. Водночас ВС не враховує цю обставину як таку, що звужує кримінальну відповідальність водія. Вочевидь, якщо виключити із цього ланцюга обставин пішохода або ж з урахуванням того, що водій об'єктивно не був спроможний виявити небезпеку, то зроблений водієм маневр обгону не має підстав визнавати порушення ПДР, а відтак і відсутність підстав для кримінальної відповідальності.

Наприклад, Г. В. Щербакова висловлює позицію про те, що кілька водіїв можуть бути визнані винними в одній дорожньо-транспортній пригоді лише за наявності в діях кожного з них усіх ознак складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України [272, с. 26]. Іншими словами, якщо наслідки перебувають у причиновому зв'язку з порушеннями, які допустили двоє або більше водіїв, усі вони притягуються до кримінальної відповідальності [276, с. 560].

У цьому контексті М. Й. Коржанський та В. А. Мисливий стверджують: якщо два або більше водіїв механічних ТЗ порушили правила БДР або експлуатації транспорту, що спричинило наслідки, передбачені кримінальним законом, вони підлягають кримінальній відповідальності за наявності в діяннях кожного з них сукупності всіх ознак складу злочину [102, с. 17]. Відтак у ситуації, коли буде встановлено, що діяння усіх учасників ДТП перебувають у причиновому зв'язку із суспільно небезпечними наслідками, то всі вони мають бути притягнені до кримінальної відповідальності.

Своєю чергою, як зазначає О. О. Дудоров, можлива ситуація, коли порушення правил з боку одного суб'єкта є необхідною, але недостатньою умовою для настання суспільно небезпечного наслідку, і лише поєднання порушень з боку кількох осіб створює достатні умови для заподіяння шкоди. Вчений тут констатує наявність інтегративної причини. Якщо установлення причинового зв'язку ускладнюється поведінкою самого потерпілого, то вчений пропонує, якщо така поведінка була неправомірною, то вона пом'якшує кримінальну відповідальність суб'єкта злочину [87, с. 218]. Щодо описаної ситуації А. А. Музика та Р. Б. Багіров зазначають, що зовнішній зв'язок порушень правил безпеки проявляється не у «взаємодії діянь», як стверджує А. О. Бабич, а у «об'єктивній взаємозалежності» [143, с. 89].

Як пише В. О. Навроцький, якщо діяння кожної з осіб, які допустили порушення спеціальних правил, було недостатньо для спричинення шкоди, то таке необережне співзаподіяння не може тягнути кримінальну відповідальність, оскільки вона не може наставати за чужі дії, а між діями кожної особи й наслідками, що настали, немає причинового зв'язку [149, с. 211].

Проектуючи це положення на ст.ст. 286, 286-1 КК України, то йдеться про ситуацію, коли діяння учасника ДТП є необхідним, але не є достатнім для настання суспільно небезпечного наслідку.

Про застосування теорії необхідного спричинення при встановленні причинового зв'язку у справах про порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, зазначено у правовій позиції ВС. У постанові

від 18.10.2023 р. (провадження № 51-1589км23) зазначається, що у процесі послідовного розвитку протиправної діяльності в часі суспільно небезпечний наслідок з необхідністю походить від конкретного діяння, вчиненого особою, а не знаходиться стосовно нього у випадковому відношенні. Діяння винного є головною і визначальною умовою настання суспільно небезпечного наслідку. Це правило діє в тих ситуаціях, коли в розвиток причинного ряду влітаються дії інших осіб, що, відповідно, обумовлює необхідність наступної юридичної оцінки декількох чинників, які певною мірою впливають на настання передбачених законом наслідків, є ключем до розв'язання питання про наявність (відсутність) підстави кримінальної відповідальності конкретної особи. Порушення ПДР одним водієм не виключає кримінальну відповідальність іншого водія ТЗ, який також порушив ПДР, і таке порушення є головною умовою заподіяння суспільно небезпечних наслідків, перебуває з ними в необхідному причиновому зв'язку [179].

Судова практика дотримується позиції про те, що порушення учасником дорожнього руху правил саме по собі не виключає винуватість іншого учасника руху і створення небезпеки учасником дорожнього руху, яку водій був у стані виявити, не звільняє того від обов'язку вжити заходи, необхідні для уникнення або зменшення шкідливих наслідків від створеної небезпеки [47].

Пунктом 1.4 ПДР встановлено, що кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці правила. Водночас, якщо учасник дорожнього руху все ж порушує ці правила, то інший водій, який опиняється у сфері дії цих обставин, зобов'язаний вжити всіх можливих від нього заходів для уникнення або зменшення шкідливих наслідків. Із цього приводу правова позиція ВС полягає у тому, що при встановленні причинового зв'язку необхідно враховувати і дії (бездіяльність) особи, яка керує ТЗ, і неналежне (у тому числі невинне) поведіння інших учасників руху (тобто пішохода), що також може виключити відповідальність водія. Крім того, при вирішенні питання про причинний зв'язок ураховується наявність у водія технічної можливості уникнути шкідливого наслідку. Якщо такої можливості не

було і встановлено, що аварійну ситуацію викликано не ним, то відповідальність водія виключається. У разі, коли вказану ситуацію було створено самим водієм-порушником, то відсутність технічної можливості уникнути шкідливих наслідків юридичного значення не має [182]. Як приклад можна навести вирок Охтирського міськрайонного суду від 05.01.2022 р. у справі № 583/5153/21 (провадження № 1-кп/583/102/22), в якому описано таку подію кр. п-ння: ОСОБА_4, керуючи легковим автомобілем «SCODASuperB», рухався у попутному напрямку за автомобілем «ВАЗ 2107», яким керував ОСОБА_5, наближаючись при цьому до примикання другорядної дороги, тобто до перехрестя. ОСОБА_4, діючи всупереч вимогам п. 14.6 а) ПДР, що забороняє здійснення обгону на перехресті, розпочав маневр обгону автомобіля «ВАЗ 2107», виїхавши при цьому на зустрічну смугу руху. У цей час водій автомобіля «ВАЗ 2107» ОСОБА_5, діючи всупереч вимогам п. 10.1 та п. 14.3 ПДР, не переконавшись перед початком зміни напрямку руху, що не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, зокрема автомобілю «SCODASuperB», що рухався за ним у попутному напрямку та вже почав маневр обгону, почав виконувати поворот ліворуч у бік примикання другорядної дороги. Суд констатував, що внаслідок обоюдних винних дій водіїв ОСОБА_4 та ОСОБА_5, що полягали в порушенні згаданих ПДР відбулося контактування керованих ними автомобілів і травмування водія ОСОБА_5, якому було спричинено тяжке тілесне ушкодження. При цьому порушення водієм ОСОБА_4 правил БДР не були вимушеними та обумовленими порушеннями правил БДР, допущеними з автомобілем ОСОБА_5. Суд встановив, що водій ОСОБА_4 мав технічну можливість запобігти виникненню ДТП, а отже і наслідків шляхом виконання ним вимог п.в 14.6 та 12.3 ПДР, а саме: п. 14.6 – «Обгін заборонено на: а) перехресті»; п. 12.3 – «У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки ТЗ або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди» [51]. Таким чином, у розглядуваній ситуації потрібно чітко встановити ким з водіїв було порушено відповідний п. ПДР, що призвело

до спричинення наслідку для здоров'я або життя потерпілого, оскільки те, що особа не дотрималася вимоги про те, що мала скористатися можливістю уникнути небезпеки, також є порушенням установленної заборони.

Питання про необережне співзаподіяння є складним і законодавчо не врегульованим. Відтак В. А. Мисливий вбачає вирішення цієї прогалини в тому, щоб замість протиставлення інститутів співучасті та співзаподіяння більш доцільним, на його думку, залишається пошук «родинних зв'язків». Вчений спростовує абсолютність твердження авторів про те, що винною у дорожньо-транспортному злочині може бути лише одна особа. На його думку, кримінальний закон і судова практика штучно розмежовують єдине необережне діяння, вчинене кількома особами, на одноособово вчинені окремі необережні злочини [138, с. 135].

2019 року народний депутат І. О. Лапін подав до Верховної Ради України законопроект № 10236 від 17.04.2019 р. «Про внесення доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил БДР». Пропонувалося доповнити ст. 286 КК України частиною четвертою такого змісту: «Звільняється від кримінальної відповідальності особа за вчинення злочину, передбаченого частинами першою-третьою цієї статті, крім порушення правил експлуатації транспорту, якщо такий злочин вчинено у зв'язку з порушенням правил БДР іншими учасниками дорожнього руху або внаслідок незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів» [208]. У Пояснювальній записці до законопроекту зазначалося, що «у законодавстві не враховується той факт, що особа може порушити ПДР вимушено, через створення аварійної ситуації іншими учасниками дорожнього руху, або ж внаслідок неналежного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів. На практиці це призводить до притягнення до кримінальної відповідальності водіїв за порушення правил БДР навіть у тих ситуаціях, в яких водій об'єктивно не міг запобігти заподіянню тілесних ушкоджень або загибелі іншої особи» [190]. На думку розробників, такий підхід не відповідає принципам верховенства права.

Вказаний законопроект було піддано критиці в науковій спільноті [14, с. 89].

Думається, що в таких випадках все ж мають бути передбачені заходи диференціації кримінально-правових наслідків вчиненого одним з учасників дорожньо-транспортної пригоди, за умови, що цьому передувала протиправна поведінка інших учасників дорожнього руху.

І на завершення розгляду питання про причинний зв'язок у аналізованих складах кр. п-нь не можна обійти увагою ще один важливий момент його встановлення при кваліфікації діянь, передбачених ст. 286-1 КК України. Йдеться про позицію ВС: «Тільки порушення ПДР, які містять у собі реальну можливість настання суспільно небезпечних наслідків і виступають безпосередньою причиною їх настання у кожному конкретному випадку ДТП, є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК. Керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, тобто порушення підп. «а» п. 2.9 ПДР не є елементом об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК, адже саме по собі не призводить до суспільно небезпечних наслідків, передбачених у цій статті» [166]. Думається, що, попри зміну законодавства підхід до встановлення причинного зв'язку у таких випадках не змінився. Тобто для встановлення причинного зв'язку у ст. 286-1 КК України слід також доводити, що наслідки настали в результаті порушення правил БДР чи експлуатації ТЗ (окрім стану сп'яніння). А отже, причинний зв'язок між порушенням правил безпеки руху або експлуатації транспорту та відповідними наслідками у ст. 286 та 286-1 КК України слід встановлювати за однаковими правилами.

Підсумовуючи, слід констатувати, що за результатами вивчення судових рішень у справах про досліджувані склади кр. п-нь чітко простежується обвинувальний ухил суду у випадках, коли внаслідок ДТП заподіяно наслідки, передбачені ст. 286 чи 286-1 КК України. І «рятівним» для обвинувачення у таких випадках є положення ПДР, що водій «не врахував дорожню обстановку». А це поняття визначається так: «дорожня обстановка – сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці

дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність і стан дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів), які повинен урахувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування ТЗ». Через неконкретизованість цього формулювання у випадку ДТП завжди матиме місце «неврахування дорожньої обстановки». А це фактично нівелює значення причинного зв'язку в таких кримінальних правопорушеннях.

У науці кримінального права до обов'язкових ознак об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст.ст. 286, 286-1 КК України, окремі науковці також зараховують час, під яким розуміється час керування ТЗ, тобто, коли ТЗ перебуває у русі [276, с. 748].

Однак вказане положення не сприймається сучасною практикою правозастосування. Судова практика визнає, що керування ТЗ – це не лише перебування його в русі. За ст. 286 КК України кваліфікуються порушення правил БДР або експлуатації транспорту, особою, яка перебуває навіть у транспортному засобі, який зупинено [178] або навіть поза ним.

Наприклад, Світловодський міськрайонний суд Кіровоградської області засудив винного за ч. 1 ст. 286 КК України за те, що він зупинив автомобіль марки «AUDI A 6», державний реєстраційний номер НОМЕР_1, який належить йому на праві приватної власності, за межами проїзної частини дороги по вулиці Михайла Грушевського біля будинку № 33 міста Світловодськ Кіровоградської області, покриття якої має схил. При цьому, діючи із злочинною самовпевненістю, передбачаючи настання суспільно небезпечних наслідків, але легковажно розраховуючи на їх відвернення, достовірно знаючи про несправний стан стоянкової гальмової системи автомобіля марки «AUDI A6», державний реєстраційний номер НОМЕР_1, допустив порушення вимог п.п. 31.1., 31.4., 31.4.1. «а» і «д» ПДР України та вимог п. п. 15.7, 15.12 ПДР України. В результаті невиконання вказаних норм залишений автомобіль самовільно поїхав і скоїв наїзд на громадянку, яка в цей час рухалася по пішохідному тротуару. У результаті порушення винним вимог ПДР України потерпілій спричинено тілесні ушкодження, які належать до категорії середніх, які спричинили тривалий розлад

здоров'я [54].

Як видається, більш правильно у цій ситуації було б кваліфікувати діяння за ст. 128 КК України.

Майже одностайні науковці в тому, що місце вчинення кр. п-ння не слід зараховувати до обов'язкових ознак об'єктивної сторони складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України [21, с. 105; 7, с. 23]. Так, А. А. Музика та Т. В. Родіонова, обґрунтовуючи факультативність цієї ознаки, стверджують, що справи про автотранспортні злочини завжди пов'язані з тим чи іншим місцем, де відбувається порушення правил БДР або експлуатації транспорту. Особливості місця як факультативної ознаки складу злочину не впливають безпосередньо на кваліфікацію вчиненого, проте можуть опосередковано позначитися на оцінці та встановленні інших ознак складу злочину [146, с. 153]. Таке наукове бачення цілком збігається з правозастосовною практикою. У п. 22 Постанови Пленуму ВС України «Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти БДР та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 р. № 14 зазначається, якщо під час виконання різних робіт за допомогою ТЗ було порушено правила БДР чи експлуатації транспорту, відповідальність настає саме за порушення цих правил, незалежно від місця, де їх було порушено. Якщо ж особа під час виконання таких робіт (навіть під час руху чи експлуатації транспорту) порушила не ці, а інші правила (наприклад, правила охорони праці, правила безпеки на вибухонебезпечних підприємствах тощо), її дії за наявності до того підстав підлягають кваліфікації за статтями КК, які передбачають відповідальність за недодержання саме інших правил, а у відповідних випадках – за злочини проти життя та здоров'я особи або за знищення чи пошкодження майна [202].

ВС у справі № 554/3796/17 (провадження № 51-411км19) зазначив те, що ОСОБА_1 керував автомобілем на території складського приміщення, не звільняло його від необхідності дотримуватися ПДР. Захисник стверджував, що складське приміщення не є автомобільною дорогою, а тому ОСОБА_1 на момент

ДТП не був учасником дорожнього руху. Тому вважає, що відповідальність за травмування потерпілої має нести особа, відповідальна за техніку безпеки згідно з нормативними актами у сфері охорони праці. Доводи захисника суд визнав безпідставними. ВС погодився з апеляційним судом у тому, що ПДР, відповідно до ЗУ «Про дорожній рух», встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація ТЗ окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил [180].

З таким підходом погодитися, з одного боку, важко, адже в ньому проглядаються ознаки розширеного тлумачення кримінально-правової норми, якщо йдеться про тлумачення словосполучення «правил БДР», що, у свою чергу, може мати наслідком необґрунтоване застосування кримінальної відповідальності до особи. Окрім цього, не слід забувати правовий принцип, що всі сумніви слід тлумачити на користь обвинуваченого.

З іншого боку – змістовно судова позиція є правильною: як ми вже зазначали, все, що не підпадає під поняття дорожнього руху, автоматично підпадає під поняття «експлуатації ТЗ» як альтернативної форми суспільно небезпечного діяння. Проте для усунення дискусії з цього приводу зі словосполучення «правил БДР» слово «дорожнього» варто було б виключити. Це не змінить обсягу криміналізації відповідного діяння, але усуне наукову дискусію.

До обов'язкових ознак складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, також зараховують обставини, оскільки вчинення цього кр. п-ння пов'язують із ситуацією підпорядкування руху ТЗ [272, с. 26; 7, с. 23]. Про обставини вчинення злочину як розмежувальну ознаку складів порушення правил безпеки виконання робіт з підвищеною небезпекою (ст. 272 КК України) та порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ (ст. 286 КК України), пише Л. П. Брич. Учена зазначає, що «в тих випадках, коли тотожність форми суспільно небезпечного діяння як ознаки складу злочину поєднується зі

збіжністю злочинного діяння, яке розглядається як явище, буває настільки щільною, що встановити відмінність у його сутності можливо лише за допомогою аналізу інших ознак об'єктивної сторони» [25, с. 293].

Аналіз судової практики показав, що суди не акцентують увагу на доведеності саме обставин вчинення цього кр. п-ння. Вочевидь, така ознака презюмується констатацією того, що вчинене діяння перебуває у сфері дії ПДР, від виконання яких особа, яка керує ТЗ, утримується. Об'єктивна сторона складу порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, є вужчою, аніж об'єктивна сторона конкретного, реально вчиненого кр. п-ння. Однак завдання правозастосовних органів полягає в тому, щоб у формулювання обвинувачення було покладено встановлення саме обов'язкових ознак складу кр. п-ння. Саме тому недопустимим є перевантажувати об'єктивну сторону складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України, зайвими ознаками, які не мають кримінально-правового значення.

І на завершення, слід нагадати, що в попередньому підрозділі, а також у попередніх публікаціях [269] обґрунтовувалася позиція про визнання ТЗ саме ознакою об'єктивної сторони складу кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України – його знаряддям.

Таким чином, слід констатувати, що обов'язковими ознаками об'єктивної сторони складів кр. п-нь, відповідальність за вчинення яких передбачена у ст.ст. 286, 286-1 КК України, є: суспільно небезпечне діяння; відповідний суспільно небезпечний наслідок; причинний зв'язок між ними та знаряддя вчинення цього кр. п-ння.

2.3 Суб'єкт складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Суб'єкт є обов'язковим елементом складу будь-якого кр. п-ння та відповідно до доктринальних положень кримінального права характеризується сукупністю ознак, які визначають законодавчі вимоги до особи, що може бути

визнана судом винною у вчиненні кр. п-ння. В цьому контексті йдеться саме про особу, яка підлягає кримінальній відповідальності. До обов'язкових ознак суб'єкта складу кр. п-ння зараховують те, що це має бути фізично осудна особа, яка вчинила кр. п-ння у віці, з якого відповідно до чинного КК України може наставати кримінальна відповідальність. Ці ознаки є загальними ознаками суб'єкта складу кр. п-ння.

Зміст осудності як обов'язкової ознаки складів кр. п-нь, передбачених у ст.ст. 286, 286-1 КК України, визначається тим, що на момент вчинення кр. п-ння фізична особа могла усвідомлювати суспільно небезпечний характер своїх дій та керувати ними. Законодавча конструкція осудності передбачає поєднання інтелектуальної та вольової ознаки. Водночас передумовою для юридичного критерію осудності є відповідний психічний стан особи, який визначається здатністю особи відповідного віку та рівня соціально психологічного розвитку оцінювати суспільно небезпечний характер свого діяння. Обсяг кримінально-правової осудності суб'єкта складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України, визначається психічним ставленням особи винятково до вчинюваного кр. п-ння та його суспільно небезпечних наслідків.

Законодавчо презюмується, що повна осудність суб'єкта цих складів кр. п-нь з'являється в особи, яка до моменту їх вчинення досягнула шістнадцяти років. Констатується, що з досягненням цього віку в особи формується розуміння фактичної сторони вчинюваного кр. п-ння. Особа усвідомлює, що дорожній рух – це складна система дозволів і заборон, які працюють задля убезпечення всіх учасників дорожнього руху. Керування ТЗ – це не лише набуття технічних навичок водіння, але, що, особливо важливо, знання ПДР і вміння реагувати на відповідну дорожню обстановку. Таким чином, формується усвідомлення особою соціальної значущості тих суспільних відносин, яким заподіюється істотна шкода в результаті порушення установлених заборон. Результатом цього є здатність особи в такому віці зрозуміти зміст заходу кримінально-правового характеру, який застосований до неї за порушення кримінально-правової заборони. Здатність усвідомлювати свої дії (бездіяльність) повинна бути

поєднана зі здатністю контролювати, керувати своїми вчинками, бо свідомість і воля завжди взаємопов'язані й тільки у своїй сукупності визначають характер поведінки особи у конкретній життєвій ситуації [108, с. 164].

У доктрині кримінального права не виникає дискусій щодо визначення вікової осудності суб'єктів складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України. Наприклад, Є. В. Жученко відзначає, що типовим портретом особи, яка вчинила кр. п-ння у сфері БДР є такий: чоловік 29–39 років (29,7%), громадянин України (99,6%), із повною загальною та базовою загальною середньою освітою (31,1%) [44, с. 149]. М. М. Рудик пише, що інші вікові групи злочинців мали такий вигляд: особи віком 14–16 років – 4,4%; особи віком 40–50 років – 12%; особи віком понад 50 років – 6% [90, с. 352].

Розширення кола ознак суб'єкта відбувається шляхом включення до конструкції окремого складу кр. п-ння, передбаченого статтею Особливої частини КК України, додаткових ознак, які мають кримінально-правове значення та вказують на спеціального суб'єкта складу кр. п-ння.

Суб'єкт складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є спеціальним. У назві статей вказано на множину суб'єктів, тоді як у диспозиції ч. 1 ст. 286 КК України передбачено «особу, яка керує ТЗ», а у ч. 1 ст. 286-1 КК України – «особу, яка керує ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції». Такі текстуальні розбіжності не сприяють дотриманню принципу юридичної визначеності. Це особливо важливо, коли йдеться про встановлення ознак особи, яка підлягає кримінальній відповідальності. В цій ситуації слід визнати, що саме формулювання диспозиції ч. 1 ст.ст. 286, 286-1 КК України є більш обґрунтованим з наступних міркувань.

Законодавче формулювання підстави кримінальної відповідальності, яке зазначено у ч. 1 ст. 2 КК України, прив'язується саме до особи, яка вчинила суспільно небезпечне діяння, яке містить склад кр. п-ння. У ч. 2 ст. 27 КК України виконавцем (співвиконавцем) визнається «особа, яка безпосередньо чи шляхом використання інших осіб, що відповідно до закону не підлягають

кримінальній відповідальності за скоєне, вчинила кр. п-ння, передбачене КК України». Саме задля дотримання точності та однозначності в текстуальному описі ознак складу кр. п-ння пропонується позначити суб'єкта цих складів кр. п-нь саме в однині – тобто як особу.

У тексті КК України відсутнє тлумачення поняття «особа, яка керує ТЗ». Хоча таке тлумачення у примітці до статті знизило б кількість дискусійних моментів у процесі кваліфікації. Бланкетний спосіб викладу змісту кримінально-правових норм, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, при з'ясуванні ознак суб'єкта цього складу кр. п-ння також обумовлює доцільність звернутися до іншогогалузевого законодавства.

Законодавство про дорожній рух послуговується узагальненим терміном «учасник дорожнього руху», зміст якого розкривається із застосуванням різних підходів. Так, ч. 1 ст. 14 ЗУ «Про дорожній рух» від 30.06.1993 р. № 3353-ХІІ передбачено, що учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою ТЗ [197]. ПДР під учасником дорожнього руху розуміють особу, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається в кріслі колісному [200]. Поняття формулюється через його обсяг.

Переважна більшість причин і факторів, що впливають на вчинення ДТП, пов'язана з діями особи, яка керує ТЗ, тобто водія [262, с. 331]. У розумінні ПДР, водій – особа, яка керує ТЗ і має посвідчення водія. До категорії водіїв також зараховують особу, яка навчає керуванню ТЗ, перебуваючи безпосередньо у транспортному засобі. У постанові Об'єднаної палати ККС ВС від 04.09.2023 р. у справі № 702/301/20 (провадження № 51-944кмо23) звертається увага на підвищену суспільну небезпеку дій осіб, які керують ТЗ, не маючи достатніх теоретичних і практичних знань і не отримавши у передбаченому законом порядку посвідчення водія, оскільки вірогідність настання ДТП у такому разі є значно вищою, а тому попереджувальна мета додаткового покарання у виді

позбавлення права керувати ТЗ тут набуває особливого значення [167].

З огляду на небезпеку заподіяння шкоди через діяння особи, яка керує ТЗ і не пройшла у встановленому порядку процедури отримання посвідчення водія, судова практика визнає суб'єктом кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, особу, яка керує ТЗ, незалежно від того, чи має вона на це право. За певних умов до відповідальності за цими статтями може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу та перебуває під час навчальної їзди поруч з учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо) [202].

Передумовою кримінальної відповідальності майстра виробничого навчання або інструктора є те, що п. 24.5 ПДР визначено, що навчальна їзда на дорогах дозволяється тільки у присутності спеціаліста з підготовки водіїв і за достатніх початкових навичок водіння у того, хто навчається. ТЗ (за винятком автобусів), які використовуються для навчання, також повинні бути обладнані додатковими педалями зчеплення (у разі, коли конструкція ТЗ передбачає педаль зчеплення), акселератора (у разі, коли конструкція ТЗ допускає можливість обладнання такою педаллю) і гальмування, дзеркалом або дзеркалом заднього виду для спеціаліста з підготовки водіїв (п. 24.8 цих Правил).

Щодо суб'єкта розглядуваних складів кр. п-нь наявна правова позиція. У постанові від 12.11.2019 р. (провадження № 51-1866км19) ВС зазначає, що сам собою факт завдання шкоди автомобілем чи іншим ТЗ не є визначальним для кваліфікації діяння за статтею 286 КК України. Суб'єктом цього кр. п-ння може бути особа, яка здійснює усвідомлену цілеспрямовану діяльність з використанням відповідних його функцій [169]. Суд встановив, що ОСОБА_6, сівши в автомобіль, не мала наміру заводити двигун, рухати автомобіль або здійснювати будь-які дії, які можуть бути визначені як керування автомобілем, а намагаючись лише ввімкнути магнітолу, слідуючи чиємусь підказуванню, що для цього слід повернути ключ у замку запалювання, рух автомобіля після повернення ключа був для неї несподіванкою [169].

Як уже зазначалося, кримінально-правове поняття «особа, яка керує ТЗ» і поняття «водій» за змістом не є тотожними. Вочевидь, незважаючи на різницю у

змістовних ознаках, усе ж слід констатувати, що на особу, яка керує ТЗ, покладаються ті самі обов'язки, що передбачені ПДР для водіїв. Відсутність посвідчення водія у такої особи не змінює суті того, що, керуючи ТЗ, вона фактично вступає у відносини дорожнього руху на рівні з іншими учасниками. Головна вимога щодо будь-якого учасника дорожнього руху – це не створювати своїми діями загрозу безпеці дорожнього руху. На підставі проведеного дослідження науковці серед детермінант дорожньо-транспортних пригод важливу роль відводять легковажній поведінці водіїв, виділяючи такі її прояви: егоїзм, установки на досягнення власних цілей, нехтування інтересами інших учасників дорожнього руху; прагнення приховати інші правопорушення; ігнорування можливостей настання тяжких наслідків; прояви правового нігілізму; ігнорування сигналів і знаків заборони; хуліганські спонукання; самоствердження; схильність до необачних рішень; невірний розрахунок під час оцінки дорожньої обстановки; нехтування вад здоров'я тощо [11; 163].

Пропонуючи розширити коло суб'єктів складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, В. В. Бесчастна вносить пропозицію доповнити ч. 1 ст. 286 КК України вказівкою на порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка користується ТЗ і перебуває в ньому під час руху (пасажиром). Авторка вважає, якщо пасажир, незважаючи на всі передбачені щодо нього вимоги БДР, грубо їх порушує, і це призводить до тяжких наслідків, то вбачається, що він має нести кримінальну відповідальність за ст. 286 КК України. Вочевидь, позиція є дещо спірною. Обов'язки та права пасажирів, як і пішоходів, визначено відповідно розділами 5 та 4 ПДР. Пунктом 5.3 ПДР визначено види поведінки пасажирів, яка є забороненою, зокрема: а) під час руху відвертати увагу водія від керування ТЗ і заважати йому в цьому; б) відчиняти двері ТЗ, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі; в) перешкоджати зачиненню дверей та використовувати для їзди підніжки і виступи ТЗ; г) під час руху стояти в кузові вантажного автомобіля, сидіти на бортах або в необладнаному для сидіння місці [200]. Порушення цих заборон може спричинити настання

суспільно небезпечних наслідків для самого пасажирів, водія чи інших осіб. Залежно від виду порушеної заборони, можна передбачити різні форми кримінальної відповідальності такого пасажирів. Зокрема, якщо це поведінка, яка не спрямована на вплив на водія з метою перехопити керування ТЗ, але пов'язана з порушенням інших заборон, що спричинило настання наслідку у вигляді загибелі людей чи інших тяжких наслідків, то таке діяння може бути кваліфіковане за ст. 291 КК України як порушення чинних на транспорті правил.

Узагальнюючи наявні в науці позиції щодо суб'єкта цього складу кр. п-ння, І. С. Радковська робить висновок, який охоплює такі аспекти: 1) суб'єкт загальний, ним є фізична осудна особа, якій до вчинення злочину виповнилося 16 років; 2) таким суб'єктом можуть бути пасажирів, пішоходи, велосипедисти, погоничі й пастухи худоби, особа, яка керує гужовим транспортом, водії, які керують човнами, байдарками, маломірними суднами; 3) це ті самі особи, які при виготовленні, переобладнанні, ремонті ТЗ порушили відповідні правила, норми і стандарти [211, с. 53–54]. З огляду на наявні тенденції теорії та правозастосовної практики, видається необґрунтованим включення до складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, такого суб'єкта як пасажир.

Якщо ж пасажир намагається вплинути на водія під час руху, захопити керування ТЗ чи скерувати його в іншому напрямі, перебрати на себе функцію керування ТЗ, тобто, коли йдеться про порушення заборони, передбаченої п. 5.3 розділу 5 ПДР, що спричинилося до заподіяння суспільно небезпечного наслідку та за наявності інших ознак об'єкта та суб'єктивної сторони, то такі дії слід кваліфікувати за відповідною частиною ст. 286 чи 286-1 КК України. У цьому випадку пасажирів слід визнати особою, яка керує ТЗ.

У контексті ознак суб'єкта складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, в одному з прикладів із судової практики суд окремо зазначає, що для кваліфікації дій винного за ст. 286 КК України не має значення, чи керувала особа власним ТЗ, який належить їй на праві власності, чи керувала ТЗ, який належить іншій особі, – фізичній чи юридичній, вчинила ДТП під час роботи чи у вільний від роботи час, керувала ТЗ правомірно або в результаті самовільного

захоплення і крадіжки, чи були в винного в момент керування ТЗ права водія або він не мав чи був їх позбавлений. Вказані обставини мають значення лише при вирішенні судом питання про відшкодування шкоди (моральної та матеріальної), яка завдана кримінальним правопорушенням, який передбачено ст. 286 КК України» [42].

Визначившись із спільними підходами до розуміння суб'єкта у складах кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України, перейдемо до відмінностей між ними. Ч. 1 ст. 286-1 КК України передбачає: «Порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження». Тобто суб'єктом складу цього кр. п-ння є не лише особа, «яка керує ТЗ», а особа, яка, крім цього, перебуває «у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» – так званому «стані сп'яніння¹».

Як ми вже зазначали, питання про місце стану сп'яніння у структурі складу кр. п-ння є дискусійним. Не заглиблюючись у відповідну дискусію, погодимося з позицією В. А. Мисливого, що стан сп'яніння безпосередньо впливає на поведінку особи, яка керує ТЗ, – хибне сприйняття дорожньої обстановки, дорожньої розмітки, знаків і сигналів, порушення координації рухів водія, збільшення кількості зайвих і помилкових його дій, зниження швидкості та послідовності виконання операцій з керування ТЗ, зниження уваги і швидкості реакції на небезпеку, що закономірно призводить до створення аварійної обстановки й настання суспільно небезпечних наслідків [134, с. 69].

Проте ми не можемо однозначно погодитися з наступним висновком науковця, що спроба віднесення керування ТЗ у стані сп'яніння лише до ознак суб'єкта цього кр. п-ння, зокрема, лише до його стану, є необґрунтованою, оскільки вказане порушення стосується і об'єктивної, і суб'єктивної сторони

¹ Далі для зручності ми послуговуватимемося саме цим умовним терміном.

складу кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України. Тому керування ТЗ у стані сп'яніння має розглядатися як ознака, що одночасно характеризує і об'єктивну, і суб'єктивну сторону цього кр. п-ння [134, с. 69].

Як видається, при вирішенні цього питання слід виходити з такого: розподіл ознак складу кр. п-ння на елементи є доволі умовним; відповідні дискусії мають суто теоретичний характер, незалежно від належності ознаки до того чи іншого елементу більш важливий її статус: обов'язкової, факультативної чи такої, що не має кримінально-правового значення; введення законодавцем ст. 21 «Кримінальна відповідальність за кр. п-ння, вчинені у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» у розділ IV Загальної частини КК України «Особа, яка підлягає кримінальній відповідальності (суб'єкт кр. п-ння)» означає, що законодавець вирішив відповідну дискусію і зарахував стан сп'яніння до ознак суб'єкта.

Також не будемо глибоко занурюватися у питання сутності стану сп'яніння, оскільки вони достатньо детально прописані нормативному документі Інструкція «Про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції», яка затверджена наказом МВС України, МОЗ України від 09.11.2015 р. № 1452/735 [199].

Проте саме в аспекті питань суб'єкта аналізованих кр. п-нь вважаємо за доцільне розглянути питання про те, хто підлягатиме відповідальності за спричинення шкоди життю чи здоров'ю потерпілого так званим «безпілотним» ТЗ.

У цьому аспекті слід зацентрувати увагу, що розвиток транспортної галузі ставить нові виклики перед учасниками дорожнього руху. Механізмами штучної інтелектуалізації також можна назвати функції круїз-контроль і адаптивного круїз-контролю. Поряд з позитивними сторонами, зокрема, енергоощадності, автоматизації трафіку, захист довкілля тощо, все ж заходи безпеки мають бути першочерговими. Розробники цих сервісів дотримуються різних пріоритетів.

Так, компанія Google першою розробила технологію автономного керування автомобілем, однак до комерційного її впровадження ставилася вкрай обережно, вишукуючи різні додаткові удосконалення, які б усунули щонайменші сумніви щодо можливості перевершити людину-водія за рівнем безпеки. Натомість компанія Tesla бралася до покрокового поетапного втілення своєї власної технології автомобільного самокерування, провідуючи принцип, що автономні системи вже й так є надійнішими за людей-водіїв [71, с. 51].

Як відомо, у електрокарів виробника Tesla вже давно є сервіс паркування без участі водія. На 2025 рік компанія Tesla запланувала офіційний запуск автономного сервісу роботаксі. Паралельно компанія розробляє новий, повністю автономний електромобіль – двомісний Cybercab без керма та педалей, серійне виробництво якого має розпочатися 2026 року [223].

Попередниками у царині роботаксі, як приклад, можна назвати компанію General Motors, яка 2021 року запустила безпілотне таксі Cruise – сервіс поїздок без водія у великому місті Сан-Франциско (США, Каліфорнія). Однак, уже 24.10.2023 р. Каліфорнійський департамент транспортних засобів призупинив дію дозволу Cruise на експлуатацію автономних ТЗ без водія безпеки. Підставою для такого рішення була ДТП, яка мала місце у жовтні 2023 р. за участю Cruise. У Сан-Франциско водій, керуючи ТЗ, здійснює наїзд на жінку та залишає місце вчинення ДТП. Після цього роботаксі Cruise теж наїхало на потерпілу та протягло її за собою ще на 6,1 м зі швидкістю 11 кілометрів на годину [80].

California DMV (державний орган, який уповноважений ухвалювати рішення у сфері БДР) за результатами розгляду ДТП заявив, що автомобілі виробника є небезпечними для експлуатації населення, а використання їх на дорогах загального користування містить необґрунтовані ризики для суспільства [80]. Цій події також передувала низка небезпечних ситуацій, пов'язаних із блокуванням дороги для екіпажів служб екстреного реагування та інших водіїв, перевищення швидкості, проблеми із зверненням за дистанційною допомогою, наїздом на пішоходів тощо. Як уже зазначалося, до компанії General Motors було застосовано захід впливу у вигляді призупинення дії дозволу на експлуатацію

роботаксі. Генеральний директор General Motors пішов у відставку. У травні 2024 р. виробництво автомобілів Cruise було відновлено.

Європа також у цьому напрямі не відстає. 2026 року американська компанія Uber і китайська Momentum планують запустити роботаксі в Європі. Сьогоднішня тенденція така, що гіганти автопромів не полишають намірів впроваджувати у виробництво, тестувати та використовувати самокеровані технології у своїй сервіси. І це не лише Tesla та General Motors, а й Mercedes, Volkswagen, BMW, Audi, Volvo та інші.

2024 року електрокари Tesla отримали нову функцію Actually Smart Summon (ASS), що перекладається як «дійсно розумний виклик». Ця опція дозволяє електромобілям переміщуватися по паркувальному майданчику автономно, без водія у салоні та під'їхати до водія або ж перенаправитися в інше місце, обране ним. Інша функція Dumb Summon дозволяє переміщувати автомобіль вперед і назад натисканням елементів управління у мобільному застосунку. Компанія Tesla має намір удосконалювати технології та збільшувати відстань, яку електрокар може проїхати без водія.

Науковці прогнозували, що безпілотний автотранспорт сприятиме виключенню значної кількості інших умисних і необережних порушень правил БДР, зокрема тих, що зумовлюють вчинення ДТП: недотримання швидкості руху, виїзд на зустрічну смугу руху, порушення правил проїзду перехресть, залізничних переїздів та інших грубих порушень безпеки. Враховуючи, що найбільшу питому вагу всіх ДТП складають зіткнення ТЗ, а також наїзди на пішоходів, видаються очевидними потенційні резерви запобігання аварійності з упровадженням безпілотного автотранспорту [130, с. 161].

Проте безконтактні технології в автокарах не виключають виникнення дорожньо-транспортних пригод. Технологічний арсенал безпілотного автотранспорту також може давати збій та бути джерелом, що спричиняє заподіяння шкоди для життя та здоров'я людей. Відтак такі випадки мають потрапляти у сферу кримінально-правового регулювання.

Слід погодитися з науковцями в тому, що впровадження безпілотного

автотранспорту потребує додаткового та окремого правового регулювання і, що особливо важливо, в контексті визначення кримінально-правових засобів протидії кримінальним правопорушенням, вчинених з використанням безпілотних ТЗ [165, с. 95; 140, с. 152].

Дослідники В. А. Мисливий та А. П. Кліпановський насамперед пропонують визначитися із суб'єктом, відповідальним за дотримання БДР або експлуатації цього транспорту, та визначає перелік осіб, серед яких, зокрема, називає: а) власника або користувачів безпілотного автомобільного транспорту, відповідальних за його безпечну експлуатацію; б) конкретні розробники комп'ютерних програм, призначених для конкретного безпілотного автомобіля; в) особи, які безпосередньо контролюють безпечне використання комп'ютерних програм на такому безпілотному автомобілі; г) особи, які перебувають у безпілотному автомобілі та зобов'язані здійснювати безпосередній контроль за безпекою його експлуатації [140, с. 152].

Як вихід із ситуації на майбутнє можна при формулюванні ознак складу кр. п-ння виключити вказівку на суб'єкта – особу, яка керує ТЗ. Але таке формулювання насправді лише ускладнювало б кваліфікацію вчиненого за участю безпілотного ТЗ.

У цьому контексті також спрацьовує концепція визнання ТЗ саме знаряддями вчинення кр. п-ння. У разі порушення ПДР у результаті переміщення безпілотного ТЗ і заподіяння істотної шкоди для життя та здоров'я особи слід вбачати опосередковане виконання об'єктивної сторони складу кр. п-ння. Кримінальну відповідальність має нести особа, яка відповідальна за безпечну експлуатацію цього ТЗ. Це може бути також уповноважена особа підприємства, установи, організації, на яку покладено обов'язок забезпечувати безпечну експлуатацію ТЗ. Таким суб'єктом також може бути, наприклад, віддалений оператор безпілотного ТЗ у разі виникнення складної дорожньої обстановки. Якщо ТЗ перебуває у віданні чи користуванні юридичної особи, то слід розглянути можливість застосування заходів кримінально-правового характеру до такої юридичної особи. В цьому аспекті слід зробити наголос саме на

юридичних особах, власниках безпілотного транспорту.

Бланкетний спосіб викладу диспозиції розглядуваної норми все ж потребуватиме унормування галузевого законодавства щодо врегулювання залучення безпілотних автомобілів у сферу дорожнього руху.

Цивілісти відзначають, що суб'єктом цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану безпілотним автомобілем, не можна визнавати виготовлювача автомобіля та розробника програмно-апаратного модуля. Завдання шкоди безпілотним автомобілем жодним чином не впливає на визначення суб'єкта цивільно-правової відповідальності за завдану ним шкоду, – ним є його власник [77, с. 98–99]. Загалом визначеність із цим аспектом у цивільно-правовій доктрині обумовлена нормами цивільного законодавства про відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки.

Вочевидь, що більш складним буде процес із врегулювання безпекової складової використання безпілотних автомобілів. На рівні держави слід розробити норми, які визначають вимоги щодо стандартизації, сертифікації безпілотного транспорту, вимог щодо програмного забезпечення, цифровізації дорожньої інфраструктури, здатної забезпечити комунікацію з безпілотним транспортом тощо. Окрім цього, слід підготувати суспільну думку щодо безпечності безпілотних ТЗ.

Ну і очевидно, що застосування кримінально-правової норми про вчинення у стані сп'яніння кр. п-ння власником або користувачем безпілотного автомобільного транспорту, які відповідальні за його безпечну експлуатацію; чи розробників комп'ютерних програм, призначених для конкретного безпілотного автомобіля; чи осіб, які безпосередньо контролюють безпечне використання комп'ютерних програм на такому безпілотному автомобілі, буде неможливим.

Це свідчить, що не варто пробувати «впихати» нові правовідносини у старі норми. Питанню про відповідальність за спричинення шкоди внаслідок «нештатних» дій безпілотного ТЗ має бути присвячена окрема спеціальна норма, а до того часу воно повинно вирішуватися за правилами опосередкованого заподіяння шкоди.

2.4 Суб'єктивна сторона складів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Суб'єктивна сторона складу кр. п-ння становить психічне відображення об'єктивних ознак кр. п-ння. Правильно зазначає Є. Л. Стрельцов, що «для остаточної правової кваліфікації суспільно небезпечних діянь потрібно враховувати, що все суб'єктивне тією чи іншою мірою повинно обов'язково об'єктивізуватися, тобто набути зовнішнього вираження. Саме поєднання зовнішніх дій конкретної фізичної особи з установленням її внутрішнього ставлення до свого вчинку і надає необхідні передумови для якісної кваліфікації суспільно небезпечних діянь» [226, с. 169].

У кримінальному праві сформувалося загалом усталене розуміння вини як обов'язкової ознаки суб'єктивної сторони будь-якого складу кр. п-ння. Кримінально-процесуальне законодавство включає до предмета доказування по кожному кримінальному правопорушенню винуватість обвинуваченого у вчиненні кр. п-ння, форму вини, мотив і мету вчинення кр. п-ння (п. 2 ч. 1 ст. 91 КПК України). У загальному вченні про склад кр. п-ння мотив, мета та емоційний стан зараховують до факультативних ознак суб'єктивної сторони складу кр. п-ння. Їхня трансформація в обов'язкову ознаку складу кр. п-ння відбувається у випадках, якщо якась із цих ознак вказана у диспозиції статті або впливає із змісту статті.

Доктринальні положення щодо форми вини у складах кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, розділилися. Одні науковці вважають, що суб'єктивна сторона характеризується змішаною формою вини [21, с. 121], інші вбачають тут змішану або необережну форму вини [110, с. 408; 113, с. 144]. Дискусія є предметною, з огляду на відсутність законодавчого позначення форм вини у змісті кримінально-правової норми.

В окремих випадках використані в обвинувальних вироках формулювання

щодо форми та змісту вини у розглядуваних складах кр. п-нь є досить таки неточними. У вироку Ананьївського районного суду Одеської області від 20.04.2021 р. у справі № 491/147/18 (провадження № 1-кп/491/9/21) зазначено, що в діях ОСОБА_4 вбачається змішана форма вини у вигляді протиправної самовпевненості та протиправної недбалості, оскільки ОСОБА_4 сів за кермо автомобіля та здійснював керування ним у стані сп'яніння, при цьому, виявивши технічні несправності у системі зовнішнього освітлення, не припинив рух автомобіля, продовжив рух, відволікшись при цьому на панель приладів і переставши слідкувати за дорожньою обстановкою. Виїхав за межі проїзної частини на правий тротуар, де здійснив наїзд на ОСОБА_5, яка перебувала на узбіччі проїжджої частини [29]. Вочевидь, що в описаному випадку суд ототожнює змішану вину з видами необережності як законодавчо визнаної форми вини, що загалом є юридично нелогічним твердженням. В іншому прикладі суд використовує при формулюванні обвинувачення термінологію, яка законодавчо не відповідає жодній формі вини. Так, зазначається, що «ОСОБА_4 вчинив неумисний тяжкий злочин, передбачений ч. 2 ст. 286 КК України» [31].

Законодавче поняття вини містить вказівку на дві форми вини – умисел і необережність. Змішана форма вини визнається кримінально-правовою доктриною та передбачає різне ставлення винного відповідно до суспільно небезпечного діяння та суспільно небезпечних наслідків. У контексті порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, вбачається, що до діяння може бути і умисел, і необережність, а психічне ставлення до наслідку – лише необережним [21, с. 123]. В. В. Бесчастна констатує, що в разі умисного ставлення до порушення ПДР ставлення до їх порушення може виражатися лише у формі прямого умислу [21, с. 123].

Противники змішаної форми вини у складі суб'єктивної сторони кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, апелюють до конструкції самої кримінально-правової норми. Так, Я. В. Матвійчук пише, що порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, не містить окремого складу злочину, а є лише адміністративним правопорушенням, тому психічне ставлення

особи, яка керує ТЗ, до факту порушення правил з погляду форми вини не може трактуватися як юридична категорія. На думку ученого, наявність необережної форми вини щодо наслідків сама собою означає наявність необережної вини щодо всього діяння [120, с. 119].

Критикуючи загалом такий підхід, О. Пушкар зазначає, що при запереченні змішаної форми вини в багатьох злочинах науковці обґрунтовують «можливість об'єктивного ставлення в вину, що неприйнятно для сучасного вітчизняного кримінального права» [210, с. 390].

Як прихильник змішаної форми вини, Г. С. Крайник вважає, що до цієї категорії злочинів належать ті, в яких діяння, що є порушенням яких-небудь правил безпеки, саме по собі, тобто у відриві від наслідків, є адміністративним чи дисциплінарним правопорушенням, і тільки настання суспільно небезпечних наслідків, причинно пов'язаних з діянням, робить усе вчинене злочином [105, с. 103]. Водночас, дотримуючись концепції змішаної форми вини, учені зазначають, що за наявності цієї форми вини важливим є питання про те, яким загалом є злочин, учинений суб'єктом злочину, – умисним чи необережним [108, с. 199; 105, с. 106].

Наприклад, В. І. Борисов зазначає, що вирішення цього питання залежить від того, яка об'єктивна ознака конкретного виду кр. п-ння є найважливішою для визнання діяння кримінальним правопорушенням і для оцінки ступеня його суспільної небезпечності [108, с. 199]. Порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, зараховують до першої групи кр. п-нь зі змішаною формою вини, в яких вирішальне значення має необережне ставлення до наслідків. Тому кр. п-ння загалом визначають як необережні [154, с. 642; 153, с. 157; 105, с. 104].

Необґрунтованим з точки зору кримінально-правової доктрини слід визнавати встановлення різних форм вини щодо суспільно небезпечного діяння та суспільно небезпечних наслідків у складах кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України. При визначенні ознак суб'єктивної сторони слід відштовхуватися від законодавчих дефініцій видів необережної форми вини.

Такий висновок слід зробити, виходячи з психічного ставлення винного до суспільно небезпечних наслідків, яке є необережним. У необережній формі вини кримінальний закон не передбачає встановлення окремого психічного ставлення до суспільно небезпечного діяння та суспільно небезпечних наслідків. Саме тому при кваліфікації порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, слід встановлювати лише можливість усвідомлення настання суспільно небезпечних наслідків.

Слід відзначити, що у процесі аналізу судової практики не було встановлено випадків, коли в мотивувальній частині вироку встановлювалося суб'єктивне ставлення винного до самого суспільно небезпечного діяння. Суди констатують порушення правил БДР або експлуатації транспорту з вказівкою на конкретні пункти з ПДР, яких недотримався винний, але не з'ясовують психічне ставлення до цього процесу.

У судовій практиці майже класичним слід визнати вживання судами позначення «виявив неухважність», «був неухважним». Це оціночне поняття, яке не використовується законодавцем у понятті вини. У вироку Чортківського районного суду Тернопільської області від 06.01.2022 р. у справі № 608/1140/21 (провадження № 1-кп/608/76/2022) зазначалося, що під час керування автомобілем обвинувачений ОСОБА_4 не був достатньо уважним і не стежив належно за дорожньою обстановкою, щоб в разі її зміни своєчасно відреагувати та не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху, завдавати шкоди життю та здоров'ю громадян [62]. Окрім цього, суд жодним іншим чином не встановлює суб'єктивне ставлення обвинуваченого до вчиненого суспільно небезпечного діяння та суспільно небезпечних наслідків.

Більш описовим у цьому аспекті є вирок Нікопольського міськрайонного суду Дніпропетровської області від 06.01.2022 р. у справі № 182/6113/19 (провадження № 1-кп/0182/94/2022), в якому зазначалося, що, не проявивши належної уваги та обережності, обвинувачений ОСОБА_3 не діяв таким чином, щоб не наражати на небезпеку життя і здоров'я громадян, будучи неухважним до дорожньої обстановки, її змін, не передбачаючи можливості настання суспільно

небезпечних наслідків свого діяння, хоча повинен був і міг їх передбачити, не маючи будь-яких перешкод технічного характеру, продовжив рухатися прямолінійно на червоний сигнал світлофора, що забороняє йому рух [48]. У цьому вирокі суд зацентрував увагу на встановленні психічного ставлення особи, яка керує ТЗ, до настання суспільно небезпечних наслідків.

Аналіз судової практики засвідчує підтримання судами позиції про необережну форму вини у складах порушення правил БДР або експлуатації транспорту, особами, які керують ТЗ. Вочевидь, така позиція є більш обґрунтованою, оскільки суб'єктивну сторону цих складів кр. п-нь визначає саме суб'єктивне ставлення до можливості настання суспільно небезпечних наслідків. Доцільно стверджувати про усвідомлене, але не про умисне порушення правил БДР або експлуатації транспорту. У кримінальному правопорушенні з матеріальним складом суспільно небезпечне діяння, суспільно небезпечний наслідок і причиновий зв'язок становлять єдність ознак об'єктивної сторони. Визначення вини в цих складах передбачає встановлення психічного ставлення винного до сукупності цих об'єктивних ознак, орієнтуючись саме на законодавче визначення видів вини у КК України.

Так, В. А. Мисливий зазначає, що у структурі необережних злочинів переважну більшість складають порушення правил БДР та експлуатації транспорту (вони в середньому становлять до 75% від усіх зареєстрованих необережних злочинів) [133, с. 158].

Дослідниця О. В. Гороховська підтримує позицію про те, що антисоціальні погляди і звички властиві й суб'єктам необережних злочинів, до них вчена зараховує недисциплінованість, безтурботність, нехтування правилами обережності, а з погляду емоційно-вольового – підвищена емоційність, недостатньо реалістичний підхід до оцінки своїх життєвих цілей і можливостей [76, с. 127]. Вочевидь, що прийнятно до порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, до цих особистісних детермінант винного слід також долучити і технічний фактор. Так, Н. О. Федчун зазначає, що в разі злочинної необережності під час поведіння із джерелами підвищеної небезпеки

ступінь (кількість) і характер (якість) суспільної небезпеки визначають не стільки рівнем моральної зіпсованості особи, скільки сферою діяльності суб'єкта, способом використання ним знарядь і засобів, ситуацій, за яких скоєно злочин, а також багатьма іншими обставинами, що можуть бути випадковими для суб'єкта [260, с. 102].

Обсяг необережної форми вини визначається законодавцем через кримінально-протиправну самовпевненість і кримінально-протиправну недбалість. У судовій практиці не частими є випадки, коли суди вказують вид необережності, з якою вчиняється діяння. Так, у вироку Слов'янського міськрайонного суду Донецької області від 04.01.2022 р. у справі № 243/13283/21 (провадження № 1-кп/243/991/2021), суд, кваліфікуючи дії ОСОБА_5 за ч. 2 ст. 286 КК України, вказав, що, діючи необережно, легковажно, розраховуючи на запобігання дорожньо-транспортній пригоді, маючи об'єктивні можливості у світлі фар спостерігати за дорожньою обстановкою, а також своєчасно реагувати на її зміни, після виявлення перешкоди для руху у вигляді пішохода, ОСОБА_6 невірно оцінив дорожню обстановку, своєчасно не вжив заходів для зменшення швидкості аж до зупинки автомобіля, або безпечного для інших учасників об'їзду перешкоди, скоїв наїзд правою частиною кабіни та кузова на пішохода ОСОБА_6, який перебував на правому краю проїзної частини [55].

Зміст необережної форми вини визначається поєднанням інтелектуальних і вольових ознак, що характерні для відповідних законодавчо визначених видів вини. При кримінально-протиправній самовпевненості особа передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), але легковажно розраховувала на їх відвернення. У законодавчому формулюванні кримінально-протиправної самовпевненості відсутня вказівка на усвідомлення винним суспільної небезпеки вчиненого ним діяння. Вочевидь, що така вказівка не має кримінально-правового значення з огляду на те, що у необережній формі вини особа може усвідомлювати суспільно небезпечний характер свого діяння.

Особа, яка перебирає на себе функції керування ТЗ, усвідомлює суспільну

небезпеку свого діяння через розуміння характеристик знаряддя, над яким встановлює контроль, а також через оцінювання своєї здатності його безпечного використання. Усвідомлення також передбачає розуміння соціального значення свого діяння, тобто його соціальної шкідливості, зміст якої проявляється у керуванні ТЗ з порушенням правил БДР або експлуатації транспорту.

Але можлива й інша ситуація, коли винний не усвідомлює фактичний характер діяння через те, що був неуважним, наприклад, до змісту дорожніх знаків тощо. Вчинене діяння набуває характеру суспільної небезпечності лише у тому разі, коли стає причиною настання суспільно небезпечних наслідків, які включені у конструкцію складів кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України. Таким чином, порушення правил БДР або експлуатації транспорту може бути усвідомленим і неусвідомленим, що має враховуватися судами у процесі індивідуалізації покарання.

У конструкції кримінально протиправної самовпевненості зазначається, що особа передбачає можливість настання суспільно небезпечних наслідків. Аналогічне формулювання міститься у законодавчій дефініції прямого та непрямого умислу, що створює необхідність у кожному конкретному випадку значну увагу приділяти встановленню вини у складі кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України.

Інтелектуальна ознака кримінально-правової самовпевненості має свої особливості та передбачає абстрактну можливість настання цих наслідків. Винний розуміє, що обставини дорожнього руху вимагають від учасників відповідного виду поведінки, дотримання прав і обов'язків. Керування ТЗ є діяльністю, яка є нормативно регламентована та передбачає набуття відповідних навиків водіння через проходження етапів теоретичної та практичної підготовки. Окремо слід виділити вимоги щодо зобов'язання особи, яка бажає отримати право на керування ТЗ пройти медичний огляд і отримати довідку встановленого зразка, що підтверджує допущення водія до керування ТЗ. Щонайменше наведені обставини слід оцінювати як заходи безпеки, які вживаються на рівні держави задля убезпечення не лише самих водіїв, але й інших учасників дорожнього руху.

Презюмується, що особа, яка отримала у встановленому порядку посвідчення водія, разом із цим документом отримала вотум довіри та може в обставинах дорожнього руху виконувати функцію керування ТЗ. Особа, яка керує ТЗ, розуміє, що цей процес передбачає відповідні навички та особливу уважність до ПДР. Однак в ситуації порушення ПДР або експлуатації транспорту особа виявляє недостатню увагу цій обставині, причинами чого може бути неухважність, недисциплінованість, легковажність винного тощо.

Як пише М. М. Рудик, мотивація кр. п-нь у сфері БДР та автомобільного транспорту свідчить про недостатню увагу особи до суспільних інтересів [218, с. 354]. Винний передбачає, що порушення правил БДР або експлуатації транспорту в інших випадках може призвести до суспільно небезпечних наслідків, але самовпевнено вважає, що в цій конкретній ситуації це не станеться, є мало ймовірними або ж взагалі неможливим. Таким чином, передбачення у кримінально-протиправній самовпевненості, на відміну від непрямого умислу, є менш вираженим, тобто віддаленим від ситуації, в якій діє особа, яка керує ТЗ.

Вольова ознака кримінально протиправної самовпевненості виражається у тому, що особа легковажно розраховує на відвернення суспільно небезпечних наслідків. Причиною такого психічного процесу є те, що винний надіється на свій досвід керування ТЗ, покладається, можливо, на свої наявні навички або ще на якісь інші обставини, які мають спрацювати у його випадку. Він легковажно розраховує на відвернення суспільно небезпечних наслідків через те, що самовпевнено перебільшує свої можливості та неправильно оцінює обставини, які б мали попередити настання суспільно небезпечних наслідків, але його розрахунок виявляється невиправданим. При кримінально-протиправній самовпевненості особа не бажає настання суспільно небезпечних наслідків і не допускає їх настання, тому що розраховує на певні причини, що мають це попередити, тоді як при непрямому умислі особа свідомо припускає настання суспільно небезпечних наслідків і погоджується з ними.

Вочевидь, для констатації кримінально протиправної самовпевненості слід

встановити, чи були у винного достатні підстави розраховувати на відвернення суспільно небезпечних наслідків. Суди не вдаються до такого з'ясування. Так, у вироку Індустріального районного суду м. Дніпропетровська від 06.01.2025 р. у справі № 189/321/23 (провадження № 1-кп/202/713/2025) зазначається, що ОСОБА_3, проявляючи кримінально-протиправну самовпевненість, легковажно розраховуючи на відвернення суспільно небезпечних наслідків, не діяв таким чином, щоб не наражати на небезпеку життя і здоров'я громадян, не маючи будь-яких перешкод технічного і фізичного характеру для безпечного руху, проявляючи крайню неухважність до дорожньої обстановки, за наявності об'єктивної та реальної можливості виявити в межах видимості у напрямку руху пішохода ОСОБА_9 на смузі свого руху та спостерігати за його діями, не застосував своєчасних заходів до зниження швидкості аж до зупинки ТЗ або безпечного для інших [40]. Суд не приділяє увагу встановленню обставин, на які б міг розраховувати ОСОБА_3, для уникнення заподіяння суспільно небезпечних наслідків. У результаті наїзду потерпілому було заподіяно тяжкі тілесні ушкодження, від яких настала його смерть. Як слідує з вироку суду, ОСОБА_3 бачив пішохода. З огляду на це розумів, що для уникнення зіткнення має змінити швидкісний режим руху аж до зупинки ТЗ, але цього не зробив. Після вчинення ДТП ОСОБА_3 покинув місце події. Суд кваліфікував дії ОСОБА_3 за сукупністю кр. п-нь, а саме – за ч. 2 ст. 286 та ч. 1 ст. 135 КК України. Відповідно до законодавчих конструкцій непрямого умислу та кримінально-протиправної самовпевненості між цими видами вини є дуже тонка грань, обсяг якої визначається змістом вольового критерію. За обставин справи, описаних у вироку, цілком можна дискутувати щодо виду вини. Якщо буде встановлено, що винний передбачав настання суспільно небезпечних наслідків, їх не бажав, але свідомо припускав, що можуть такі настати, то має місце непрямий умисел. Відповідно кваліфікація має відбуватися за статтями про кр. п-ння проти життя та здоров'я особи.

Кримінально протиправна недбалість передбачає, що під час вчинення кр. п-нь, передбачених ст.ст. 286, 286-1 КК України, особа не передбачала можливості

настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння (дії або бездіяльності), хоча повинна була і могла їх передбачити. Детермінантами цього виду необережності, аналогічно як і щодо кримінально правової самовпевненості, є легковажне ставлення до правил поведіння учасниками дорожнього руху через свою неухважність, недостатню передбачуваність, відсутність належної концентрації уваги на обстановці дорожнього руху тощо. Якщо має місце кримінально протиправна недбалість, то тут непередбачення суспільно небезпечних наслідків є результатом недотримання ПДР. Презюмується, що особа, яка встановлює контроль над ТЗ, володіє знаннями у сфері ПДР. Незнання особою цих правил не звільняє її від кримінальної відповідальності за вчинене. Таким чином, має бути констатовано, що особа, хоч і не передбачає настання суспільно небезпечних наслідків, але повинна була і мала реальну можливість їх передбачити.

Як зазначає Р. В. Вереша, «інтелектуальним елементом злочинної недбалості є непередбачення настання суспільно небезпечних наслідків за наявності об'єктивної можливості цього. Вольовий елемент злочинної недбалості характеризується вольовим характером вчинюваної особою дії або бездіяльності» [28, с. 119]. Відтак О. В. Ус вказує, що вольова ознака злочинної недбалості безпосередньо у КК не передбачена, водночас вона характеризується відсутністю в суб'єкта мобілізації своїх психічних здібностей з тим, щоб не вчиняти суспільно небезпечне діяння, передбачене КК України [239, с. 133].

Законодавець не акцентує увагу на результативності усвідомлення суспільно небезпечного характеру свого діяння. Звідси можна визначити такі варіанти:

1) особа не усвідомлює суспільно небезпечний характер свого діяння і не передбачає настання суспільно небезпечних наслідків. Як приклад, щодо цього випадку можна змодельовати ситуацію, при якій водій, керуючи ТЗ, не помічає нового дорожнього знака, який змінює обстановку на певному відрізку дороги, що спричинилося до заподіяння суспільно небезпечних наслідків потерпілому;

2) особа усвідомлює суспільно небезпечний характер свого діяння і також не передбачає настання суспільно небезпечних наслідків. Так, усвідомлюючи

заборону перетинання залізничного переїзду під час увімкненого сигналу, водій ігнорує це, у результаті чого відбувається зіткнення з потягом. Вочевидь, вчинене за таких умов є більш суспільно небезпечним діянням.

При кваліфікації кримінально протиправної недбалості слід установити (1) обов'язок особи передбачити настання суспільно небезпечних наслідків і (2) суб'єктивну можливість їх передбачення. Особа, яка керує ТЗ як джерелом підвищеної небезпеки зобов'язана виявляти уважність і передбачуваність до дорожньої обстановки та не заподіювати шкоду іншим учасникам дорожнього руху. Нормативною підставою, яка передбачає права та обов'язки у сфері дорожнього руху, є насамперед ЗУ «Про дорожній рух», ПДР, а також інші нормативні джерела. Це так званий об'єктивний критерій кримінально протиправної недбалості

Покладення на особу, яка керує ТЗ, обов'язку ще не є достатньою підставою для кваліфікації кримінально протиправної недбалості. Потрібно також встановити чи була в особи реальна можливість передбачити настання суспільно небезпечних наслідків. У кримінально-правовій доктрині для вирішення цього питання використовується суб'єктивний критерій, тобто міра обачності, притаманна конкретній особі з її освітою, вихованням, досвідом, здоров'ям або фізіологічним станом на момент вчинення кр. п-ння, тобто здатність особи в конкретній ситуації та з урахуванням її індивідуальних рис передбачити можливість настання суспільно небезпечних наслідків [89, с. 202].

Аналіз судової практики засвідчує, що при констатації кримінально-протиправної недбалості суди додатково не акцентують увагу на встановленні обов'язку особи щодо передбачення суспільно небезпечних наслідків. Вочевидь, що такий обов'язок судом презюмується. Так, у вироку Віньковецького районного суду Хмельницької області від 26.03.2025 у справі № 670/675/24 (провадження № 1-кп/670/12/25) зазначається, що водій ОСОБА_8, керуючи технічно справним трактором колісним «ХТЗ-150К-0925», рухаючись з порушенням вимог 2.3 (б) ПДР, діючи недбало та необережно, не передбачив можливості настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, хоч повинен

був і міг їх передбачити, проявив крайню неуважність до дорожньої обстановки, виїхав на нерегульоване перехрестя, де в порушення вимог п. 10.1, 16.13 ПДР перед зміною напрямку руху ліворуч не переконався, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, розпочав виконувати маневр лівого повороту на проїзну частину, не надавши дорогу автомобілю «BMW 523i», який він об'єктивно спроможний був виявити та який рухався по рівнозначній дорозі в зустрічному напрямку руху прямо, внаслідок чого допустив зіткнення стрілою керованого ним трактора з передньою лівою частиною автомобіля. Внаслідок ДТП і порушення ОСОБА_8 ПДР водій автомобіля «BMW 523i» отримав тяжкі тілесні ушкодження [35]. На підставі дослідження висновку експерта Хмельницького НДЕКЦ суд встановив, що в дорожньо-транспортній ситуації ОСОБА_8 мав технічну можливість запобігти зіткненню трактора з автомобілем, виконавши вимоги пп. 10.1, 16.3 ПДР. Як уже зазначалося у попередньому підрозділі, при дослідженні причинового зв'язку в розглядуваному складі кр. п-ння слід враховувати вимогу п. 12.3 ПДР, яким врегульовано обов'язок водія у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки ТЗ або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди. У вказаному висновку експерта також відзначається, що водій автомобіля «BMW 523i», ОСОБА_5 не мав технічної можливості запобігти зіткненню автомобіля з трактором. Водій був зобов'язаний дотримуватися ПДР, виходячи з того, що перебував у статусі одного з учасників дорожнього руху. Через свою неуважність до наявної дорожньої обстановки, маючи реальну можливість уникнути зіткнення, він знехтував дотриманням правил, у результаті чого його суспільно небезпечне діяння перебуває у причиновому зв'язку з настанням події ДТП.

Невинне заподіяння суспільно небезпечних наслідків буде тоді, коли особа не передбачала можливості їх настання і за обставинами справи не повинна була та не могла їх передбачити. Так, Є. Стрельцов та Н. Мирошніченко пропонують доповнити ст. 25 КК України окремою частиною, в якій визначити поняття

«випадку», що дозволить розмежовувати їх від злочинної недбалості [225, с. 158]. Таким чином, навіть за наявності обов'язку дотримуватися ПДР (об'єктивний критерій), але якщо за обставинами справи особа не мала можливості передбачити настання суспільно небезпечних наслідків, то таке діяння виключає кримінальну відповідальність. Так, вироком Києво-Святошинського районного суду Київської області від 22.08.2023 р. у справі № 369/7485/21 (провадження № 1-кп/369/794/23) виправдано ОСОБА_11 за ч. 1 ст. 286 КК України. Суд встановив відсутність вини, мотивуючи тим, що пересування пішохода ОСОБА_14 по смузі руху електронавантажувача, попри звуковий сигнал, який чув свідок, але не чув потерпілий, перебуваючи у безпосередній близькості і до електронавантажувача, і до свідка, призвели до потрапляння пішохода у «мертву зону» огляду для водія ОСОБА_11, у результаті чого стався наїзд на ОСОБА_14 [43]. Суд акцентує, що ОСОБА_11 не передбачав і не міг передбачити можливість наїзду на пішохода.

РОЗДІЛ 3

МЕЖІ Й ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВДОСКОНАЛЕННЯ

3.1 Караність порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та шляхи її вдосконалення

Караність, як і кримінальна протиправність та інші кримінально-правові наслідки вчиненого кр. п-ння, визначаються лише КК України. Як справедливо відзначає Ю. А. Пономаренко, караність кр. п-нь – це така їхня властивість, яка полягає у встановленні в кримінальному законі покарання як потенційного кримінально-правового засобу-установлення за їх вчинення. Таким чином, учений вважає караність потенційним кримінально-правовим засобом, що тотожний покаранню, встановленому кримінальним законом [164, с. 233].

Мірилом караності порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, є санкції кримінально-правових норм. Так, О. О. Горох визначає вимоги, яким мають відповідати санкції, серед яких, зокрема, визначаються такі: 1) відповідність суспільній небезпеці злочинного діяння і поширеності певного виду; 2) узгодженість із санкціями за вчинення інших близьких за видом і характером злочинів; 3) санкція має надавати можливість індивідуалізувати покарання з урахуванням можливих варіантів вчинення злочину в реальності; 4) принципами, на яких має конструюватися санкція статті, є доцільність, обґрунтованість, законність, рівність громадян перед законом, вина, справедливість, гуманізм, невідворотність кримінальної відповідальності, індивідуалізація покарання та економія заходів кримінально-правового впливу; 5) врахування набутого досвіду боротьби із судовою практикою, даних судової практики, результатів наукових досліджень [75, с. 94]. На думку О. О. Пащенко,

кримінально-правова норма може бути визнана суспільно корисною лише за тієї умови, що в її санкції міститься покарання, яке є адекватним тому діянню, відповідальність за яке передбачена в диспозиції [161, с. 32].

Щоби з'ясувати таку відповідність слід зіставити санкції статей 286 та 286-1 КК України у чотирьох площинах. А. А. Музика та О. П. Горох пишуть про певні «комплекти» видів покарань для відповідного розділу Особливої частини КК України, що має, зокрема, важливе системне значення при розробленні та втіленні в життя оптимального арсеналу кримінально-правової політики у сфері протидії відповідним злочинам [144, с. 377]. Насамперед слід порівняти санкції розглядуваних кримінально-правових норм із санкціями в нормах розділу XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», які є двооб'єктними та передбачають настання схожих суспільно небезпечних наслідків (до уваги беремо лише наслідки у вигляді тілесних ушкоджень та смерті).

Проведений аналіз дозволив виділити кілька типів диференціації кримінальної відповідальності.

Перший тип кримінально-правових норм – ті, які передбачають окрему відповідальність за заподіяння тілесних ушкоджень (відповідальність за різні види ушкоджень диференціюється), буде мати два підтипи, зокрема:

1) до *першого підтипу* слід віднести ч. 1 ст. 286 та ч. 1 ст. 286-1 КК України, відповідно до яких заподіяння середньої тяжкості тілесного ушкодження передбачено у простому (основному) складі як один обов'язковий суспільно небезпечний наслідок. Спосіб конструювання санкцій ч. 1 ст. 286 і ч. 1 ст. 286-1 КК України є різним, зокрема: а) санкція ч. 1 ст. 286 КК України є альтернативною, яка на вибір суду пропонує чотири основні види покарання – штраф від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, виправні роботи на строк до двох років, арешт на строк до шести місяців, обмеження волі на строк до трьох років; б) санкція ч. 1 ст. 286-1 КК України є відносно визначеною та передбачає один основний вид покарання у виді позбавлення волі на строк від трьох до п'яти років.

2) до *другого підтипу* віднесемо ч. 2 ст. 281 КК України, яка передбачає у кваліфікованому складі спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або велику матеріальну шкоду. Санкція цієї норми також є відносно визначеною та передбачає позбавлення волі на строк від двох до п'яти років.

Зупинимось на санкціях названих кримінально-правових норм детальніше. Відомо, що законодавча оцінка ступеня тяжкості кр. п-ння здійснюється шляхом передбачення у санкції статті певних видів покарань, є підставою для законодавчої класифікації, передбаченої у ст. 12 КК України. На практиці не виникає проблем з визначенням ступеня тяжкості кр. п-нь, передбачених ч. 1 ст. 286-1 та ч. 2 ст. 281 КК України, оскільки наявність у санкціях покарання у виді позбавлення волі строком до п'яти років не залишає сумніву щодо того, що це є нетяжкий злочин.

Водночас санкція ч. 1 ст. 286 КК України є альтернативною, яка передбачає на вибір суду чотири основні покарання. З. А. Загиней-Заболотенко зазначає, що саме альтернативні санкції спроможні досягнути цілі покарання, визначені у ст. 50 КК України, тому що в такому разі може бути забезпечене реальне врахування судами всіх обставин, що визначені законодавцем як загальні засади призначення покарання, а також особливості конкретних видів покарань, передбачених у відповідних статтях Загальної частини КК України [95, с. 482]. Н. А. Орловська стверджує, що вирішення питання про альтернативність санкцій має базуватися на типовому ступені суспільної небезпеки – чим більш тяжким є злочин, тим «коротшими» є санкції за кількістю покарань; чим меншим є типовий ступінь суспільної небезпеки діяння, тим ширшим є спектр заходів впливу на винну особу. Учена вважає, що оптимальна кількість основних покарань у альтернативних санкціях має бути не більше трьох [157, с. 17]. Аналогічної позиції дотримується В. В. Ярош [275, с. 270]. Не акцентуючи увагу на кількісному вираженні, І. І. Черкашин і Ю. В. Філей зазначають, що альтернативність має ставитися у залежність від характеру й ступеня суспільної небезпеки злочину [264, с. 36–37].

Погоджуючись загалом із цими науковими позиціями, все ж хочеться зазначити, що в групі розглядуваних складів кр. п-нь ознаками типової санкції є те, що вона за способом викладу є все ж відносно визначеною з одним основним покаранням у виді позбавлення волі, максимальний строк якого – до п'яти років.

У процесі аналізу судової практики у справах за ч. 1 ст. 286 КК України про порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, було встановлено відсутність єдності щодо визначення судами ступеня тяжкості цього кр. п-ння. Так, в одних судових рішеннях розглядуване кр. п-ння визнається кримінальним проступком [30; 242; 249; 253; 255; 256], а в інших – нетяжким злочином [39; 41; 50; 248; 257]. При цьому в усіх випадках відбувається відсилання до ст. 12 КК України.

Так, зокрема, непослідовність при визначенні ступеня тяжкості кр. п-ння відповідно до ч. 1 ст. 286 КК України має місце в ухвалі Окнянського районного суду Одеської області від 13.10.2025 р. у справі № 506/494/25 (провадження № 1-кп/506/78/25), якою постановлено виправити описку, допущену в мотивувальній частині ухвали Окнянського районного суду Одеської області від 03.10.2025 року, виклавши 4-й абзац третьої сторінки ухвали замість помилкового: «Таким чином, кр. п-ння, яке інкримінується обвинуваченому, відноситься до кримінальних проступків», у такому вигляді «...Таким чином, кр. п-ння, яке інкримінується обвинуваченому, відноситься до нетяжких злочинів» [251].

Класифікація кр. п-нь за ступенем тяжкості має важливе кримінально-правове значення для правильного застосування КК України, зокрема, у частині визначення строків давності притягнення до кримінальної відповідальності відповідно до ст. 49 КК України. В цьому контексті також має місце ситуація, коли незалежно від того, чи визнано ч. 1 ст. 286 КК України кримінальним проступком чи нетяжким злочином, встановлюється трирічний строк давності. Так, ухвалою Магдалинівського районного суду Дніпропетровської області від 16.05.2025 р. у справі № 187/16667/21 (провадження № 1-кп/179/4/25) вчинення кр. п-ння відповідно до ч. 1 ст. 286 КК України визнано кримінальним

проступком і встановлено трирічний строк давності для звільнення від кримінальної відповідальності за п. 2 ч. 1 ст. 49 КК України [250]. Аналогічним чином було обчислено строки давності притягнення до кримінальної відповідальності і в інших судових ухвалах [241; 252].

Ухвалою Полтавського районного суду Полтавської області від 15.10.2025 р. у справі № 635/6177/21 (провадження № 1-кп/545/172/25) [254] констатовано вчинення особою кр. п-ння за ч. 1 ст. 286 КК України і з посиланням на ст. 12 КК України визнано його нетяжким злочином. З посиланням на п. 2 ч. 1 ст. 49 КК України визначено також трирічний строк давності. Подібну судову практику можна зустріти і в інших рішеннях [247].

Ще більш неоднозначне положення щодо співвідношення ступеня тяжкості та строків давності притягнення до кримінальної відповідальності міститься в ухвалі Ширяївського районного суду Одеської області від 29.05.2025 р. у справі № 518/954/21 (провадження № 1-кп/518/2/2025) [259]. Суд визначив ч. 1 ст. 286 КК України як нетяжкий злочин, але обчислення строку давності проведено відповідно до п. 2 ч. 2 ст. 49 КК України – три роки, відповідно до якої такий строк давності встановлено у разі вчинення нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років.

Наведені приклади із судової практики свідчать про наявність проблеми у питанні визначення ступеня тяжкості кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України.

Законодавча дефініція кримінального проступку у ч. 2 ст. 12 КК України сформульована у спосіб відкритого переліку видів покарань, які можна розподілити на дві групи. До першої групи слід зарахувати штраф у розмірі не більше трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. В іншій групі покарань відсутня конкретизація їхніх видів, оскільки зазначається про «інше покарання, не пов'язане з позбавленням волі». Наявність вказаної термінологічної зв'язки створює практичні проблеми у процесі виділення кримінальних проступків. І.В. Красницький та Г.З. Яремко аргументують розуміння поняття «покарання, не пов'язаного з позбавленням волі» як

відповідного переліку видів покарань, перелічених у ч. 1 ст. 51 КК України, за винятком покарань у виді арешту, тримання в дисциплінарному батальйоні військовослужбовців, позбавлення волі на певний строк та довічного позбавлення волі. Науковці апелюють до того, що сприйняття позиції, що розглядуване положення слід трактувати як будь-які види покарань, окрім позбавлення волі на певний строк та довічного позбавлення волі, є радше вимушеним, аніж обґрунтованим [106, с. 55]. Інший погляд на обсяг цього поняття прийнятно до ознак складу кр. п-ння, передбаченого ст. 389 КК України, має З. А. Загинеї, яка до покарань, що не пов'язані з позбавленням волі, зараховує штраф, позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю, громадські роботи або виправні роботи [93, с. 65].

Одним з критеріїв якості кримінального закону є можливість тлумачити однакові терміни чи термінозвороти, надаючи їм однакового змісту. Однак це не завжди спрацьовує, у деяких випадках слід тлумачити їхній зміст у системі з іншими положеннями, які передбачено цією статтею КК України. Тлумачення поняття «покарання, яке не пов'язано з позбавленням волі» у ст. 12 КК України слід проводити, не вдаючись до послідовності визначення видів покарання у ст. 51 КК України, а також не вдаючись у зміст покарання кожного виду. У ст. 12 КК України види покарань виступають критеріями для класифікації кр. п-нь за ступенем тяжкості. У ч.ч. 2-6 ст. 12 КК України вказано на такі окремі види покарань – штраф, позбавлення волі та довічне позбавлення волі. Звідси, усі інші види покарань, які передбачено у ст. 51 КК України, позначено узагальнено – «інші покарання, не пов'язані з позбавленням волі», до яких у контексті ст. 12 КК України слід зарахувати – позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, громадські роботи, виправні роботи, службові обмеження для військовослужбовців, пробаційний нагляд, арешт, обмеження волі, тримання в дисциплінарному батальйоні для військовослужбовців. У ч. 2 ст. 12 КК України штраф перебуває у зв'язці з поняттям «інші покарання, які не пов'язані з позбавленням волі», тобто є одним з підвидів цих заходів кримінально-правового характеру.

Власне, до такого розуміння вдався і ВС. У процесі розгляду касаційної скарги щодо звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку із закінченням строків давності за вчинення кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, ВС у постанові від 17.12.2024 р. у справі № 505/1346/21 (провадження № 51-2168км24) зробив висновок про те, що ч. 1 ст. 286 КК України відноситься до кримінальних проступків, оскільки санкція цієї частини передбачає покарання, не пов'язане з позбавленням волі та, посилаючись на п. 2 ч. 2 ст. 49 КК України, постановив звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку із закінченням трирічного строку давності [205]. Недоліком проведеної ВС класифікації є ототожнення кримінального проступку виключно з видовою приналежністю до покарань, які не пов'язані з позбавленням волі. ВС не було враховано те, що з усіх видів покарань, які не пов'язані з позбавленням волі, диференціація покарання проведена лише щодо штрафу. Цей вид покарання, залежно від установлених меж, покладено в класифікацію кримінальних проступків та усіх видів злочинів. Звідси, при визначенні ступеня тяжкості кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, слід брати до уваги не просто штраф як окремий вид покарання, що передбачений у системі покарань у підпункті 1 ч. 1 ст. 51 КК України, а, як цього вимагає ч. 2 ст. 12 КК України, врахувати ще й його розмір, який перевищує три тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Такий штраф виходить за рамки кримінального проступку та вказує, що ч. 1 ст. 286 КК України є нетяжким злочином.

Варто наголосити, що віднесення кр. п-ння, відповідальність за вчинення якого передбачена ч. 1 ст. 286 КК України, до нетяжких злочинів провокує виникнення певних додаткових проблем (про що вже частково зазначалося) з вирішенням питання про застосування до таких кр. п-нь інституту звільнення від кримінальної відповідальності, про що більш детально буде викладено у наступній частині роботи.

Повертаючись до питання про диференціацію відповідальності за заподіяння різних кримінально-правових наслідків у складах кр. п-нь проти безпеки руху та експлуатації транспорту загалом, які передбачають заподіяння

різного ступеня тяжкості фізичної шкоди, у межах **другого типу** норм пропонуємо виділити два підтипи:

1) *перший підтип* – це норми, які містять лише один простий (основний) склад кр. п-ння, що включає заподіяння середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження або смерті. Санкції є альтернативними та передбачають на вибір суду такі види покарань: а) ст. 287 КК України – штраф від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк до двох років, або обмеження волі на строк до п'яти років або позбавлення волі на строк до п'яти років з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспорту на строк до трьох років або без такого (нетяжкий злочин); б) ст. 288 КК України – штраф від двох тисяч до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років (нетяжкий злочин); 2) *другий підтип* утворюють норми, які передбачають кваліфікований склад, що передбачає заподіяння середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження та завданням великої матеріальної шкоди як альтернативних ознак об'єктивної сторони складу кр. п-ння – а) ч. 2 ст. 276 – позбавлення волі на строк від двох до семи років – тяжкий злочин; б) ч. 2 ст. 277 – позбавлення волі на строк від двох до восьми років – тяжкий злочин; в) ч. 2 ст. 282 – позбавлення волі на строк від двох до п'яти років – нетяжкий злочин.

Альтернативні наслідки у вигляді спричинення потерпілому смерті або заподіяння тяжкого тілесного ушкодження є ознакою кваліфікованого складу, який передбачено ч. 2 ст. 286 КК України. Вбачається схожість конструкції цього складу із статтями саме цього типу. Водночас недоліком пеналізації у групі першого підтипу є, по-перше, необґрунтована альтернативність санкції, а по-друге, неспроможність санкцій ст.ст. 287 та 288 КК України відобразити значущість суспільних відносин, які забезпечуються кримінально-правовою охороною, через занижену верхню межу покарання у виді позбавлення волі, що

необґрунтовано зараховує ці кр. п-ння за ступенем тяжкості до нетяжких злочинів. У межах другого підтипу норм переважають відносно визначені санкції, які передбачають один основний вид покарання у виді позбавлення волі. Щодо ступеня тяжкості, то з усіх вказаних кр. п-нь чотири є нетяжкими злочинами, а інші два – тяжкими злочинами.

У ч. 2 ст. 286-1 КК України передбачено кваліфікований склад, який передбачає заподіяння одного суспільно небезпечного наслідку – тяжкого тілесного ушкодження. Жодна інша стаття з розділу XI Особливої частини КК України не сформульована у такий спосіб. Санкція ч. 2 ст. 286-1 КК України є відносно визначеною та передбачає позбавлення волі на строк від трьох до восьми років, що вказує на тяжкий злочин. Отож, типова санкція цієї групи кр. п-нь є відносно визначена з максимальним строком позбавлення волі до восьми років.

Третій тип утворюють кримінально-правові норми, що передбачають загибель людей як ознаку особливо кваліфікованого складу. У межах цього типу слід виділити два підтипи: 1) *до першого підтипу* слід зарахувати норми, які включають загибель людей як обов'язковий суспільно небезпечний наслідок – а) ч. 3 ст. 276 – позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років (тяжкий злочин), б) ч. 3 ст. 277 – позбавлення волі на строк від семи до п'ятнадцяти років (особливо тяжкий злочин); в) ч. 3 ст. 279 – позбавлення волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років (особливо тяжкий злочин); г) ч. 3 ст. 282 – позбавлення волі на строк від п'яти до дванадцяти років (особливо тяжкий злочин); г) ч. 3 ст. 292 – позбавлення волі на строк від п'яти до дванадцяти років (особливо тяжкий злочин); 2) *до другого підтипу* – норми, які включають загибель людей та інші тяжкі наслідки як альтернативні ознаки – а) ч. 3 ст. 278 – позбавлення волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років (особливо тяжкий злочин); б) ч. 3 ст. 279 – позбавлення волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років (особливо тяжкий злочин); в) ч. 3 ст. 280 – позбавлення волі на строк від п'яти до дванадцяти років (особливо тяжкий злочин); г) ч. 3 ст. 281 – позбавлення волі на строк від п'яти до

дванадцяти років (особливо тяжкий злочин); г) ч. 2 ст. 283 – позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років (тяжкий злочин). У межах цього підтипу окремо слід виділити ст. 291 КК України, яка передбачає як ознаку простого (основного) складу кр. п-ння заподіяння загибелі людей або інші тяжкі наслідки. Санкція цієї норми є альтернативною та включає такі види основних покарань – штраф від двох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років (нетяжкий злочин).

Особливо кваліфіковані склади, які передбачені ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України, також містять загибель людей, тобто сконструйовані за способом, схожим до першого підтипу. Санкції теж – відносно визначені, зокрема: 1) ч. 3 ст. 286 – позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років (тяжкий злочин); 2) ч. 4 ст. 286-1 – позбавлення волі на строк від семи до дванадцяти років (особливо тяжкий злочин). Усе ж у цьому типі кр. п-нь переважають особливо тяжкі злочини, санкція яких передбачає покарання у виді позбавлення волі, максимальний строк якого коливається у проміжку дванадцять–п'ятнадцять років.

Проведений аналіз караності кр. п-нь проти безпеки руху та експлуатації транспорту показав проблеми у сфері диференціації кримінальної відповідальності за заподіяння різних за ступенем тяжкості суспільно небезпечних наслідків у межах одного складу кр. п-ння. Найбільш необґрунтованим слід визнати спосіб конструювання кримінально-правових норм, у яких караність заподіяння тілесних ушкоджень і смерті відображена у межах однієї частини статті.

Вочевидь, найбільш оптимально в цій системі норм сформульовано саме ст. 286-1 КК України, у якій заподіяння тілесних ушкоджень, смерть потерпілого та загибель людей диференційовано в межах окремих складів. Така законодавча оцінка ступеня суспільної небезпеки значно обмежує суддівський угляд (дискрецію) у питаннях призначення покарання у межах санкції статті (частини) статті Особливої частини КК України.

Наступним етапом дослідження якості караності кр. п-нь, передбачених ст. ст. 286 та 286-1 КК України, буде зіставлення їх із загальними нормами, які передбачають заподіяння через необережність схожих суспільно небезпечних наслідків, які викладено в розділі II Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи». До таких слід зарахувати ст. 119 та ст. 128 КК України. Аналіз цих норм проводився на підставі правил конструювання санкцій спеціальних кримінально-правових норм, які запропонував О. П. Горох. Першим правилом є те, що у разі, коли підставою для виокремлення спеціальної кримінально-правової норми є зміна ступеня суспільної небезпеки діяння у бік його підвищення, то санкція такої норми повинна бути суворішою, порівняно із санкцією загальної норми [75, с. 95].

Склади кр. п-нь про порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, які передбачені ст.ст. 286 та 286-1 КК України, порівняно із ст.ст. 119 та 128 КК України є двооб'єктними. Запровадження їх у КК України було обумовлено необхідністю піддати кримінально-правовому впливу випадки заподіяння фізичної шкоди у процесі порушення правил поведінки із джерелом підвищеної небезпеки, що відповідно свідчить про підвищений ступінь суспільної небезпеки.

Порівняння норм за цим критерієм визначається такими особливостями:

– ч. 1 ст. 119 – ч. 2 ст. 286, ч. 3 ст. 286-1 КК України. Караність вбивства через необережність визначається альтернативною санкцією, яка передбачає обмеження волі на строк від трьох до п'яти років і позбавлення волі на той самий строк, що вказує на нетяжкий злочин. Відповідно санкції спеціальних норм є суворішими, якщо брати до уваги, що (а) мінімальна межа покарання у виді позбавлення волі за ч. 3 ст. 286-1 КК України є максимальною межею цього виду покарання за ч. 1 ст. 119 КК України та (б) максимальні межі позбавлення волі в обох спеціальних нормах є значно вищими, ніж у ч. 1 ст. 119 КК України. Проте виникає питання щодо мінімальної межі покарання у виді позбавлення волі у ч. 2 ст. 286 КК України, яка становить три роки та є нижчою, ніж у ч. 1 ст. 119 КК України. Таким чином, має місце так зване «перекривання» ступеня суспільної

небезпеки. Вказане зумовлює необхідність підвищення нижньої межі у ч. 2 ст. 286 КК України до рівня від п'яти років. Через такі зміни виникатиме питання про те, що спеціальна норма, яка передбачена у ч. 3 ст. 286-1 КК України, буде мати однакову нижню межу покарання у виді позбавлення волі, що й у конкуруючій з нею загальній нормі, передбаченій у ч. 2 ст. 286 КК України.

– ч. 2 ст. 119 – ч. 4 ст. 286-1 КК України. Вбивство двох або більше осіб, вчинене через необережність, карається позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років. Відповідно до законодавчої класифікації – це тяжкий злочин. Санкція ч. 4 ст. 286-1 КК України передбачає вищу межу покарання у виді позбавлення волі – аж до дванадцяти років. Власне, корегування потребує нижня межа цього виду покарання, яка є нижчою за верхню межу позбавлення волі у ч. 2 ст. 119 КК України.

– ст. 128 – ч. 1 ст. 286 та ч. 2 ст. 286-1 КК України. Відповідальність за заподіяння необережного тяжкого або середньої тяжкості тілесного ушкодження передбачено у межах основного складу кр. п-ння, тоді як у спеціальних нормах така відповідальність є диференційованою. Суспільна небезпека необережного тяжкого або середньої тяжкості тілесного ушкодження відображена кількома альтернативними основними покараннями – громадські роботи на строк від ста п'ятдесяти до двохсот сорока годин або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до двох років, або позбавленням волі на той самий строк. Це – нетяжкий злочин. Спеціальна норма, яка передбачена ч. 1 ст. 286 КК України, також є нетяжким злочином, але враховуючи те, що вона не передбачає покарання у виді позбавлення волі, все ж слід констатувати, що вона є менш суворою, що є порушенням правила про конструювання санкцій. Має місце також порушення іншого правила, яке О. П. Горох сформулював таким чином: якщо санкція загальної норми містить два чи більше основних покарань, то у разі зміни ступеня суспільної небезпеки діяння у бік його підвищення санкція спеціальної кримінально-правової норми має передбачати ту саму кількість більш суворих основних посягань або одне, більш суворе, ніж основне [75, с. 96]. Санкція ч. 1 ст. 286 КК України передбачає також чотири основні

види покарань, як і ст. 128 КК України, але не передбачає більш суворих видів покарання. Власне, це є показником того, що спеціальна норма, передбачена ч. 1 ст. 286 КК України, є менш суспільно небезпечною, аніж необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження за ст. 128 КК України.

Аналогічний висновок можна зробити, коли порівняти караність кр. п-нь у виділеному нами першому типі норм. Санкції ч. 1 ст. 286-1 та ч. 2 ст. 281 КК України є відносно визначені та передбачають максимальне покарання у виді позбавлення волі відповідно від трьох до п'яти та від двох до п'яти років. Такі санкції вважаємо цілком адекватними до ступеня суспільної небезпеки кр. п-нь, передбачених цими статтями. Принагідно зауважимо, що навіть незаконне заволодіння ТЗ, яке не включає заподіяння шкоди для життя та здоров'я людини, карається найбільш суворим покаранням у виді позбавлення волі на строк від трьох до п'яти років.

Такий стан пеналізації може свідчити про неефективність запобіжного впливу цієї спеціальної норми. Яким може бути вихід із ситуації, що склалася? Як видається, тут є кілька варіантів.

Перший – виключити з КК України ч. 1 ст. 286. Виключення із ст. 286 КК України ознак порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, що спричинило середньої тяжкості тілесне ушкодження, означатиме, що заподіяння такої шкоди в процесі ДТП буде кваліфікуватися за ст. 128 КК України. А чи буде таке вирішення цієї проблеми правильним у контексті застосованої у розділі IX Особливої частини КК України концепції конструювання складів кр. п-нь? Зроблений нами аналіз таких норм дозволяє констатувати типовою їхньою ознакою встановлення спеціальних норм, які передбачають склади із суспільно небезпечними наслідками у вигляді середньої тяжкості тілесних ушкоджень. Їх ми нарахували близько восьми. Виключення ч. 1 ст. 286 КК України означатиме необґрунтовану декриміналізацію, тоді як інші спеціальні норми, які передбачають склади кр. п-нь проти БДР або експлуатації транспорту із наслідками у вигляді середньої тяжкості тілесних ушкоджень, залишаються.

Другий – посилення пеналізації аналізованого діяння шляхом викладення санкції ч. 1 ст. 286 КК України у новій редакції.

Третій варіант – найбільш обґрунтований на нашу думку – диференціація відповідальності за різні види тілесних ушкоджень у ст. 128 КК України. Слід зазначити, що у первинній редакції КК України санкція ст. 128 КК України була такою: «карається громадськими роботами на строк від ста п'ятдесяти до двохсот сорока годин або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до двох років». Така санкція «не суперечила» санкції ч. 1 ст. 286 КК України. Водночас у межах цієї праці ми не можемо запропонувати адекватну санкцію «необережного середньої тяжкості тілесного ушкодження», оскільки для її формулювання необхідно провести окреме комплексне дослідження усіх норм КК України, які передбачають відповідальність за заподіяння такого наслідку.

Порівнюючи санкцію загальної норми, передбаченої ст. 128 КК України, із ч. 1 ст. 286-1 КК України, також спостерігаємо «перекривання» їхніх меж між собою. Відповідно до ст. 128 КК України, покарання у виді позбавлення волі встановлено на строк до двох років. Мінімальна межа цього покарання не визначена, а отже, вона дорівнюватиме мінімальній межі цього виду покарання, встановленій у Загальній частині КК України, тобто від одного року. Санкція ч. 1 ст. 286-1 КК України передбачає покарання у виді позбавлення волі на строк до трьох років, тобто нижня межа теж буде від одного року. Побудова санкції із зазначенням лише верхньої межі покарання стирає різницю між ст. 128 та ч. 1 ст. 286-1 КК України.

Третім етапом дослідження меж караності є аналіз санкцій ст.ст. 286 та 286-1 КК України у межах структури самих цих норм. Кожна наступна частина у конструкції цих норм містить ознаки більш суспільно небезпечного складу кр. п. ння. Таким чином, у санкціях цих частин насамперед має бути забезпечено зростання ступеня суспільної небезпечності кожного складу порівняно з попереднім. Важливо, щоби при цьому санкції «не перекривали» одна одну. Ю. А. Пономаренко, визначаючи вимоги до типових санкцій, наголошує на тому,

що розміри (строки) покарань у санкціях суміжних ступенів суворості не можуть між собою перетинатися. Таким чином, максимальний строк чи розмір покарання менш суворой санкції має бути тотожним мінімальному строку чи розміру цього ж виду покарання, якщо він встановлений у більш суворій санкції [164, с. 562].

Це правило дотримано у санкції ч. 2 ст. 286-1 КК України, у якій нижня межа покарання у виді позбавлення волі до трьох років є верхньою межею цього виду покарання у санкції простого (основного) складу (ч. 1 ст. 286-1 КК України).

Як справедливо зазначає Н. О. Гуторова, наслідком порушення цієї засади є те, що нівелюється диференціація кримінальної відповідальності, знижується цілісність системи покарань [82, с. 12–13]. Також Ю. А. Пономаренко стверджує, що раз ті самі строки (розміри) покарання можуть бути віднесені до змісту різних санкцій, то й однакові за тяжкістю діяння віднесені до різних ступенів кр. п-нь, а це свідчить про те, що законодавець неточно оцінив чи визначив такий ступінь тяжкості під час криміналізації діяння [164, с. 562].

Доводиться констатувати таку «ваду» пеналізації, зокрема, у таких санкціях розглядуваних статей:

- санкція ч. 2 ст. 286 КК України передбачає покарання у виді позбавлення волі на строк від трьох до восьми років, а санкція ч. 3 ст. 286 – позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років. Тоді як більш обґрунтованим буде визначити санкцію ч. 3 цієї статті у виді позбавлення волі на строк від восьми до десяти років;

- санкція ч. 2 ст. 286-1 КК України – позбавлення волі на строк від трьох до восьми років, а санкція ч. 3 ст. 286-1 КК України – позбавлення волі на строк від п'яти до десяти років. Уникнути такого «перекривання» можливо шляхом підвищення нижньої межі санкції ч. 3 цієї статті, встановивши її у межах від восьми років;

- санкція ч. 3 ст. 286-1 КК України передбачає максимальну межу покарання у виді позбавлення волі на строк до десяти років, але нижня межа

санкції ч. 4 ст. 286-1 КК України становить від семи років. Відповідно нижня межа санкції ч. 4 ст. 286-1 КК України має бути встановлена у межах від десяти років.

Запропоновані зміни дозволять узгодити санкції в межах окремих частин ст. 286 та 286-1 КК України, які містять різні за ступенем суспільної небезпеки склади та співвіднести їх належно за цією ознакою.

На четвертому етапі розвідки караності розглядуваних кр. п-нь слід приділити увагу додатковим видам покарання. У п. 15 Постанови Пленуму ВС України «Про практику призначення судами кримінального покарання» від 24.10.2003 р. № 7 рекомендується судам враховувати, що додаткові покарання мають важливе значення для запобігання вчиненню нових злочинів і самими засудженими, і іншими особами. Відповідно, при постановленні вироку слід обговорювати питання про застосування поряд з основним покаранням відповідного додаткового [203]. Окремі тенденції правозастосування щодо призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами висвітлено в окремій публікації [267].

Усі санкції у ст.ст. 286 та 286-1 КК України є кумулятивними, оскільки передбачають можливість призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ. За характером застосування позбавлення права керувати ТЗ можна виділити такі його види: 1) додаткове обов'язкове покарання – а) ч. 1 ст. 286 – на строк до трьох років; б) ч. 3 ст. 286 – на строк до трьох років; в) ч. 1 ст. 286-1 – на строк від трьох до п'яти років; г) ч. 2, ст. 286-1 – на строк від п'яти до восьми років; ґ) ч. 3 ст. 286-1 – на строк від п'яти до десяти років; ч. 4 ст. 286-1 – на строк від семи до десяти років; 2) додаткове факультативне покарання – ч. 2 ст. 286 КК України – на строк до трьох років.

Єдиний випадок факультативності цього покарання у ч. 2 ст. 286 КК України ВС тлумачить, виходячи із суто граматичного тлумачення змісту санкції. У постанові ВС від 08.02.2018 р. у справі № 361/2704/16-л (провадження № 51-358км18) зазначається, що санкція ч. 2 ст. 286 КК України з урахуванням

конкретних обставин кримінального провадження надає можливість суду і призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ, і не застосовувати таке покарання до особи. Вказане положення закону України про кримінальну відповідальність має альтернативний характер застосування і не є обов'язковим для суду [168].

Висновок ВС є спірним з огляду на те, що не враховує кримінально-правову природу цього додаткового покарання у санкціях статей про порушення правил БДР або експлуатації транспорту. Функціональність додаткових покарань у науковій літературі визначається тим, що сутність додаткових покарань не пов'язується з посиленням кримінально-правового впливу, але визначається виконанням додаткової превентивної функції, зміст якої полягає у тому, щоб унеможливити використання засудженим свого попереднього становища для вчинення нового кр. п-ння [160, с. 326], а також тим, що призначення додаткових покарань сприяє виправленню засудженого, додатково стимулюючи засудженого відмовитися від корисливої поведінки, службових зловживань, недоброчесної професійної чи іншої діяльності [15].

Таку ситуацію, як видається, можна назвати прогалиною, яка виникла у процесі внесення законодавчих змін. Первинна редакція ст. 286 КК України передбачала позбавлення права керувати ТЗ як додатковий факультативний вид у санкції частин 1 та 2 цієї статті. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих кр. п-нь» від 22.11.2018 р. № 2617-VIII було виключено вказівку на факультативність цього покарання лише із санкції ч. 1 ст. 286 КК України. Тоді як санкція ч. 2 ст. 286 КК України залишилася без уваги. Доцільність такого законодавчого кроку не видається за можливе обґрунтувати. Вочевидь, що це просто механічна помилка, яка має бути усунена.

У ч. 1 ст. 286 КК України позбавлення права керувати ТЗ розміщено після переліку всіх основних покарань. Наприклад, В. І. Тютюгін і О. В. Євдокімова стверджують — якщо додаткове покарання від альтернативних основних

покарань відділяється комою, то це додаткове покарання може бути приєднане до будь-якого з основних покарань [236, с. 562].

Правову позицію щодо тлумачення змісту санкції ч. 1 ст. 286 КК України ВС виклав у постанові від 15.03.2023 р. у справі № 404777421 (провадження № 51-3769км22). Так, зазначається, що «наявність коми в тексті санкції ч. 1 ст. 286 КК України свідчить про існування синтаксичного розриву між двома частинами тексту, а саме між приписами щодо застосування основних і додаткового видів покарань. На підставі цього частина тексту санкції, у якій ідеться про призначення додаткового покарання, завдяки комі набуває ознак відносно самостійного елемента речення, який, однак, не розриває семантичного і структурного зв'язку з першою частиною тексту санкції, а навпаки, нерозривно з нею пов'язаний. Оскільки в першій частині тексту санкції передбачено декілька альтернативних видів основних покарань, то друга частина тексту стосується кожного з них, а не тільки одного з них» [187].

У ст. 286 КК України відсутня диференціація строку покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ. У всіх частинах санкції передбачають застосування цього додаткового покарання на строк до трьох років. Натомість така диференціація наявна у ст. 286-1: ч. 1 – від трьох до п'яти років; ч. 2 – від п'яти до восьми; ч. 3 – від п'яти до десяти; ч. 1 – від семи до десяти років.

І наостанок слід зазначити, що цей вид покарання є спеціальним відносно позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткового покарання та може встановлюватися на строк від одного до десяти років. Відповідно у санкціях ст. 286 КК України цей додатковий вид покарання призначений у межах загального строку позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – від одного до трьох років, а у ст. 286-1 КК України – як спеціальний. Як уже зазначалося у підрозділі 1.2, санкції ст. 286 КК України не піддавалися змінам у зв'язку з посиленням відповідальності за окремі правопорушення у сфері БДР відповідно до ЗУ від 16.02.2021 р. № 1231-IX. Саме цим законодавчим актом до статті 55 КК України було

включено позбавлення права керувати ТЗ як додаткове покарання у максимальному строку – до десяти років.

3.2 Особливості та шляхи вдосконалення застосування відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

У фаховій літературі висловлена думка, з якою складно не погодитися, що аби правозастосування було ефективним, мають бути якісними закони та добросовісні й кваліфіковані люди, що їх застосовують [150, с. 346]. При викладі матеріалу цієї частини роботи виходимо з того, що ефективне застосування кримінальної відповідальності за будь-які кр. п-ння (у тому числі й досліджувані нами) передбачає дотримання, як мінімум, таких вимог: а) наявність якісного (ефективного) законодавства; б) єдині й правильні підходи до кваліфікації відповідних діянь; в) обґрунтоване застосування судами кримінально правових заходів (наслідків) до особи, яка вчинила відповідні кр. п-ння. Саме на цих аспектах ми зацентруємо свою увагу.

Відомо, що сила кримінального закону криється не стільки в самих заборонах, скільки в кримінально-правових наслідках їх порушення. І хоча відповідно до ч. 3 ст. 3 КК України кримінальна протиправність діяння, а також його караність та інші кримінально-правові наслідки визначаються тільки цим Кодексом, утім сам процес визначення індивідуальної міри кримінально-правових наслідків належить до судової дискреції. І саме обрання із законодавчо встановленого арсеналу конкретних заходів чи визначення їх міри часто передбачає широкі межі для судових рішень, що, з одного боку, є гарантією індивідуалізації кримінальної відповідальності, проте, з іншого боку, містить загрозу неоднакового застосування кримінального закону. А тому практика призначення покарань чи застосування інших кримінально-правових наслідків за окремі види чи групи кр. п-нь нерідко демонструє широкий діапазон підходів,

що, вочевидь, не сприяє єдиному правозастосовному руслу, а відтак несе загрозу рівності відповідальності перед законом [270].

Але розпочнемо з практики застосування чинного законодавства, адже саме вона може добре «підсвітити» прогалини в нормативному регулюванні. Хоча питання призначення покарання чи застосування інших заходів кримінально-правового характеру не належать до тих, які користуються підвищеним науковим запитом, такі питання, як правило, розглядаються не прицільно, а, так би мовити, «між рядками» кримінально-правових досліджень. Проте власне в частині судової практики в кримінальних провадженнях щодо порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, слід відзначити аналітичні огляди, які своїм предметом мають саме таку судову практику (за ст. 286 КК України). Так, слід віддати належне працям Ю. Баумана [17]

На основі аналізу і узагальнень судової практики ВС, і конкретних судових рішень, розміщених у Єдиному державному реєстрі судових рішень, видається можливим виокремити певні вектори у практиці застосування кримінально-правових заходів за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ.

Аксіоматично при призначенні покарання за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, суд повинен керуватися загальними засадами призначення покарання, що визначені у ст. 65 КК України.

Зокрема, п. 3 ч. 1 ст. 65 К України зобов'язує суд при призначенні покарання враховувати три окремі групи обставин: 1) ступінь тяжкості вчиненого кр. п-ння, 2) особу винного, 3) обставини, що пом'якшують та обтяжують покарання. Так, у Постанові ККС у складі ВС (далі – ККС) від 24.11.2020 р. у справі № 541/690/19 (провадження № 51-3672км20) [183] вказано, що згідно зі статтею 65 КК України особі, яка вчинила кр. п-ння, має бути призначене покарання, необхідне й достатнє для її виправлення та попередження нових кр. п-нь. Ця функція за своєю правовою природою є дискреційними повноваженнями суду, оскільки при визначенні виду, розміру покарання потребує врахування та оцінки конкретних обставин провадження, суспільної

небезпечності й характеру кр. п-ння, ступеня його тяжкості, відомостей про особу винного, обставин, що пом'якшують або обтяжують покарання тощо [17].

Проведене нами дослідження [270] дозволяє констатувати, що суди загалом дотримуються вимоги про необхідність керуватися засадами призначення покарання, що визначені у ст. 65 КК України. При цьому варто все ж наголосити на окремих моментах. Зокрема, окремі обставини, що характеризують особу винного, визнаються такими, які пом'якшують покарання. Наприклад, факт того, що особа раніше не притягувалася до кримінальної відповідальності (вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 24.10.2024 р. у справі № 686/17714/24 (провадження № 1-кп/686/1345/24)) [60]. Із цього приводу в літературі слушно зазначається, що окремі обставини, які пом'якшують покарання, виступають даними, що характеризують особу винного, його посткримінальну поведінку (п.п. 1, 2, 2-1, 3, 4 ст. 66 КК України). Вочевидь, роблять висновок автори, виділення таких обставин у самостійний блок продиктоване бажанням законодавця вказати, що такі обставини за загальним правилом знижують ступінь суспільної небезпеки кр. п-ння чи самої особи, а тому *повинні* враховуватися при призначенні покарання (для його пом'якшення) [118, с. 80–81].

Проведений нами аналіз судових рішень [270, с. 386–395] показує, що обставинами, які пом'якшують покарання, суди визнають, зокрема, такі: визнання вини [56]; щире каяття [53]; активне сприяння розкриття злочину [60]; добровільне відшкодування шкоди [53]; особа, яка притягується до відповідальності, характеризується позитивно, раніше не судима [60]; особа має на утриманні неповнолітню дитину [60]; часткова вина самого потерпілого (постанова ККС ВС від 04.02.2021 р. у справі № 585/2034/19 (провадження № 51-4578км20) [176]) тощо.

З приводу окремих з них у судовій практиці склалися підходи, що заслуговують на увагу. Наприклад, щодо щирого каяття у постанові ККС ВС від 07.10.2020 у справі № 347/1360/17 (провадження № 51-3920км19) вказано, що факт щирого каяття особи у вчиненні злочину повинен бути підтверджений

матеріалами кримінального провадження. Однак такі дані відсутні, натомість за матеріалами кримінального провадження засуджений одразу після вчиненої ДТП перемістив свій ТЗ, що фактично є залишенням місця ДТП, допомоги одразу потерпілому не надав, заподіяну потерпілій моральну шкоду відшкодував лише частково» [177].

В іншій справі ККС ВС від 01.10.2020 у справі № 717/752/19 (провадження № 51-3360км19) вказує, що, визнання Особа_2 своєї вини лише під час апеляційного розгляду, вибачення не перед потерпілим, а перед його представником, в апеляційному провадженні через шістнадцять місяців після вчинення ДТП, свідчить про відсутність у нього щирого жалю з приводу скоєного та осуду своїх протиправних дій, тобто про відсутність ознак щирого каяття [174].

Щодо активного сприяння розкриттю злочину, то, як вказує ККС ВС від 07 жовтня 2020 року у справі № 347/1360/17 (провадження № 51-3920км19), воно означає добровільну допомогу слідству будь-яким чином: повідомлення правоохоронним органам або суду фактів у справі, надання доказів, інших відомостей, видачі знарядь і засобів вчинення злочину тощо. Тому, беззаперечно, воно має бути активним, тобто певним чином ініціативним [177].

Щодо часткової вини самого потерпілого як обставини, що пом'якшує покарання, ККС ВС від 04 лютого 2021 року у справі № 585/2034/19 (провадження № 51-4578км20) вказав таке: суд небезпідставно урахував і те, що смерть потерпілого настала, у тому числі, від необережних дій самого пішохода, який порушив вимоги п.п. «а», «б» п. 4.14 ПДР, а саме заборону виходити на проїзну частину дороги, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху; раптово виходити, вибігати на проїзну частину, у тому числі на пішохідний перехід. Суд дійшов обґрунтованого висновку, що поведінка потерпілого на 30% призвела до виникнення ДТП і настання невинуватих наслідків [176].

Водночас є судові рішення, якими спростовується визнання окремих обставин такими, які пом'якшують покарання. Так, постановою ККС ВС від

01.10.2020 р. у справі № 717/752/19 (провадження № 51-6487км19) не визнано такою, що пом'якшує покарання, незалишення винним місця ДТП та надання допомоги потерпілому. [174].

Звичайно, формування усталеної судової практики в частині визнання обставин, які пом'якшують покарання, у провадженнях щодо порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, є надзвичайно важливим. Оскільки, як відомо, такий перелік обставин законодавчо невичерпний, що дає широке поле судовій дискреції. А тому визначення змісту окремих обставин, які пом'якшують покарання, є засобом забезпечення єдності судової практики в їх застосуванні.

Як вказує у ККС ВС у постанові від 04.06.2020 р. від 04 червня 2020 року у справі № 572/2100/17 (провадження № 51-4407км19), визначені у ст. 65 КК України загальні засади призначення покарання наділяють суд правом вибору однієї з форм реалізації кримінальної відповідальності – призначити покарання або звільнити від покарання чи від його відбування, завданням якої є виправлення та попередження вчинення нових злочинів [184].

Варто відзначити, що вчинення кр. п-ння, передбаченого ст. 286 КК України, не завжди на практиці тягне за собою «реальне» призначення покарання. Доволі поширеною є практика звільнення від відбування покарання з випробуванням на підставі ст. 75 КК України. За статистичними даними за 2013–2024 роки звільнення від відбування покарання має місце у 63,9% випадків від кількості справ, розглянутих судами за ст. 286 КК України [222] (детальніше у додатках до роботи).

Проведений аналіз засвідчив також усталеність практики звільнення від відбування покарання з випробуванням у провадженнях за ч. 2 ст. 286 КК України та, навпаки, переважання «реального» покарання (без звільнення від відбування покарання з випробуванням) у провадженнях за ч. 1 ст. 286 КК України (щоправда, переважають покарання, не пов'язані з позбавленням волі, найчастіше – штраф).

Така правозастосовна ситуація, видається, ставить осіб, які вчинили менш тяжке кр. п-ння (передбачене ч. 1 ст. 286 КК України), у менш сприятливе становище порівняно з особами, які вчинили більш тяжке кр. п-ння (передбачене ч. 2 ст. 286 КК України), оскільки перші частіше піддаються покаранню. Вочевидь, це зумовлено не суддівським свавіллям, а законодавчо невиваженими покараннями за такі склади єдиного кр. п-ння.

Дещо інша ситуація із застосуванням кримінальної відповідальності за кр. п-ння відповідальність за вчинення яких передбачена ст. 286-1 КК України. За даними судової статистики, показники застосування кримінально-правових наслідків до осіб, які вчинили відповідні кр. п-ння з моменту появи відповідної статті в КК до кінця 2024 р., такі [222]:

Обліковано проваджень	Матеріалів скеровано до суду	Засуджено осіб	Звільнено від покарань	Призначено реальне позбавлення волі
2778	1525	820	77	350

Як бачимо, частка осіб, яких звільнено від відбування покарання за вчинення кр. п-нь, передбачених ст. 286-1 КК України, складає лише 9,39%. Щодо інших осіб застосовувалися такі види покарань [222]:

Рік	Призначено реальних покарань	Позбавлення волі	Обмеження волі	Тримання в дисциплінарному батальйоні	Арешт	Виправні роботи	Службові обмеження для військовослужбовців	Громадські роботи	Штраф
2021	38	14	4	0	1	0	0	1	18
2022	148	72	2	0	4	4	3	6	57
2023	273	122	1	8	13	6	16	9	98
2024	283	142	3	5	2	6	15	3	101

Щодо додаткового покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ, яке визначено обов'язковим у санкції ч. 1 та ч. 3 ст. 286 КК України та факультативним у ч. 2 ст. 286 КК України (алогічність такого законодавчого підходу не потребує доводів), – то важливими є підстави, які суд враховує при непризначенні такого додаткового покарання. Такими підставами є наявність на утриманні дітей [53]; особа є єдиним годувальником у сім'ї, його постійна робота пов'язана з керуванням ТЗ і засуджений не має іншого виду заробітку, тому позбавлення останнього водійських прав позбавило б його сім'ю коштів для існування, а також можливості відшкодування шкоди потерпілим [179].

Привертають увагу своєю суперечливістю рішення (за ч. 1 ст. 286 КК України), в яких суд у мотивувальній частині вказує, що «вважає за необхідне позбавити обвинуваченого права керування ТЗ строком на 1 рік, оскільки незастосування додаткового покарання створить уяву безкарності водіїв, які, порушуючи ПДР, наражають на небезпеку громадян» [64]. Однак уже в резолютивній частині суд вказує на підставі ст. 75 КК України звільнити Особа_4 від відбування призначеного покарання з випробуванням, встановивши іспитовий строк тривалістю один рік. Вочевидь, суд таким формулюванням звільняє від відбування і основного, і додаткового покарання [64]. А відтак, забезпечення загальної превенції, на що вказано в мотивувальній частині вироку, фактично зведене нанівець.

Свого часу ККС ВС вказував на неможливість призначати додаткове покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ тим, хто не має права керувати ТЗ. Проте на сьогодні Об'єднана палата ККС ВС (провадження № 51-944кмо23), відступила від попередньої позиції (постанова від 22.01.2019 року, справа № 708/40/18), зазначивши, що особі, яку визнано винуватою у вчиненні кр. п-ння, передбаченого відповідною частиною статей 286, 286-1 КК України, суд може призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати ТЗ незалежно від того, чи мала така особа на момент вчинення кр. п-ння отримане у передбаченому законом порядку посвідчення на право керування ТЗ [167]. На нашу думку, такий підхід є правильним. Позбавлення права не можна

ототожнювати з позбавленням документа. Позбавлення права – це позбавлення можливості здійснювати певну діяльність або добиватися права на її здійснення.

Таким чином, за результатами огляду судової практики у справах про порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, видається можливим констатувати, що суди зазвичай керуються законодавчо визначеними загальними засадами призначення покарання (ст. 65 КК України), хоча є рішення з порушенням таких вимог (наприклад, призначення покарання не в межах санкції статті, яка передбачає вчинене кр. п-ння без наявності підстав для «виходу» за рамки статті). При цьому, зважаючи на законодавчу невизначеність, ознаки, які характеризують особу винного, визнаються подекуди обставинами, які пом'якшують покарання; суди доволіно пом'якшують відповідальність при наявності таких обставин тощо.

Слвд зупинитися більш детально на окресленій у попередній частині роботи проблемі звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку із закінченням строків давності при вчиненні кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, з огляду на побудову її санкції.

Оскільки ми визначилися із ступенем тяжкості кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, – визнання його нетяжким злочином, слід зазначити, що у ч. 1 ст. 49 КК України проведено диференціацію строків давності з урахуванням таких критеріїв: 1) для кримінальних проступків – ступінь тяжкості кр. п-ння, строк покарання у виді обмеження волі; 2) для нетяжких злочинів – ступінь тяжкості та строку покарання у виді позбавлення волі на певний строк; 3) для тяжких і особливо тяжких злочинів – лише ступінь тяжкості кр. п-ння.

Проведений аналіз судової практики у справах за ч. 1 ст. 286 КК України показав, що, незалежно від того, чим визнають суди таке кр. п-ння (чи кримінальний проступок, чи нетяжкий злочин), вони беруть до уваги трирічний строк давності.

Проте для тлумачення положень ст. 49 КК України насамперед слід врахувати положення ст. 12 КК України в контексті виділення ступеня тяжкості кр. п-нь певних видів, а також вид і розмір покарань, передбачених у санкції.

Відтак строк давності відповідно до положень ч. 1 ст. 49 КК України складає: 1) два роки – у разі вчинення кримінального проступку, за який передбачене покарання менш суворе, ніж обмеження волі; 2) три роки – у разі вчинення кримінального проступку, за який передбачено покарання у виді обмеження волі, чи у разі вчинення нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років; 3) п'ять років – у разі вчинення нетяжкого злочину, крім випадку, передбаченого у п. 2 цієї частини.

А в нашому випадку кр. п-ння, передбачене ч. 1 ст. 286 КК України, є нетяжким злочином, за вчинення якого передбачено штраф у розмірі від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а відтак: а) під п. 1 ч. 1 ст. 49 КК України воно не підпадає (бо є нетяжким злочином, а не проступком); б) під п. 2, якщо його тлумачити буквально, також не підпадає (оскільки ч. 1 ст. 286 КК України – це нетяжкий злочин, за який НЕ передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років, і норма НЕ містить вказівки «або інше менш суворе покарання»).

За такого тлумачення, за вчинення кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, повинен застосовуватися строк давності, визначений п. 3 ч. 1 ст. 49 КК України – п'ять років.

Інакше вирішення ситуації, що склалася, призведе до того, що загальний строк давності притягнення до кримінальної відповідальності, передбачений у ст. 49 КК України, який використовується у судовій практиці за вчинення кр. п-ння, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України (а на сьогодні строком давності за таке правопорушення суди вважають строк у 3 роки!), буде меншим для дорослих, ніж для неповнолітніх. Адже, відповідно до п. 2 ч. 2 ст. 106 КК України, щодо осіб, які вчинили нетяжкий злочин (а власне так ми оцінюємо тяжкість кр. п-ння, відповідальність за вчинення якого передбачено у ч. 1 ст. 286 КК України) у віці до вісімнадцяти років, встановлюється 5-тирічний строк давності.

Розуміємо, що виявлена ситуація потребує виправлення, оскільки визнання кр. п-ння проступком чи злочином певного виду залежить не лише від покарання у виді позбавлення волі, а також від розміру штрафу (наприклад, у ст. 212 КК України). Для цього слід узгодити ст.ст. 12, 49 та 106 КК України таким чином:

п. 2 ч. 1 ст. 49 КК України слід викласти у такій редакції: «2) три роки – у разі вчинення кримінального проступку, за який передбачено покарання у виді обмеження волі, чи у разі вчинення нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років або інший менш суворий вид покарання»;

п. 1 ч. 2 ст. 106 КК України викласти у такій редакції: «1) два роки – у разі вчинення кримінального проступку або нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років або інший менш суворий вид покарання»;

п. 2 ч. 2 ст. 106 КК України викласти у такій редакції: «2) п'ять років – у разі вчинення нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк більше двох років».

При такому нормативному врегулюванні все «стане на свої місця»: загальний строк давності (за ст. 49 КК України) за ч. 1 ст. 286 КК України складатиме 3 роки, а для неповнолітніх (ст. 106 КК України) – 2 роки.

Охарактеризувавши тенденції застосування «кримінально правових наслідків» до осіб, які вчинили аналізовані нами кр. п-ння, окремо слід зупинитися на дотриманні правозастосовними органами загальновизнаних (хоча досі й не зафіксованих у кримінальному законодавстві України) принципів і правил кваліфікації правопорушень (у тому числі досліджуваних нами). Загалом слід констатувати, що істотних проблем у кваліфікації таких діянь (ми не говоримо про правильність оцінки доказів, встановлення причинного зв'язку тощо) не виникає, а суди дотримуються таких положень:

– кримінально-правові норми, відповідальність за вчинення яких передбачена у ст.ст. 286 та 286-1 КК України, визнаються спеціальними нормами щодо норм про кр. п-ння, передбачені ст.ст. 128 та 119 КК України, а відтак ми

не знаходимо випадків порушення відповідного правила та одночасного застосування таких статей;

– так само, як такі, що перебувають у співвідношенні загальна та спеціальна норма, між собою розглядаються ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Ми також не знайшли випадків одночасної кваліфікації діянь за обома статтями;

– спеціальною щодо розглядуваних кримінально-правових норм є ст. 415 КК України «Порушення правил водіння або експлуатації машин».

Проте, попри дотримання основних принципів і правил, у процесі кваліфікації досліджуваних нами кр. п-нь трапляються також випадки, які є або порушенням таких правил, або підходи, які мають дискусійний характер.

Прикладом порушення правил кваліфікації за ст. 286 КК України, як видається, є вирок Луцького міськрайонного суду Волинської області від 25.10.2024 р. у справі № 161/10627/24 (провадження № 1-кп/161/1030/24), яким особу було засуджено за ч. 1 ст. 286 КК України і призначено покарання у виді штрафу в розмірі 3000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян, з позбавленням права керування ТЗ строком на 1 рік [45].

При цьому за обставинами справи обвинувачений Особа_7 своїми необережними діями, які виразилися в порушенні пп. «б», «д» п.п. 2.3, п. 18.1 ПДР особою, яка керує ТЗ (не переконався, що рух керованого ним ТЗ буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, не вжив заходів до зменшення швидкості аж до зупинки керованого ним автомобіля в момент виявлення руху пішохода), спричинив смерть потерпілого. Залишається абсолютно незрозумілим, чому суд кваліфікував діяння за ч. 1 ст. 286 КК України, а не ч. 2 цієї статті, яка, власне, передбачає таку кваліфікуючу ознаку як смерть потерпілого. Але, вважаємо, що це не типова проблема правозастосування, а окрема судова помилка.

До дискусійних питань кваліфікації досліджуваних кр. п-нь, як вже зазначалося, насамперед зараховуємо підходи до кваліфікації відповідних діянь, якщо шкода заподіяна кільком потерпілим. У судовій практиці підхід до кримінально-правової оцінки кр. п-нь, коли йдеться про заподіяння суспільно

небезпечних наслідків кільком особам загалом і внаслідок порушення особою, яка керує ТЗ, правил БДР або експлуатації транспорту тілесних ушкоджень або смерті кільком особам, зокрема, є доволі дискусійним. В аспекті нашого дослідження це стосується кримінально-правової оцінки таких основних випадків:

1) заподіяння різним потерпілим відповідних тілесних ушкоджень однакового ступеня тяжкості в межах однієї ДТП;

2) заподіяння різним потерпілим різних наслідків, а саме: тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості або одному – смерті, іншому – відповідних тілесних ушкоджень у межах однієї ДТП;

3) заподіяння різним потерпілим тілесних ушкоджень однакового ступеня тяжкості в межах різних ДТП.

Уже згадувана Постанова Пленуму ВС України від 23.12.2005 № 14 щодо другої групи випадків у п. 6 передбачає: «порушення особою правил БДР чи експлуатації транспорту, яке спричинило наслідки, передбачені різними частинами ст. 286 КК України, слід кваліфікувати як один злочин за тією частиною цієї статті, яка передбачає більш тяжкі наслідки. При цьому у вирокі необхідно зазначати всі кваліфікуючі ознаки злочину» [202]. Ознайомлення із судовою практикою засвідчило, що судді дотримуються цього правила.

Зокрема, у вирокі Ніжинського міськрайонного суду Чернігівської області від 12.01.2023 р. у справі № 740/2586/19 (провадження № 1-кп/740/4/23) ОСОБА_6 визнано винною у вчиненні кр. п-ння, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України, як порушення правил БДР особою, яка керує ТЗ, що спричинило ОСОБА_13, ОСОБА_14, ОСОБА_24 середньої тяжкості тілесні ушкодження та заподіяли тяжкі тілесні ушкодження потерпілим ОСОБА_10, ОСОБА_15, ОСОБА_16, ОСОБА_17 [47].

Таким самим правилом вони керуються і в ситуаціях першої групи – при кримінально-правовій оцінці заподіяння різним потерпілим відповідних тілесних ушкоджень однакового ступеня тяжкості (які кваліфікуються за тією самою частиною ст. 286 чи ст. 286-1 КК України) у межах однієї ДТП.

Свого часу Т. І. Созанський обґрунтовано зазначав, що судово-слідча практика йде шляхом відображення у формулі кваліфікації таких випадків лише одного посилення на відповідну частину статті Особливої частини КК. Як приклад науковець наводить те, що Черняхівським районним судом Житомирської області від 22.04.2009 р. у справі № 1-57/2009 [61] було засуджено Т. за ч. 1 ст. 286 КК України за те, що 17.12.2008 р. Т., рухаючись з м. Малина в напрямку до смт Черняхів Житомирської області на власному автомобілі марки «Шевролет», не вибрав небезпечної швидкості, не врахував дорожніх умов, не впорався з керуванням автомобіля, виїхав на смугу зустрічного руху та вчинив зіткнення з автомобілем «Черрі», який у цей час рухався йому назустріч. У результаті зіткнення пасажирів автомобіля «Шевролет» Б. та Я. отримали тілесні ушкодження, що належать до категорії тілесних ушкоджень середнього ступеня тяжкості кожна [221, с. 148–149].

Проте така кваліфікація, на думку Т. І. Созанського є необґрунтованою, оскільки «винний заподіяв шкоду двом потерпілим, і незважаючи на те, що ця шкода є однаковою, його діяння утворює сукупність злочинів. Підтвердженням такої позиції є те, що у самій диспозиції ч. 1 ст. 286 КК України мова йде про встановлення відповідальності за заподіяння вказаної там шкоди одній особі – потерпілому» [221, с. 149]. Отже, закон, на думку дослідника, безпосередньо вказує, що оберігає інтереси кожного потерпілого окремо, тому й покарання винний має отримати за заподіяння шкоди кожному потерпілому окремо, а відтак і кваліфікувати фактичне заподіяння шкоди кожному з потерпілих потрібно як самостійний злочин.

Така ж ситуація щодо кримінально-правової оцінки випадків третьої групи – заподіяння різним потерпілим тілесних ушкоджень однакового ступеня тяжкості в межах різних ДТП, наприклад, якщо особа внаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту заподіяла потерпілому тяжкі тілесні ушкодження і, втікаючи з місця першої ДТП, вчиняє повторну ДТП, у якій також заподіює іншому потерпілому тяжкі тілесні ушкодження. Такі діяння також кваліфікуються один раз за відповідною частиною ст.ст. 286 або 286-1 КК України.

Якщо провести паралелі, то можна прослідкувати вади описаного підходу, який використовується у судовій практиці. Зокрема, при вчиненні особою, наприклад, п'яти адміністративних правопорушень (перевищення дозволеної швидкості), зафіксованих в автоматичному режимі впродовж однієї поїздки зі Львова до Києва, порушник буде притягнутий до відповідальності 5 разів (сплатить 5 штрафів). Натомість, якщо вчинить під час цієї ж поїздки 5 наїздів на пішоходів, заподіявши тілесні ушкодження середньої тяжкості кожному, – то його діяння буде кваліфіковано 1 раз – за ч. 1 ст. 286 чи 286-1 КК України. Тобто держава захищає свої інтереси (порушення встановлених нею правил) набагато суворіше, ніж інтереси людини (потерпілого). Очевидно, що такий підхід не можна вважати прийнятним.

Відтак Т. І. Созанський констатує, що при такому (чинному сьогодні) підході до кримінально-правової оцінки заподіяння шкоди різним потерпілим порушуються: право на те, що потерпілий має знати, яка відповідальність застосована до особи, що вчинила злочин проти нього особисто; принцип індивідуалізації та повноти кримінально-правової кваліфікації [51, с. 343], принцип точності кримінально-правової кваліфікації тощо [221, с. 149].

Помилковість наявного підходу визнають і розробники проєкту нового КК України. Зокрема, у ч. 4 ст. 2.9.4. «Кваліфікація сукупності кр. п-нь» Проєкту КК (у редакції від 21.07.2025) передбачається: «Кр. п-ння, вчинені однією або кількома діями чи бездіяльністю, якими спричинена шкода двом або більше потерпілим, підлягають кваліфікації окремо щодо кожного з них з урахуванням шкоди, спричиненої кожному з них, крім вчинення умисного злочину у випадках, передбачених п. 2 статті 4.1.3, статтями 11.1.1, 11.2.1, 11.4.1 цього Кодексу». Проте, заради справедливості слід відзначити, що первинна редакція відповідної статті Проєкту КК України (до 15.09.2020 р.) була більш чітка й безапеляційна: «Стаття 2.8.4. Кваліфікація сукупності злочинів 1. Кожен із злочинів, який утворює сукупність, кваліфікується окремо. 2. Злочини, вчинені одним чи кількома діяннями, якими заподіяна шкода двом або більше потерпілим, кваліфікуються окремо щодо кожного з потерпілих з урахуванням

шкоди, заподіяної кожному з них».

Вважаємо, що саме таким і має бути підхід, і не можна робити з нього винятків. Бо зміна позиції розробників у частині, що це правило не поширюється на випадки: передбачені п. 2 статті 4.1.3 Проекту («що спричинив смерть двох чи більше людей» щодо злочинів проти життя людини), статтями 11.1.1 (злочин геноциду), 11.2.1 (злочин проти людяності у формі вбивства чи винищення людей), 11.4.1 (грубі порушення Женевських конвенцій від 12.08.1949 року, пов'язані з убивством) нівелює підхід загалом.

І якщо стосовно злочинів геноциду, проти людяності та воєнних злочинів використання як ознаки злочину поняття потерпілих у множині («групи», «людей» тощо) можна визнати допустимим через складність, а інколи неможливість ідентифікації всіх потерпілих, то з положенням п. 2 статті 4.1.3 Проекту, який передбачає, що «Ознаками, що підвищують на два ступеня тяжкість злочинів, передбачених цим Розділом, є вчинення злочину: ... 2) що спричинив смерть двох чи більше людей», погодитися складно. За такого підходу відсутня логіка: чому спричинення тілесних ушкоджень 5-м особам це 5 злочинів, а вбивство 5-ти осіб – один.

Отже, заподіяння відповідних тілесних ушкоджень чи смерті кільком потерпілим унаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, на наше переконання, повинно отримувати самостійну (окрему) кримінально-правову оцінку щодо кожного потерпілого. І перешкод для здійснення такої оцінки вже зараз немає.

А для забезпечення повної «чистоти» такої кваліфікації ч. 1 ст. 33 КК України слід було б викласти у такій редакції: «1. Сукупністю кр. п-нь визнається вчинення особою двох або більше кр. п-нь, за жодне з яких її не було засуджено. При цьому не враховуються кр. п-ня, за які особу було звільнено від кримінальної відповідальності за підставами, встановленими законом».

З урахуванням наведених міркувань також вважаємо, що використання кваліфікуючої ознаки «загибель кількох осіб» у ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України є необґрунтованим.

Так, на сьогодні зміст поняття «загибель кількох людей» у теорії та правозастосовній практиці тлумачиться як заподіяння смерті двом або більшій кількості потерпілих у результаті вчинення кримінально-протиправних діянь. Така ознака підлягає застосуванню лише у випадку однієї події вчиненого кр. п-ння. Якщо ж загибель двох людей має місце за результатами вчинення окремих кримінально-протиправних діянь, то, як правило, матиме місце множинність кр. п-нь. У нашому випадку – якщо смерть кільком особам заподіяна у двох різних дорожньо-транспортних пригодах, то кваліфікація вчиненого відбувається за ч. 2 ст. 286 чи ч. 3 ст. 286-1 КК України.

Отже, з урахуванням викладеного підходу про самотійність кримінально-правової оцінки шкоди, заподіяної кожній окремій особі, на нашу думку, ч. 3 ст. 286 та ч. 4 ст. 286-1 КК України слід з КК виключити.

Водночас, щоби забезпечити можливість призначення особі, протиправні діяння якої заподіяли смерть двом або більше людям, більш суворого покарання, ніж при загибелі однієї людини, доцільно внести зміни до ст. 70 КК України, виключивши з другого речення ч. 2 ст. 70 КК України слово «умисним» і виклавши його у такій редакції: «Якщо хоча б одне з кр. п-нь є тяжким або особливо тяжким злочином, суд може призначити остаточне покарання за сукупністю кр. п-нь у межах максимального строку, встановленого для даного виду покарання в Загальній частині цього Кодексу».

Звернувшись до проєкту нового КК України в цій частині, не можна залишити поза увагою питання, а яким є бачення розробників щодо встановлення відповідальності за досліджувані нами кр. п-ння?

Розробники проєкту КК України пропонують нову концепцію кримінальної відповідальності за вчинення кр. п-нь проти безпеки руху та експлуатації транспорту. У структурі проєкту КК України виділено розділ 7.4, в якому, відповідно до його назви, систематизовано кр. п-ння проти безпеки руху та експлуатації транспорту. До категорії злочинів у підрозділі 1 зараховано діяння з використанням повітряного, морського, річкового та трубопровідного транспорту. У підрозділі 2 цього розділу передбачена кримінальна

відповідальність за діяння, які вчиняються, зокрема, і під час керування наземними ТЗ. Розробники пропонують визнавати кримінально караними лише окремі порушення ПДР, відмовляючись при цьому від загальної норми про порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ.

Відсутність у проєкті КК України класичної ст. 286 КК України В. О. Навроцький пояснює такими аргументами: а) відмова від «складених кр. п-нь» є загальним підходом, запровадженим у проєкті КК; б) вчинення адміністративного правопорушення в поєднанні з необережним заподіянням унаслідок цього шкоди не може кардинально змінювати ступінь небезпеки й тяжкості необережного злочину (а в ст. 286 КК покарання у рази перевищують ті, що передбачені за необережну шкоду здоров'ю); в) у разі умисного порушення правил безпеки руху чи експлуатації транспорту це не відображається в кваліфікації (злочин, передбачений ст. 286 КК, все одно визнається необережним, практика, по суті, не орієнтується на застосування статей про умисні злочини, якщо шкода заподіяна під час керування ТЗ); г) вирішується штучно створена проблема «змішаної» форми вини (насправді ж має місце два порушення, вину щодо кожного з них слід встановлювати окремо, до чого наявна конструкція явно не спонукає); д) будучи послідовним, законодавець мав би створювати спеціальні норми щодо посягань, які полягають у порушенні будь-яких правил безпеки, що спричинило шкоду з необережності. Але це призвело б до появи незліченної кількості спеціальних норм [209, с. 309].

За ступенем тяжкості усі кр. п-ння, передбачені у підрозділі 2 розділу 7.4 проєкту КК України, є кримінальними проступками (ст. ст. 7.4.7–7.4.14). Так, відповідно до ст. 7.4.9 проєкту КК України, об'єктивна сторона небезпечного водіння включає такі діяння – особа, яка, будучи учасником наземного дорожнього руху або керуючи повітряним чи водним ТЗ, завідомо: 1) взяла участь у перегонах, які не є офіційними змаганнями; 2) змусила іншого учасника різко змінити швидкість, напрямок або вжити інших заходів щодо убезпечення руху або 3) перешкодила руху іншого його учасника. Кримінальне правопорушення сформовано з матеріальним складом. Обов'язковою умовою

притягнення до кримінальної відповідальності за ст. 7.4.9 є спричинення зіткнення одним із вказаних діянь.

Відповідно до ст. 7.4.10 проєкту КК України, порушення правил руху через залізничний переїзд передбачає, що особа, яка, керуючи наземним ТЗ, в'їхала на залізничний переїзд під час заборони руху через переїзд.

Розробники проєкту КК України залишилися прихильниками криміналізації управління рухом транспорту або керування ТЗ особою, яка перебуває у стані сп'яніння. Об'єктивна сторона складу кр. п-ння, передбаченого ст. 7.4.11, включає лише діяння – особа, яка здійснювала управління рухом транспорту або керувала ТЗ та: 1) перебувала у стані сп'яніння під час управління рухом або руху транспорту; 2) відмовилась від проходження в установленому порядку огляду на стан сп'яніння або 3) вжила психоактивну речовину до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану сп'яніння.

З формальним складом також сформовано кр. п-ння про допуск до керування ТЗ особи, яка не має права ним керувати. Суб'єктом кр. п-ння визнається власник, законний володілець ТЗ або уповноважена ним особа, яка допустила до керування ТЗ іншу особу, яка завідомо: 1) не мала дозволу на керування таким засобом; 2) не могла керувати таким засобом за станом здоров'я або 3) перебувала у стані сп'яніння (ст. 7.4.12 проєкту КК України).

За відсутності заподіяної шкоди визнається кр. п-нням також блокування руху транспорту (1) з увімкненим проблісковим маячком чи спеціальним звуковим сигналом або (2) загального користування більш ніж на одну годину (ст. 7.4.13 проєкту КК України).

Завершується розділ 7.4 про кр. п-ння проти безпеки руху та експлуатації транспорту спеціальним складом причетності до кр. п-ння. Статтею 7.4.14 проєкту КК України передбачено кримінальну відповідальність особи, яка, будучи учасником дорожньо-транспортної події, внаслідок якої спричинено шкоду здоров'ю або смерть людини: 1) знищила чи змінила сліди такої події за відсутності ознак кр. п-ння, передбаченого статтями 8.2.4 чи 8.2.5 цього Кодексу,

2) приховала номерний знак ТЗ або 3) відмовилася повідомити дані про себе чи керований нею ТЗ іншому учаснику події. Відсилання у тексті ст. 7.4.14 передбачає необхідність проводити розмежування із ст.ст. 8.2.4 («Приховування злочину») та 8.2.5 («Перешкоджання встановленню факту та обставин діяння, передбаченого цим Кодексом»).

У конструкції розглядуваних складів кр. п-нь відсутня вказівка на форму вини. Спеціально для таких випадків у ч. 3 ст. 2.4.1 проєкту КК України визначено, якщо в статті Спеціальної частини цього Кодексу форма вини не вказана, то за вчинення передбаченого нею кр. п-ння особа підлягає кримінальній відповідальності лише за наявності умислу [230]. Отож кр. п-ння (ст.ст. 7.4.7–7.4.14) є з формальним складом і передбачають умисну форму вини.

Проводячи проміжний підсумок щодо аналізу положень спеціального розділу в Особливій частині проєкту КК України, який передбачає групу складів кр. п-нь проти безпеки руху та експлуатації транспорту, слід відзначити, що в разі заподіяння шкоди для життя або здоров'я людини в результаті порушення ПДР, таке діяння має бути кваліфіковано за сукупністю з іншими статтями, які передбачають необережне заподіяння такої шкоди.

Підтримуючи концепцію щодо максимально можливого уникнення у проєкті КК України спеціальних норм, розробники передбачають, що ознаками, що підвищують тяжкість злочинів на один ступінь, є вчинення злочину при таких обставинах: 1) під час керування ТЗ особою, яка перебувала у стані сп'яніння; 2) під час керування ТЗ особою, яка не мала права керування відповідним ТЗ або була позбавлена такого права. До цих злочинів відносять: а) спричинення смерті з необережності (ст. 4.1.6); б) спричинення тяжкої шкоди здоров'ю з необережністю (ст. 4.2.9); в) тяжке ушкодження плоду людини з необережності (ст. 4.2.11 проєкту КК України).

Ще одним напрямом диференціації кримінальної відповідальності за вчинення розглядуваних кр. п-нь з використанням ТЗ є передбачення у розділі 3.5 «Зміна або невиконання призначеного покарання» норми-винятку, відповідно до якої до особи, яка вчинила злочин, передбачений ст. 4.2.9 («Спричинення

тяжкої шкоди здоров'ю з необережності») чи ст. 4.2.11 («Тяжке ушкодження плоду людини з необережності») цього Кодексу під час керування ТЗ у стані сп'яніння, за винятком особи, яка уклала угоду про примирення (п. 4 ч. 33 ст. 3.5.1 проєкту КК України), не застосовується заміна строкового ув'язнення обмеженням свободи.

Підсумовуючи, вважаємо, що результатом нашого дослідження має бути висловлення нашої позиції щодо основних питань, які ми зарахували до невирішених (дискусійних) на початку роботи та перспективних для впровадження моментів, які виявили за результатами вивчення зарубіжного досвіду, а саме:

1) щодо доцільності збереження загальної та спеціальної норм, які передбачені ст.ст. 286 та 286-1 КК України, та і взагалі, про доцільність їх існування поряд із загальними нормами про відповідальність за необережне заподіяння шкоди здоров'ю чи смерті іншій особі. За результатами проведеного дослідження робимо висновок про допустимість, до заміни КК України новим (проєкт якого є інакшим за змістом, формою та філософією побудови), передбачення відповідальності за досліджувані протиправні діяння в окремих статтях, як це має місце на сьогодні;

2) про допустимі межі бланкетності відповідних норм. Вважаємо, що відмовитися від використання бланкетних норм при встановленні відповідальності за досліджувані діяння неможливо. Водночас підтримуємо позицію, що в новому КК України слід конкретизувати види порушень правил безпеки руху або експлуатації транспорту, порушення яких має кваліфікуватися за спеціальною нормою. Думається, що до таких слід зарахувати: перевищення дозволеної швидкості більш як на 20 км/год, керування ТЗ у стані втоми, здійснення маневрів, що ставлять під загрозу безпеку інших учасників дорожнього руху або порушують громадський спокій тощо;

3) щодо встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту, що не призвело до настання конкретних наслідків, а лише створило небезпеку їх настання. Така норма, як видається,

матиме високі корупційні ризики та може стати інструментом зловживань з боку правоохоронних органів, а відтак від неї може бути більше шкоди, ніж користі;

4) встановлення кримінальної відповідальності за заподіяння значної матеріальної шкоди внаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту. Вважаємо, що у таких випадках цілком достатньо арсеналу адміністративного та цивільного законодавства;

5) щодо можливості та доцільності встановлення кримінальної відповідальності за сам факт керування ТЗ у стані сп'яніння. Вважаємо таку позицію прийнятною для майбутнього впровадження в національне кримінальне законодавство, але, з огляду на попередню позицію та задля уникнення колізій з чинними нормами, лише у разі скоєння особою ДТП, що заподіяло потерпілому легкі тілесні ушкодження або без таких. У інших випадках, як видається, достатньо арсеналу адміністративного законодавства. При цьому слід наголосити, що навіть у адміністративному провадженні за керування особою ТЗ у стані сп'яніння застосовується позбавлення права керувати ТЗ, що в розумінні ЄСПЛ є, за своїм змістом, кримінальним покаранням [4];

6) щодо поняття ТЗ. На увагу та запозичення заслуговує визначення цього поняття у ст. 261 КК Латвії «Поняття транспортного засобу», де передбачено, що ТЗ це – усі типи автомобілів, тракторів та інших самохідних машин, трамваїв, тролейбусів, мотоциклів та інших моторних ТЗ, що рухаються за допомогою власного джерела енергії, за винятком ТЗ з двигуном внутрішнього згоряння з робочим об'ємом менше 50 кубічних сантиметрів або електродвигуном з максимальною потужністю не більше чотирьох кіловат та максимальною конструктивною швидкістю не більше 45 кілометрів на годину. Хоча, на нашу думку, максимальна потужність електродвигуна має бути знижена до 3 кВт, а швидкість – до 30 км/год.

7) щодо нормативного закріплення у випадках, коли потерпілим є близька особа, можливості кримінального переслідування порушника лише за його вимогою. Видається, що у справах про заподіяння внаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту середньої тяжкості тілесних ушкоджень і

повного відшкодування завданих потерпілому збитків така пропозиція «має право» на впровадження у національне законодавство.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано нове вирішення наукової проблеми вдосконалення кримінального законодавства та практики застосування кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ.

Під час дослідження теоретичних і практичних аспектів проблеми для вирішення поставлених завдань одержано такі основні висновки:

1. За результатами проведеного огляду стану дослідження питань кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, у кримінально-правовій науці констатовано, що, попри певну увагу до цієї проблематики з боку українських вчених, низка питань залишається такими, що не мають одностайного розуміння і вирішення. Така ситуація ставить під сумнів ефективність кримінально-правової протидії відповідним протиправним діям і зумовлює необхідність пошуку шляхів підвищення якості законодавства та практики його застосування щодо відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ.

2. За результатами історико-правового аналізу питань кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, зроблено висновки: про відносну давність відповідних норм; про намагання законодавця вдосконалювати відповідні кримінально-правові норми; окреслено помилки, які допускалися у цьому процесі та їх вирішення тощо. Найістотнішою проблемою у цьому аспекті, з огляду на бланкетний характер відповідних норм, є, як видається, зміна обсягу криміналізації без внесення змін до КК України. Зокрема, незважаючи на відсутність змін до примітки до ст. 286 КК України, трансформація поняття «механічного ТЗ» у Правилах дорожнього руху спричинила нові кримінально-правові наслідки – криміналізацію порушень правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують механічним ТЗ з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см тощо. Можливо, для потреб

адміністративного законодавства це і виправдано, а щодо застосування кримінальної відповідальності як найбільш суворого виду юридичної відповідальності – сумнівно.

3. За результатами розгляду питання про обґрунтованість сучасного розміщення норм про відповідальність за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, у КК України констатовано, що: система кримінальних правопорушень проти різних видів «порушення правил безпеки» розкидана у різних розділах Особливої частини КК України; на забезпечення безпеки руху або експлуатації транспорту спрямовані статті розділу XI Особливої частини і доцільність виділення такого розділу в КК заперечень не викликає; виділення серед кримінальних правопорушень проти безпеки руху або експлуатації транспорту діянь, відповідальність за вчинення яких передбачено ст.ст. 286 та 286-1 КК України, є не лише допустимим, а навіть доцільним, оскільки вони посягають на безпеку дорожнього руху або експлуатації механічних ТЗ, і основне – їхній суб'єкт – особа, яка керує відповідними ТЗ. Саме ці склади і стали предметом нашого дослідження.

4. За результатами дослідження зарубіжного досвіду правового регулювання питань кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, продемонстровано відсутність єдиних підходів до встановлення відповідальності за такі діяння, що узгоджується з принципом, що кожне національне законодавство, з огляду на свої традиції і практики, що склалися, встановлює відповідальність за діяння, які світове співтовариство вважає такими, що потребують правового реагування. В роботі зацентовано увагу на законодавстві Франції, Німеччини, Польщі, Латвії та Литви. Їх аналіз продемонстрував прийнятність різноманітних підходів до встановлення відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ. Водночас дозволив виявити непритаманні українському праву моменти щодо правового регулювання досліджуваних відносин: а) практику конкретизації порушень правил безпеки руху, недотримання яких є підставою для кваліфікації відповідних діянь як

кримінальних правопорушень; б) встановлення відповідальності за сам факт керування ТЗ у стані сп'яніння при досягненні певного рівня сп'яніння; в) встановлення відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту, що не призвело до настання конкретних наслідків, а лише створило небезпеку їх настання; г) встановлення відповідальності за настання наслідку у виді заподіяння значної матеріальної шкоди внаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту; д) чіткого визначення критеріїв віднесення певного засобу до транспортних (об'єм двигуна, потужність електродвигуна, максимальна швидкість тощо); е) передбачення, що у певних випадках, коли потерпілим є близька особа, можливості кримінального переслідування порушника лише за його вимогою тощо, є тими особливостями зарубіжного законодавства, які заслуговують на увагу в аспекті потенційного вдосконалення законодавства України. У роботі подано авторське бачення можливості та доцільності врахування таких положень у законодавстві України.

5. Проаналізовано елементи складів порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, та їхні ознаки і запропоновано таке їх розуміння:

5.1. Основним безпосереднім об'єктом складів кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286 та 286-1 КК України, пропонується вважати охоронювані кримінальним законом суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та (або) експлуатації відповідних видів ТЗ, при дотриманні яких не спричиняється й не може бути спричинено шкоди здоров'ю або життю іншої людини. Додатковим об'єктом складів таких кримінальних правопорушень є суспільні відносини у сфері забезпечення недоторканості здоров'я (чч. 1, 2 ст. 286 та чч. 1, 2 ст. 286-1 КК України) та життя людини (чч. 2, 3 ст. 286 та чч. 3, 4 ст. 286-1 КК України).

5.2. Доведено, що, попри наявність такої позиції в літературі, відсутні підстави для визнання ТЗ предметом складу кримінальних правопорушень, передбаченого ст.ст. 286 та 286-1 КК України. Транспортний засіб є знаряддям вчинення цих кр. п-нь. А під ТЗ у ст.ст. 286 та 286-1 КК України на сьогодні слід

розуміти: усі види автомобілів, трактори, трамваї, тролейбуси, мотоцикли, мопеди, інші ТЗ та самохідні машини, які приводяться в рух за допомогою двигуна внутрішнього згоряння або електродвигуна потужністю понад 3 кВт.

5.3. Кримінальні правопорушення, відповідальність за вчинення яких передбачена у ст.ст. 286 та 286-1 КК України, мають матеріальний склад, а відтак обов'язковими ознаками їхньої об'єктивної сторони є: а) суспільно небезпечне діяння (рух ТЗ, під керуванням відповідної особи, з порушенням правил БДР або експлуатація транспорту, під керуванням відповідної особи, з порушенням відповідних правил безпеки); суспільно небезпечний наслідок (середньої тяжкості або більш тяжкі тілесні ушкодження або смерть потерпілого); в) причинний зв'язок між суспільно небезпечним діянням і суспільно небезпечним наслідком; г) знаряддя – ТЗ. Натомість, попри наявність відповідних позицій у літературі, доведено, що час (момент руху ТЗ) і місце (дорога) обґрунтовано не визнаються у судовій практиці обов'язковими ознаками складів відповідних кримінальних правопорушень (усе, що не підпадає під поняття «дорожній рух» охоплюється поняттям експлуатації ТЗ).

5.4. Суб'єкт у складах аналізованих кримінальних правопорушень спеціальний – особа, яка керує ТЗ в процесі руху або здійснення іншої експлуатації. А у ст. 286-1 КК України необхідною є також ще одна додаткова ознака – перебування особи у стані сп'яніння.

Попри дискусійність підходів до визначення місця стану «сп'яніння» у структурі складу кр. п-ння, слід, як видається, виходити з такого: розподіл ознак складу кримінальних правопорушень на елементи є доволі умовним; відповідні дискусії мають суто теоретичний характер, незалежно від приналежності ознаки до того чи іншого елементу, більш важливий її статус – обов'язкової ознаки; поміщення законодавцем ст. 21 «Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції» у розділ IV Загальної частини КК України «Особа, яка підлягає кримінальній відповідальності (суб'єкт кримінальних правопорушень)»

означає, що законодавець вирішив відповідну дискусію і зарахував стан сп'яніння до ознак суб'єкта.

5.5. Доведено, що ознакою суб'єктивної сторони аналізованих складів кримінальних правопорушень, виходячи з нормативного визначення форм вини у КК України, є вина у формі необережності.

У контексті розглянутих складів кримінальних правопорушень варто зазначити про можливе випадкове (небажане) або ж усвідомлене (бажане) порушення правил БДР або експлуатації транспорту. Але немає підстав називати усвідомлене (бажане) порушення умисним. У кримінальному правопорушенні з матеріальним складом суспільно небезпечне діяння, суспільно небезпечний наслідок і причиновий зв'язок становлять єдність ознак об'єктивної сторони. Визначення форми та виду вини в цих складах передбачає встановлення психічного ставлення винного до сукупності всіх цих об'єктивних ознак, орієнтуючись саме на законодавче визначення видів вини у КК України. А відтак позиція наявності подвійної (змішаної) форми вини в аналізованих складах кр. п. нь видається помилковою.

6. Дослідження меж караності порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ дозволило виявити низку порушень правил конструювання санкцій у ст.ст. 286 та 286-1 КК України, а саме: невідповідність санкції ч. 1 ст. 286 КК України (спеціальної норми) санкції ст. 128 КК України (загальної норми); однакова караність (у межах однієї частини) діянь, що призвели до різних за ступенем тяжкості суспільно небезпечних наслідків (ч. 2 ст. 286 КК України); недотримання вимоги до типових санкцій про те, що розміри (строки) покарань у санкціях суміжних ступенів суворості не можуть (не повинні) між собою перетинатися; абсолютна нелогічність передбачення додаткового покарання у ч. 2 ст. 286 КК України як такого, що не є обов'язковим.

7. За результатами аналізу застосування кримінальної відповідальності за порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, встановлено такі основні особливості: суди загалом дотримуються вимоги про

врахування загальних засад призначення покарання, що визначені у ст. 65 КК України при його призначенні; поширеною є практика звільнення від відбування покарання з випробуванням на підставі ст. 75 КК України за вчинення кр. п-ння, передбаченого ч. 1-2 ст. 286 КК України (за даними CrimeDataLab). Статистика протидії злочинності в Україні за 2013–2024 роки звільнення від відбування покарання має місце у 63,9% випадків від кількості справ, розглянутих судами за усіма частинами ст. 286 КК України; натомість звільнення від відбування покарання за вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286-1 КК України, складає лише 9,39%; виявлено неоднозначність практики застосування звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку із закінченням строків давності (ст. 49 КК України) при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України.

8. За результатами дослідження питань кваліфікації порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують ТЗ, встановлено, що істотних проблем у кваліфікації таких діянь не виникає, а суди загалом дотримуються таких загальних принципів (правил): кримінально-правові норми, відповідальність за вчинення яких передбачена у ст.ст. 286 та 286-1 КК України, визнаються спеціальними нормами щодо норм про кримінальні правопорушення, передбачені ст.ст. 128 та 119 КК України; також, як такі, що перебувають у співвідношенні, загальна та спеціальна норма між собою розглядаються ст.ст. 286 та 286-1 КК України; спеціальною щодо розглядуваних кримінально-правових норм вважається ст. 415 КК України «Порушення правил водіння або експлуатації машин»; у разі заподіяння при вчиненні відповідних кримінальних правопорушень різних кримінально-правових наслідків діяння кваліфікується за тією частиною відповідної статті, яка передбачає найбільш суворий наслідок. Водночас у роботі обґрунтовується, що неприйнятною є практика кваліфікації у разі заподіяння шкоди кільком особам як одного кримінального правопорушення, та доводиться, що у разі заподіяння відповідних тілесних ушкоджень чи смерті кільком потерпілим внаслідок порушення правил БДР або експлуатації транспорту особою, яка керує ТЗ, таке діяння повинно отримувати

самостійну (окрему) кримінально-правову оцінку щодо кожного потерпілого. І перешкод для здійснення такої оцінки вже зараз немає.

9. За результатами проведеного дослідження сформульовано такі науково обґрунтовані основні пропозиції з удосконалення законодавства України про відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

- ч. 1 ст. 33 КК України викласти у такій редакції: «1. Сукупністю кримінальних правопорушень визнається вчинення особою двох або більше кримінальних правопорушень, за жодне з яких її не було засуджено. При цьому не враховуються кримінальні правопорушення, за які особу було звільнено від кримінальної відповідальності за підставами, встановленими законом»;

- п. 2 ч. 1 ст. 49 КК України викласти у такій редакції: «2) три роки – у разі вчинення кримінального проступку, за який передбачено покарання у виді обмеження волі, чи у разі вчинення нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років або інший менш суворий вид покарання»;

- ч. 2 ст. 70 КК України викласти у такій редакції: «Якщо хоча б одне з кримінальних правопорушень є тяжким або особливо тяжким злочином, суд може призначити остаточне покарання за сукупністю кримінальних правопорушень у межах максимального строку, встановленого для такого виду покарання в Загальній частині цього Кодексу».

- п. 1 ч. 2 ст. 106 КК України викласти у такій редакції: «1) два роки – у разі вчинення кримінального проступку або нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років або інший менш суворий вид покарання»;

- п. 2 ч. 2 ст. 106 КК України викласти у такій редакції: «2) п'ять років – у разі вчинення нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк більше двох років»;

- ст. 128 КК України викласти у такій редакції:

Стаття 128. Необережне тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження

1. Необережне середньої тяжкості тілесне ушкодження –
карається ...

2. Необережне тяжке тілесне ушкодження –
карається

І квінтесенцією нашого дослідження є власне бачення більш ефективного викладу кримінально-правових норм, які передбачають відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, а саме така їх редакція:

Стаття 286. Порушення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту особами, які керують транспортними засобами

1. Порушення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту особами, які керують транспортними засобами, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, –

карається...

2. Ті самі діяння, якщо вони заподіяли тяжке тілесне ушкодження, –
караються ...

3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили смерть потерпілого, –

караються ...

Примітка.

1) Під транспортними засобами в цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 слід розуміти всі типи автомобілів, тракторів та інших самохідних машин, трамваїв, тролейбусів, мотоциклів та інших моторних ТЗ, що рухаються за допомогою двигуна, за винятком ТЗ з двигуном внутрішнього згоряння з робочим об'ємом менше 50 кубічних сантиметрів або електродвигуном з максимальною потужністю менше 3 кіловат і максимальною конструктивною швидкістю не більше 30 кілометрів на годину.

2) Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені частиною першою або другою цієї статті, якщо тілесні ушкодження заподіяні їй близькій особі, яка не заперечує проти такого

звільнення.

Стаття 286-1. Порухнення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння

1. Керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що призвело до ДТП, у якій потерпілому заподіяно легкі тілесні ушкодження або без таких, –

караються...

2. Порухнення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту особами, які керують транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, –

караються ...

3. Діяння, передбачені частиною другою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження, –

караються ...

4. Діяння, передбачені частиною другою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили смерть потерпілого, –

караються ...

Підсумовуючи, є підстави стверджувати, що врахування у правозастосовній та правотворчій практиці викладених результатів дослідження сприятиме підвищенню якості кримінально-правового регулювання питань відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Водночас очевидно, що проблема

наукового забезпечення ефективної протидії кримінально-протиправним порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, не може бути вичерпана нашим дослідженням. Предметом подальших наукових розвідок мають стати питання про ефективність застосування кримінально-правових засобів протидії досліджуваним правопорушенням, поєднання у цьому процесі правових та інших соціальних механізмів, про причини вчинення та дієву систему протидії таким кримінальним правопорушенням тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. European Convention on the Punishment of Road Traffic Offences – Європейська конвенція про покарання за порушення правил дорожнього руху / Council of Europe. URL : <https://rm.coe.int/168006ff4f> (дата звернення: 22.12.2025).
2. Kodeks karny / ISAP – Internetowy System Aktów Prawnych. URL : <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970880553/U/D19970553Lj.pdf> (дата звернення: 22.12.2025).
3. Lietuvos Respublikos Baudžiamasis Kodeksas (КК Литовської Республіки) / Lietuvos Respublikos Seimas Teisėkūra. URL : <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555> (дата звернення: 22.12.2025).
4. Nilsson V. Sweden (dec.) - 73661/01. Decision 13.12.2005. URL : <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=002-3594> (дата звернення: 22.12.2025).
5. Абакіна-Пілявська Л. М., Саїнчин С. О., Стоянов К. С. Наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами як ознака складу: особливості встановлення при розслідуванні в умовах воєнного стану. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2025. № 1. С. 712–714.
6. Авдєєва Г. К. Проблеми встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями учасників дорожнього руху і дорожньо-транспортною подією. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Харків, 5 листопада 2021 р. / уклад. : А. В. Калініна ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. 134 с.
7. Авраменко О. В., Бурда С. Я., Сас М. В. Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навчальний посібник у схемах. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2019. 36 с.
8. Алієва А. В. Предмет кримінального правопорушення: поняття, види та значення: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 «Кримінальне право та

кримінологія; кримінально-виконавче право». Харків : Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 2021. 20 с.

9. Антонюк Н. О. Поняття диференціації кримінальної відповідальності. *Право України*. 2019. № 9. С. 196-214.

10. Бабенко А. М. Особливості запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні. *Правові новели*. 2023. № 19. С. 251–258.

11. Бабенко А. М. Регіональні особливості злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали VIII Міжнародної науково-практ. конф., м. Донецьк, 22 листопада 2013 р. Донецьк : ДЮІ МВС України, 2013. С. 64–67.

12. Бабенко А. М., Форсюк М. Ю. Кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: сучасний стан та окремі фактори детермінації: *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукраїнської науково-практ. конф., м. Харків, 05 листопада 2021 р. Харків : Право, 2021. 134 с. С. 10–14.

13. Бабич А. О. Необережне співзаподіяння при вчиненні кримінального правопорушення: дис. ...доктора філософії : 081 / Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук. Харків, 2022. 312 с.

14. Багіров С. Р. Недоліки проекту закону про доповнення ст. 286 КК України нормою щодо звільнення від кримінальної відповідальності та ризику його ухвалення. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2019. Вип. 2(42). С. 86–90.

15. Басалюк Н. В. Система покарань у кримінальному законодавстві України: дис. ...доктора філософії : 081 / Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2023. 233 с.

16. Баулін Ю. Кримінальна відповідальність, яка підлягає диференціації. *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи*

удосконалення: міжнар. симпозіум, м. Львів, 11–12 вересня 2009 р. Львів : ЛьвДУВС, 2009. С. 25–31.

17. Бауман Ю. Огляд судової практики Верховного Суду у справах, пов'язаних із вчиненням правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: 100 актуальних правових позицій за період з 2019 по 2021 рік. 2021. 39 с. URL : <https://unba.org.ua/assets/uploads/publications/%D0%9E%D0%93%D0%9B%D0%A2%D0%9F%D0%A0%D0%90%D0%9A%D0%A2%D0%98%D0%9A%D0%98.pdf> (дата звернення: 22.12.2025).

18. Безпека. Велика українська енциклопедія. URL : <https://vue.gov.ua/Безпека> (дата звернення: 22.12.2025).

19. Бесчастна В. В. Відмежування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, від суміжних злочинів та адміністративних правопорушень. *Наше право*. 2019. № 2. С. 121–127.

20. Бесчастна В. В. Історична трансформація норм про кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2019. № 2 (vol. 1). Р. 25–30.

21. Бесчастна В. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами : дис. ... філософії : 081 / Харківський національний університет внутрішніх справ. Харків, 2019. 220 с.

22. Бесчастна В. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: стан наукової розробки та напрями вдосконалення. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2019. № 1(20). С. 161–168.

23. Богатирьов І. Г. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2019. Спецвипуск. С. 112–116.

24. Борисов В. І. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою. Харків : Юрайт, 2012. 296 с.

25. Брич Л. Значення суспільно небезпечного наслідку у розмежуванні складів злочинів та відмежуванні їх від складів адміністративних правопорушень. *Вісник Львівського університету. Серія юридична*. 2011. Вип. 53. С. 290–306.

26. Бурдін В. М. Деякі аспекти кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України. *Новітні кримінально-правові дослідження – 2016*: зб. наук. пр. / відп. ред. О. В. Козаченко. Миколаїв : Іліон, 2016. С. 13–17.

27. Васильєв А. А., Кондратов Д. Ю. Щодо змісту родового об'єкту складів правопорушень розділу XI Особливої частини КК України. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Харків, 5 листопада 2021 р.* / уклад. : А.В. Калініна ; НДІ вивч. проблем злочинності ім. акад. В. В. Сташиса НАПрН України. Харків : Право, 2021. С. 26–29.

28. Вереша Р. В. Злочинна недбалість як вид необережної форми вини. *Часопис цивільного і кримінального судочинства*. 2014. № 6(21). С. 113–121.

29. Вирок Ананьївського районного суду Одеської області від 20 квітня 2021 року у справі № 491/147/18 (провадження № 1-кп/491/9/21). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96431484> (дата звернення: 22.12.2025).

30. Вирок Березнівського районного суду Рівненської області від 16 вересня 2025 року у справі № 555/1182/25 (провадження № 1-кп/555/235/25). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130285952> (дата звернення: 22.12.2025).

31. Вирок Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 20 грудня 2021 року у справі № 359/8191/21 (провадження № 1-кп/359/610/2021).

Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102256950> (дата звернення: 22.12.2025).

32. Вирок Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 25 жовтня 2024 року у справі № 359/478/22 (провадження № 1-кп/359/155/2024). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122836508> (дата звернення: 22.12.2025).

33. Вирок Валківського районного суду Харківської області від 23 жовтня 2024 року у справі № 615/331/24 (провадження № 1-кп/615/61/24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/22451227> (дата звернення: 22.12.2025).

34. Вирок Вишгородського районного суду Київської області від 25 грудня 2023 року у справі № 363/2458/23 (провадження № 1-кп/363/426/23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115929109> (дата звернення: 22.12.2025).

35. Вирок Віньковецького районного суду Хмельницької області від 26.03.2025 у справі № 670/675/24 (провадження № 1-кп/670/12/25). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/126137426#> (дата звернення: 22.12.2025).

36. Вирок Голосіївського районного суду м. Києва від 11 січня 2023 року у справі № 752/17984/19 (провадження № 1-кп/752/423/23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108431403> (дата звернення: 22.12.2025).

37. Вирок Городоцького районного суду Львівської області від 02 січня 2025 у справі № 441/2460/24 (провадження № 1-кп/441/81/2025). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/124197832> (дата звернення: 22.12.2025).

38. Вирок Дніпровського районного суду м. Києва від 23 жовтня 2024 року у справі № 755/14943 (провадження № 1-кп/755/1509/24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122510455> (дата звернення: 22.12.2025).

39. Вирок Інгульського районного суду міста Миколаєва від 22 травня 2025 року у справі № 489/2905/25 (провадження № 1-кп/489/701/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127524421> (дата звернення: 22.12.2025).

40. Вирок Індустріального районного суду м. Дніпропетровська від 06 січня 2025 року у справі № 189/321/23 (провадження № 1-кп/202/713/2025). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/124227293> (дата звернення: 22.12.2025).

41. Вирок Індустріального районного суду міста Дніпро від 01 жовтня 2025 року у справі № 202/9113/25 (провадження № 1-кп/202/1527/2025). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130668280> (дата звернення: 22.12.2025).

42. Вирок Кагарлицького районного суду Київської області від 06 січня 2023 року у справі № 368/950/22 (провадження № 1-кп/368/101/23). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108286230> (дата звернення: 22.12.2025).

43. Вирок Києво-Святошинського районного суду Київської області від 22 серпня 2023 року у справі № 369/7485/21 (провадження № 1-кп/369/794/23). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/112962932> (дата звернення: 22.12.2025).

44. Вирок Коломийського міськрайонного суду Івано-Франківської області від 31 липня 2024 року у справі № 346/2044/24 (провадження № 1-кп/346/496/24). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/120729050> (дата звернення: 22.12.2025).

45. Вирок Луцького міськрайонного суду Волинської області від 25 жовтня 2024 року у справі № 161/10627/24 (провадження № 1-кп/161/1030/24). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122574668> (дата звернення: 22.12.2025).

46. Вирок Малиновського районного суду м. Одеса від 06 грудня 2023 року у справі № 521/17456/21 (провадження № 1-кп/521/682/23). Єдиний державний

реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115487503> (дата звернення: 22.12.2025).

47. Вирок Ніжинського міськрайонного суду Чернігівської області від 12 січня 2023 року у справі № 740/2586/19 (провадження № 1-кп/740/4/23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108357097> (дата звернення: 22.12.2025).

48. Вирок Нікопольського міськрайонного суду Дніпропетровської області від 06 січня 2022 року у справі № 182/6113/19 (провадження № 1-кп/0182/94/2022). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102467210> (дата звернення: 22.12.2025).

49. Вирок Оболонського районного суду м. Києва у справі № 756/162/23 (провадження № 1-кп/756/920/23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111211049> (дата звернення: 22.12.2025).

50. Вирок Острозького районного суду Рівненської області від 08 січня 2025 року у справі № 567/1878/24 (провадження № 1-кп/567/48/25). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/124305183> (дата звернення: 22.12.2025).

51. Вирок Охтирського міськрайонного суду від 05 січня 2022 року у справі № 583/5153/21 (провадження № 1-кп/583/102/22). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102428715> (дата звернення: 22.12.2025).

52. Вирок Печерського районного суду м. Києва від 16 грудня 2024 року у справі № 757/1985/23-3 (провадження № 1-кп-1919/23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/123889732> (дата звернення: 22.12.2025).

53. Вирок Путильського районного суду Чернівецької області від 24 жовтня 2024 року у справі № 721/597/24 (провадження № 1-кп/721/7620/24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122533245> (дата звернення: 22.12.2025).

54. Вирок Світловодського міськрайонного суду Кіровоградської області від 06 січня 2023 року у справі № 4011703/20 (провадження № 1-кп/401/40/23). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108298761> (дата звернення: 22.12.2025).

55. Вирок Слов'янського міськрайонного суду Донецької області від 04 січня 2022 року у справі № 243/13283/21 (провадження № 1-кп/243/991/2021). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102398747> (дата звернення: 22.12.2025).

56. Вирок Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області від 25 жовтня 2024 року у справі № 607/14101/24 (провадження № 1-кп607/1688/2024). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122524986> (дата звернення: 22.12.2025).

57. Вирок Турківського районного суду Львівської області від 21 листопада 2024 року у справі № 458/238/24 (провадження № 1-кп458/48/2024). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/123185583> (дата звернення: 22.12.2025).

58. Вирок Франківського районного суду м. Львова від 04 січня 2023 року у справі № 465/1562/21 (провадження № 1-кп/465/272/23). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/108256723> (дата звернення: 22.12.2025).

59. Вирок Франківського районного суду м. Львова від 07 травня 2025 року у справі №465/2582/25 (провадження № 1-кп/465/92525). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127188834> (дата звернення: 22.12.2025).

60. Вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 24 жовтня 2024 року у справі № 686/17714/24 (провадження № 1-кп/686/1345/24). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122542379> (дата звернення: 22.12.2025).

61. Вирок Черняхівського районного суду Житомирської області від 22 квітня 2009 року у справі № 1-57/2009. Єдиний державний реєстр судових

рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/3616373> (дата звернення: 22.12.2025).

62. Вирок Чортківського районного суду Тернопільської області від 06 січня 2022 року у справі № 608/1140/21 (провадження № 1-кп/608/76/2022). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102451842> (дата звернення: 22.12.2025).

63. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 19 квітня 2021 року у справі № 336/7734/20 (провадження № 1кп/354/2021). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/96352078> (дата звернення: 22.12.2025).

64. Вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 24 жовтня 2024 року у справі № 336/2170/20 (провадження № 1-кп/336/96/2024). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122526649> (дата звернення: 22.12.2025).

65. Вирок Шосткинського міськрайонного суду Сумської області від 03 березня 2025 року у справі № 589/4603/24. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/125581965> (дата звернення: 22.12.2025).

66. Висновок національних експертів на проєкт Кримінального кодексу України (контрольний текст станом на 30.01.2023 р.). *Новий Кримінальний кодекс*. URL : https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2023/03/16/vysnovok_natsionalnyh-ekspertiv.pdf (дата звернення: 22.12.2025).

67. Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання. Київ : ВД Дакор, 2022. 152 с.

68. Газдайка-Василишин І. Б. Відповідальність за керування транспортним засобом в стані сп'яніння: криві дзеркала правотворчості. *Українська модель кримінальної юстиції: блукаючи задзеркаллям*: збірник матеріалів VI (XIX)

Львівського форуму кримінальної юстиції, м. Львів. 17–18 вересня 2000 р. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2020. С. 22–32.

69. Газдайка-Василишин І. Б., Коваленко В. П. Сталість кримінального закону: непорушний принцип чи фікція? *Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи*: матеріали круглого столу, м. Львів, 11 червня 2021 р. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. 414 с. С. 24–29.

70. Гапчич В. О. Окремі аспекти кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні (ст. 286 КК України). *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. Серія юридична. 2017. № 3. С. 123–130.

71. Гащук Л. П., Гащук П. М., Домінік А. М., Стчевський М. І. Енергоощадні аспекти застосування cruise-керування автомобільною аварійно-рятувальною технікою. *Пожезна безпека*. 2022. № 40. С. 40–54.

72. Голіна В. В. Деякі спірні питання виокремлення і розміщення кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту за чинним КК України та Проектом нового КК України (de lege ferende). *Кримінальне право України перед викликами сучасності і майбуття: яким воно є і яким йому бути?* : матеріали Міжнар. наук. конф., м. Харків, 21–22 жовт. 2022 р. Харків, 2022. С. 318–321.

73. Голіна В. В. Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Вип. 41. С. 56–62.

74. Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням. Харків : Право, 2023. 184 с.

75. Горох О. П. Проблеми конструювання санкцій спеціальних кримінально-правових норм. *Наукові записки НауУКМА*. 2009. Т. 90 : Юридичні науки. С. 94–98.

76. Гороховська О. В. Загальна характеристика необережної злочинності. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. № 3. С. 125–128.
77. Гринько С., Гринько Р. Безпілотний автомобіль як джерело завдання шкоди: цивільно-правовий аспект. *Університетські наукові записки*. 2019. Том 18, № 3 (71). С. 91–100.
78. Гришук В. К. Кодифікація кримінального законодавства України: проблеми історії і методології. Львів : Світ, 2007. 192 с.
79. Гришук В. К. Кримінальне право України: Загальна частина: навчальний посібник для студентів юридичних факультетів вищих навчальних закладів. Київ : Видавничий Дім «Ін Юре», 2006. 568 с.
80. Губіна Є. General Motors скоротить витрати на підрозділ роботаксі Cruise на \$ 1 млрд у 2024 році. *Межа*, 31 січня 2024 року, 17:29. URL : <https://mezha.media/2024/01/31/general-motors-vytraty-cruise/> (дата звернення: 22.12.2025).
81. Гусаров С. М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. *Європейські перспективи*. 2017. № 1. С. 54–63.
82. Гуторова Н. О. Злочини проти державних фінансів: механізм побудови кримінально-правових санкцій. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2002. Вип. 23. С. 11–14.
83. Данилевський А. О., Данилевська Ю. О. Незаконне заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного стану. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2024. Вип. 2(6). С. 16–23.
84. Дришлюк І. А. Відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту (деякі історичні та порівняльно-правові аспекти). *Актуальні проблеми кримінального права, кримінального процесу і криміналістики: теорія та сучасна практика* / О. А. Чуваков, Т. О. Павлова, Б. М. Орловський та ін. ; за ред. д. ю. н., проф. О. А. Чувакова. Одеса : Фенікс, 2022. С. 129–169.
85. Дришлюк І. А. Щодо родового об'єкта транспортних злочинів. *Правовий вимір конституційної та кримінальної юрисдикції в Україні та світі. Перші юридичні читання: матеріали Всеукр. дистанційної конф., присвяч. 20-річчю*

створення екон.-правового ф-ту, м. Одеса, 27 квітня 2018 р.: зб. тез. доп. / ОНУ ім. І. І. Мечникова, ЕПФ ; уклад. : А. В. Левенець, О. В. Нарожна; за заг. ред. : Л. О. Корчнева, І. А. Дришлюк. Одеса : Фенікс, 2018. С. 107–110.

86. Дудоров О. О. Бланкетність і зворотна сила кримінального закону. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 5. С. 175–180.

87. Дудоров О. О. Причинний зв'язок: кримінально-правові аспекти. *Вісник Запорізького національного університету*. 2012. № 4(1). С. 214–221.

88. Дудоров О. О., Письменський Є. О. Призначення додаткового покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю особі, яка відповідну посаду не обіймає або відповідною діяльністю не займається (аналіз правових позицій Верховного Суду). *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2023. № 2(20). С. 62–86.

89. Дудоров О. О., Хавронюк М. І. Кримінальне право: навчальний посібник / за заг. ред. М. І. Хавронюка. Київ : Ваіте, 2014. 944 с.

90. Жученко Є. Ю. Кримінально-правова характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. № 3. С. 87–96.

91. Жученко Є. Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: дис. ... доктора філософії : 081 / Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2023. 281 с.

92. З 1 липня керування транспортним засобом у стані сп'яніння є кримінально караним. Опублікований 3 липня закон не змінив це / Центр політико-правових реформ, 07.07.2020. URL : <https://pravo.org.ua/z-1-lypnya-keruvannya-transportnymy-zasobamy-v-stani-sp-yaninnya-ye-kryminalno-karanympublikovanyj-3-lypnya-zakon-ne-zminyvtse/> (дата звернення: 22.12.2025).

93. Загинець З. Засуджений та особа, яка відбуває покарання, як суб'єкти ухилення від відбування покарання, не пов'язаного з позбавленням волі: нотатки на полях судового рішення. *Вісник Національної академії прокуратури України*. 2018. № 3(55). С. 64–76.

94. Загиней З. Кримінально-правова герменевтика. Київ : Видавничий дім «АртЕК», 2015. 380 с.

95. Загиней-Заболотенко З. А. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як основне покарання за окремі форми колабораційної діяльності. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 5. С. 479–882.

96. Кваша О. Диференціація кримінальної відповідальності учасників організованих груп і злочинних організацій. *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення*: Міжнародний симпозіум, м. Львів, 11–12 вересня 2009 р. Львів : ЛьвДУВС, 2009. С. 110–114.

97. КК Німеччини (Strafgesetzbuch) / Bundesministerium der Justiz und für Justiz. URL : <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/index.html> (дата звернення: 22.12.2025).

98. КК Франції / Legifrance. URL : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719/2025-10-22 (дата звернення: 22.12.2025).

99. Кодекс систем розподілу: постанова Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг від 14 березня 2018 № 310 / Верховна Рада України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0310874-18#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

100. Колеснік І. І. Методика розслідування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Харків : Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, 2017. 22 с.

101. Конвенція про дорожній рух від 08 листопада 1968 року. URL : <https://ips.ligazakon.net/document/MU70K01U> (дата звернення: 22.12.2025).

102. Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. Київ : Юрінком, 1996. 79 с.

103. Костенко О.М. Культура і закон – у протидії злу. Київ : Атіка, 2008. 352 с.

104. Кравченко С., Панов М. Новий етап розвитку кримінального законодавства України (до першої річниці дії Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень», № 2617–VIII. *Голос України*. 13 липня 2021. URL : <https://www.golos.com.ua/article/348408> (дата звернення: 22.12.2025).

105. Крайник Г. С. Змішана форма вини у теорії кримінального права та судовій практиці. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2015. № 2(5). С. 97–110.

106. Красницький І. В., Яремко Г. З. Кримінальний проступок: нові виклики тлумачення поняття. *Соціально-правові студії*. 2020. Вип. 4 (10). С. 49–56.

107. Кримінальне право України. Особлива частина. Альбом схем: навчальний посібник / Аврменко О. В., Бурда С. Я. Газдайка-Василишин І. Б. та ін. ; за ред. М.В. Карчевського. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2024. 616 с.

108. Кримінальне право України: Загальна частина: підручник / Тацій В. Я., Тютюгін В. І., Борисов В. І. та ін. ; за ред. Тація В. Я., Тютюгіна В. І., Борисова В. І. Харків : Право, 2020. 584 с.

109. Кримінальне право України: Загальна частина: тексти лекцій, навчально-методичний посібник / Берш А. Я., Кедик В. П., Кузьмін Е. Е. та ін. ; за заг. ред. Мирошніченко Н. А., Стрельцова ; Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса : Астропрінт, 2022. 328 с.

110. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / Тацій В. Я., Борисов В. І., Тютюгін В. І. та ін. ; за ред. Тація В. Я., Борисова В. І., Тютюгіна В. І. Харків : Право, 2021. 768 с.

111. Кримінальний кодекс Латвійської республіки (Krimināllikums) / LIKUMI. URL : <https://likumi.lv/ta/id/88966-kriminallikums> (дата звернення: 22.12.2025).

112. Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 т. / заг. ред. В. Я. Тація, В. П. Пшонки, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. Т. 2: Особлива частина / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін. Харків : Право, 2013. 1040 с.

113. Любчик О. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння: дис. ... доктора філософії : 081. Дніпро : Дніпровський державний університет внутрішніх справ, 2025. 239 с.

114. Любчик О. В. Кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286-1 КК України: дискусійні питання щодо ознак складу кримінального правопорушення. *Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права: матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції, м. Кременчук, 5–7 грудня 2024 р. Львів – Торунь : Liha–Pres, 2024. С. 517–520.*

115. Любчик О. В. Порівняльно-правовий аналіз КК України та КК зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за керування транспортними засобами у стані сп'яніння. *Юридичний науковий електронний журнал. 2025. № 3. С. 636–639*

116. Любчик О. В. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння та суміжні кримінальні правопорушення: визначення відмежовуючих ознак. *Право і суспільство. 2025. № 1. С. 735–752.*

117. Любчик О. В. Удосконалення санкцій ст. 286-1 КК України: судова практики та зарубіжний досвід. *Право і суспільство. 2024. № 5. С. 789–794.*

118. Маковецька Н. Є. Яремко Г. З. «Катюзі по заслугі» або окремі міркування щодо загальних засад призначення покарання. *Правничий вісник Університету «КРОК»: збірник наукових праць. Вищий навчальний заклад «Університет економіки і права «КРОК». Вип. 36–37. Київ, 2019. С. 78–83*

119. Матвійчук В. К. Об'єктивна сторона складу злочину: її складові та зміст. *Держава та регіони. Серія: Право. 2013. № 1(39). С. 163–168.*

120. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ : Київський національний університет внутрішніх справ. 2009. 250 с.

121. Медведенко Н. В., Теслюк І. О., Позігун І. О. Еволюція кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху: історичний та кримінологічний вимір. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2025. № 25. С. 500–503.

122. Медицький І. До питання підстав кримінальної відповідальності за окремі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (статті 286, 286-1 КК України). *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства*. 2025. № 67. С. 1.14–1.24.

123. Медицький І. Б. Посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху: оцінка законопроектних ініціатив. URL : <http://hdl.handle.net/123456789/13565> (дата звернення: 22.12.2025).

124. 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.

125. Меркулова В. О. Безпека дорожнього руху та експлуатації автомобільного та інших видів механічного транспорту: особливості кримінально-правової доктрини. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2024. № 4. С. 115–124.

126. Меркулова В. О. Конопельський В. Я. Об'єктивні ознаки кримінальних правопорушень проти безпеки руху або експлуатації транспорту: співвідношення класифікації об'єктів посягання та змісту бланкетних диспозицій кримінально-правових норм. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2024. Вип. 3(7). С. 120–131.

127. Меркулова В. О. Конопельський В. Я. 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.
128. Микитчик О. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Часопис Київського інституту інтелектуальної власності та права*. 2022. Вип. 2. С. 18–24.
129. Мисливий В. А. Безпека дорожнього руху: законодавчий вимір. *Державна політика у сфері убезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Харків, 5 листоп. 2021 р. / уклад. : А. В. Калініна. Харків : Право, 2021. 134. С. 75–80.
130. Мисливий В. А. Безпілотний автотранспорт як резерв запобігання аварійності. *Наука і правоохорона*. 2018. № 1(39). С. 158–167.
131. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху і крайня необхідність. *Наука і правоохорона*. 2019. Вип. 2(44). С. 165–173.
132. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження) : автореф. дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.08 / Київський національний ун-т внутрішніх справ. - К., 2005. 36 с.
133. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Дніпропетровськ : Юрид. акад. Міністерства внутрішніх справ, 2004. 380 с.
134. Мисливий В. А. Кримінальна відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2020. Вип. 1 (45). С. 66–72.
135. Мисливий В. А. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. Вип. № 3. С. 118–126.

136. Мисливий В. А. Кримінально-правове значення стану сп'яніння у злочинах, передбачених статтею 286 КК України. *Науковий вісник Дінпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2019. № 3. С. 151–157.
137. Мисливий В. А. Позбавлення права керувати транспортними засобами як вид кримінального покарання в судовій практиці. *Вісник Луганського навчально-наукового інституту імені Е. О. Дідоренка*. 2024. Вип. 2 (106). С. 143–154.
138. Мисливий В. А. Співзаподіяння у злочині. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2018. Вип. 3 (39). С. 133–137.
139. Мисливий В. А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 188–194.
140. Мисливий В. А., Кліпановський А. П. Безпілотний транспорт: проблеми правового регулювання. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2021. Вип. 2 (50). С. 148–154.
141. Мовчан Р. О., Душевська О. В. Про перспективи вдосконалення санкцій норм, присвячених регламентації відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері лісових відносин. *Правничий часопис Донецького національного університету імені Василя Стуса*. 2024. № 1. С. 205–216.
142. Музика А., Багіров С. Диференціація відповідальності за необережні злочини з урахуванням різновидів детермінаційних зв'язків. *Право України*. 2004. № 7. С. 114–118.
143. Музика А. А., Багіров С. Р. Каузальність і кримінальний закон в аспекті правового прагматизму. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2023. 144 с.
144. Музика А. А., Горох О. П. Система покарань та її підсистеми за Кримінальним кодексом України. *Альманах кримінального права: збірник статей / відп. ред. П. П. Андрушко, П. С. Берзін*. Київ : Правова єдність, 2009. Вип. 1. С. 368–390.

145. Музика А. А., Лащук Є. Ф. Предмет злочину: теоретичні основи пізнання. Київ : ПАЛИВОДА, 2011. 192 с.
146. Музика А. А., Родіонова Т. В. Місце вчинення злочину для встановлення причинного зв'язку між діянням і його наслідками. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2016. № 1(6). С. 141–154.
147. Навроцький В. О. Кримінальне право України. Особлива частина: Курс лекцій. Київ : Т-во «Знання», КОО, 2000. 771 с.
148. Навроцький В. О. Наскрізні кримінально-правові поняття: навчальний посібник. Київ : Юрінком Інтер, 2023. 376 с.
149. Навроцький В. О. Основи кримінально-правової кваліфікації: навчальний посібник. Київ : Юрінком Інтер, 2009. 512 с.
150. Навроцький В. О. Невідворотність відповідальності за процесуальні правопорушення як засіб забезпечення дієвості правосуддя в Україні. *Теоретичні та прикладні проблеми кримінального права*: матеріали II міжнародної науково-практичної конференції, м. Луганськ, 19–20 квітня 2012 року / упорядн. : Є. О. Письменський, Ю. Г. Старовойтова ; МВС України, Луганський державний університет внутрішніх справ ім. Е. О. Дідоренка. Луганськ : РВВ ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2012. С. 346–350.
151. Назимко Є. С., Кисько А. І., Пономарьова Т. І. Класифікація кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Правові новели*. 2023. № 19. С. 245–250.
152. Назимко Є. С., Осипенко Р. І., Пономарьова Т. І. Фактори криміналізації порушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 2. С. 588–590.
153. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України : у 2 т. Т. 2 / за заг. ред. П. П. Андрушка, В. Г. Гончаренка, Є. В. Фесенка. Київ : Алерта; КНТ; Центр учбової літератури, 2009. 624 с.
154. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / Д. С. Азаров, В. К. Грищук, А. В. Савченко та ін. ; за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, В. В. Чернея. Київ : Юрінком Інтер, 2017. 1104 с.

155. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. Київ : Юридична думка, 2007. 1184 с.

156. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) / упоряд. заступник голови Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду, канд. юрид. наук В. В. Щепоткіна, правове управління (ІІІ) департаменту аналітичної та правової роботи апарату Верховного Суду. Київ, 2020. 43 с.

157. Орловська Н. А. Санкції кримінально-правових норм: засади та принципи формування: автореф. дис. ... доктора юрид. наук : 12.00.08. Одеса, 2012. 42 с.

158. Осадчий В. І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право.* 2012. Вип. 2(14). С. 194–201.

159. Осадчий В. І. Предмет злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Вісник Національного технічного університету «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право.* 2011. № 1(9). С. 227–231.

160. Парасюк Н. М. Застосування додаткових покарань у разі звільнення від відбування основного покарання з випробуванням (аналіз законодавчих змін). *Науковий вісник Ужгородського національного університету.* 2024. Серія: Право. 2024. Вип. 86. Част. 4. С. 322–328.

161. Пащенко О. О. Соціальна обумовленість побудови санкцій кримінально-правових норм. *Питання боротьби зі злочинністю.* 2018. Вип. 35. С. 30–42.

162. Перебування потерпілого в стані алкогольного сп'яніння в момент ДТП (ст. 286 КК). *Верховний Суд. База правових позицій.* URL : <https://lpd.court.gov.ua/legal-position/7621> (дата звернення: 22.12.2025).

163. Полтава К. О. Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжкими тілесними ушкодженнями в Україні: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Національний університет «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого». Харків, 2013. 243 с.

164. Пономаренко Ю. А. Загальна теорія визначення караності кримінальних правопорушень: монографія. Харків: Право, 2020. 720 с.

165. Порфіренко В. І., Сандулов Є. Г. Актуальні тренди розвитку безпілотного автотранспорту: економіка та екологія, збереження життя та здоров'я. *Вісник Національного транспортного університету*. 2024. Вип. 2 (59). С. 89–100.

166. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 21 серпня 2019 року у справі № 682/956/17 (провадження № 13–31кc19). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/84153042> (дата звернення: 22.12.2025).

167. Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04 вересня 2023 року у справі № 702/301/20 (провадження № 51–944кмо23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://lpd.court.gov.ua/adjudication/35448> (дата звернення: 22.12.2025).

168. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 08 лютого 2018 року у справі № 361/2704/16-л (провадження № 51–358км18). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <http://reyestr.court.gov.ua/Review/72199331> (дата звернення: 22.12.2025).

169. Постанова колегії суддів Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 12 листопада 2019 року у справі № 234/114062/16-к (провадження № 51-1866км19). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85805263> (дата звернення: 22.12.2025).

170. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 17 серпня 2021 року у справі

№ 333/6785/19 (провадження № 51-258км21). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99063124> (дата звернення: 22.12.2025).

171. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 22 січня 2019 року у справі № 708/40/118 (провадження № 51-7369 км/18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79383420> (дата звернення: 22.12.2025).

172. Постанова колегії суддів Другої судової палати Верховного Суду від 26 травня 2020 року у справі № 523/12810/15-к (провадження № 51-2666км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89480019> (дата звернення: 22.12.2025).

173. Постанова Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 01 березня 2018 року у справі № 278/3362/15-к (провадження № 51-877км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/72561267> (дата звернення: 22.12.2025).

174. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 01 жовтня 2020 року у справі № 717/752/19 (провадження № 51-6487км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92093146> (дата звернення: 22.12.2025).

175. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 02 лютого 2021 року у справі № 446/2163/17 (провадження № 51-4288км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94737976> (дата звернення: 22.12.2025).

176. Постанова суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04 лютого 2021 року у справі № 585/2034/19 (провадження № 51-4578км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94738027> (дата звернення: 22.12.2025).

177. Постанова колегії суддів Третьої судової Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 07 жовтня 2020 року у справі № 347/1360/17 (провадження № 51-3920км19). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92137162> (дата звернення: 22.12.2025).

178. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 13 листопада 2023 року у справі № 682/2119/21 (провадження № 51-2824км23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114962483> (дата звернення: 22.12.2025).

179. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 18 жовтня 2023 року у справі № 128/3780/16–к (провадження № 51-1589км23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114357486> (дата звернення: 22.12.2025).

180. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 19 червня 2019 року у справі № 554/3796/17 (провадження № 51-411км19). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82541710> (дата звернення: 22.12.2025).

181. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 22 жовтня 2020 року у справі № 755/9680/19 (провадження № 51-3258км20). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92483003> (дата звернення: 22.12.2025).

182. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 24 березня 2020 року у справі № 130/720/17 (провадження № 51-2134км19). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/88449012> (дата звернення: 22.12.2025).

183. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду від 24 листопада 2020 року у справі № 541/690/19 (провадження № 51-3672км20). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/93171457> (дата звернення: 22.12.2025).

184. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04 червня 2020 року у справі № 572/2100/17 (провадження № 51-4407км19). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89701161> (дата звернення: 22.12.2025).

185. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду у справі № 5 у справі № 505/1346/21 (провадження № 51-2168км24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/123851262> (дата звернення: 22.12.2025).

186. Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 04 вересня 2023 року справа № 702/301/20 провадження № 51-944км23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113396675> (дата звернення: 22.12.2025).

187. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 15 березня 2023 року у справі № 404777421 (провадження № 51-3769км22). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109646052> (дата звернення: 22.12.2025).

188. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 07 листопада 2023 року у справі за № 336/5442/19 (провадження № 51-4391км23). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114835163> (дата звернення: 22.12.2025).

189. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду від 14 липня 2020 року у справі № 321/340/18 (провадження

№ 51-5377км19). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reestr.court.gov.ua/Review/90498216> (дата звернення: 22.12.2025).

190. Пояснювальна записка до проєкту Закону України «Про внесення доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху». *Верховна Рада України*. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=65832 (дата звернення: 22.12.2025).

191. Пояснювальна записка до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень». *Верховна Рада України*. URL : https://w2.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=7279-%D0%B4&skl=9 (дата звернення: 22.12.2025).

192. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 року № 2344–III. *Верховна Рада України*. URL : -<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

193. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 24 вересня 2008 року № 586-VI. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-17#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

194. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень: Закон України від 22 листопада 2018 року № 2617-VIII. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19#n384> (дата звернення: 22.12.2025).

195. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення проти безпеки дорожнього руху: Закон України від 16 лютого 2021 року № 1231–IX. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

196. Про внесення змін до Кримінального та Кримінально–процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності»: Закон України від 15 квітня 2008 року № 270-VI. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/270-17#Tex> (дата звернення: 22.12.2025).

197. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

198. Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса: наказ Міністерства інфраструктури України від 03 лютого 2020 року № 3, зареєстровано в Міністерстві юстиції України від 17 квітня 2020 р. за № 353/34636. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-20#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

199. Про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: наказ Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства охорони здоров'я України від 09 листопада 2015 року № 1452/735. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

200. Про правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

201. Про правотворчість: закон України від 24 серпня 2023 року № 3354-IX. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3354-20#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

202. Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14. *Верховна Рада України*. URL :

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

203. Про практику призначення судами кримінального покарання: Постанова Верховного Суду України від 24 жовтня 2003 року № 7. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0007700-03#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

204. Про Регламент Верховної Ради України: Закон України від 10 лютого 2010 № 1861-VI. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-17#n743> (дата звернення: 22.12.2025).

205. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 17 грудня 2024 року у справі № 505/1346/21 (провадження № 51-2168км24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/124231579> (дата звернення: 22.12.2025).

206. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

207. Про транспорт: закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

208. Проект Закону України «Про внесення доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху» № 10236 від 17 квітня 2019 року. *Верховна Рада України*. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=65832 (дата звернення: 22.12.2025).

209. Проект нового Кримінального кодексу України: передумови розробки, концептуальні засади, основні положення / Андрушко П. П., Бакумов О. С., Баулін Ю. В., Вишневська І. А., Горож О. П., Гуторован Н. О., Марчук

Н. О., Навроцький В. О., Пономаренко Ю. А., Стрельцов Є. Л., Хавронюк М. І. / за заг. ред. Ю. В. Бауліна, М. І. Хавронюка. Київ : Компанія ВАІТЕ, рік?. 494 с.

210. Пушкар О. Актуальні питання змішаної форми вини у злочинах, пов'язаних із порушеннями спеціальних правил. *Юридичний вісник*. 2014. № 6. С. 387–392.

211. Радковська І. С. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: дис. ... доктора філософії : 081 / Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2024. 350 с.

212. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 46 народних депутатів України щодо офіційного тлумачення положень статті 58 Конституції України, статей 6, 81 Кримінального кодексу України (справа про зворотну дію кримінального закону в часі) від 19.04.2000 № 6-рп/2000. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v006p710-00#Text> (дата звернення: 22.12.2025).

213. Рішення Федерального суду Німеччини (BGH) від 28 червня 1990 року (№ 4 StR 297/90) / Wolterskluwer-online. URL : <https://research.wolterskluwer-online.de/document/43514094-7140-4bbc-87d1-e29a8e7738e0> (дата звернення: 22.12.2025).

214. Роз'яснення щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» № 720-IX від 17 червня 2020 року від 15 липня 2020 року. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0001450-20#n2> (дата звернення: 22.12.2025).

215. Роз'яснення щодо окремих положень Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» № 1231-IX від 16 лютого 2021 року. *Верховна Рада України*. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v7637450-21#n30> (дата звернення: 22.12.2025).

216. Рудик М. М. Міжнародно-правова практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2022. Вип. 35. С. 155–166.

217. Рудик М. М. Теорія та практика запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту в Україні : дис. ... доктора юрид наук: 12.00.08 / Національна академія внутрішніх справ. Київ, 2023. 443 с.

218. Рудик М. М. Характеристика осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. 2024. Вип. 86. Част. 4. С. 350–355.

219. Савченко А. В. Деякі особливості кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Основні напрями розвитку кримінального права та шляхи вдосконалення законодавства України про кримінальну відповідальність*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 11–12 жовтня 2012 р. / редкол. : В. Я Тацій (голов. ред.), В. І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. Харків : Право, 2012. 623 с. С. 277–281.

220. Самокати та моноколеса визнали транспортними засобами в Україні. *Безоплатна правнича допомога*. 19.05.2023 <https://legaid.gov.ua/publikatsiyi/102963/> (дата звернення: 22.12.2025).

221. Созанський Т. І. Кваліфікація сукупності злочинів: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Львівський державний університет внутрішніх справ. Львів, 2009. 222 с.

222. Статистика протидії злочинності в Україні (2013–2024). *CrimeDataLab*. URL : <https://crimedatalab.shinyapps.io/platform/> (дата звернення: 22.12.2025).

223. Стебніцька О. Tesla активізує тестування сервісу роботаксі перед запуском у червні 2025 року. *ПРАВДА ТУТ. News*. 24 квітня 2025 року. 16:51

URL : <https://pravdatutnews.com/tehnologiyi/2025/04/24/58690-tesla-aktyvizuye-testuvannya-servisu-robotaksi-pered-zapuskom-u> (дата звернення: 22.12.2025).

224. Стрельцов Є. Правовідносини як предмет правової регламентації (галузевий погляд). *Новітні кримінально-правові дослідження – 2019: альманах наукових досліджень* / за ред. О. В. Козаченка, О. М. Мусиченко. Миколаїв : СПД Румянцева Г. В., 2019. 278 с.

225. Стрельцов Є., Мирошніченко Н. Підстава кримінальної відповідальності потребує законодавчого закріплення. *Право України*. 2020. № 2. С. 151–163.

226. Стрельцов Є. Л. Суб'єктивна сторона злочину. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2013. № 1(1). С. 160–170.

227. 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.

228. Тацій В. Я. Об'єкт злочину. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2015. № 2(5). С. 358–360.

229. Тацій В. Я., Пономаренко Ю. А. Об'єкт кримінального правопорушення. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2022. № 2(18). С. 207–210.

230. Текст проєкту нового Кримінального кодексу України (станом на 21.07.2025). *Новий Кримінальний Кодекс*. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code> (дата звернення: 22.12.2025).

231. Тимчук О. Л. Причинний зв'язок як ознака об'єктивної сторони складу злочину: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Гуманітарний університет «Запорізький інститут державного та муніципального управління». Запоріжжя, 2005. 159 с.

232. Тихий В. П. Злочини проти суспільної (загальної) безпеки : курс лекцій. Харків : Національна юридична академія України, 1996. 69 с.

233. Транспорт. *Вікіпедія*. URL : <https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспорт> (дата звернення: 22.12.2025).

234. Тютюгін В. І. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як вид покарання. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2022. Вип. 1(17). С. 184-212.

235. Тютюгін В. І. Чергові плоди безсистемної «новелізації» кримінального законодавства України. *Вісник Асоціації кримінального законодавства України*. 2023. Вип. 1 (19). С. 26–52.

236. Тютюгін В. І., Євдокімова О. В. Особливості застосування додаткових покарань у кумулятивних санкціях статей Особливої частини Кримінального кодексу України. *Вісник Верховного Суду України*. 2012. № 7 (143). С. 41–47.

237. Українське кримінальне право. Загальна частина : підручник / за ред. В. О. Навроцького. Київ : Юрінком Інтер, 2013. 712 с.

238. Ус О. В. Кваліфікація злочину за ознаками об'єктивної сторони складу злочину. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. 2017. Вип. 47. Том. 3. С. 101–106.

239. Ус О. В. Кваліфікація злочину за ознаками суб'єктивної сторони складу злочину. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. 2018. Вип. 49. Том 2. С. 130–136.

240. Ус О. В. Кримінально-правова оцінка вчиненого діяння за ознаками об'єкта складу злочину. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія ПРАВО. 2016. Вип. 41. Том 2. С. 145–150.

241. Ухвала Першотравневого районного суду міста Чернівців від 28 січня 2025 року у справі № 725/1665/22 (провадження № 1-кп/725/59/22). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/124746004> (дата звернення: 22.12.2025).

242. Ухвала Богунського районного суду міста Житомира від 14.10.2025 у справі № 295/13143/25 (провадження № 1-кп/295/1021/25). *Єдиний державний*

реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130974615> (дата звернення: 22.12.2025).

243. Ухвала Вінницького міського суду Вінницької області від 03 жовтня 2024 року у справі № 127/2553/24 (провадження № 1-кп/127/704/24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/122117806> (дата звернення: 22.12.2025).

244. Ухвала Галицького районного суду м. Львова у справі від 15 грудня 2024 року № 461/9441/24 (провадження № 1-кп/461/744/24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/123574294> (дата звернення: 22.12.2025).

245. Ухвала Галицького районного суду м. Львова у справі від 20 серпня 2024 року у справі № 461/6245/24 (провадження № 1-кп/461/600/24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/121115893> (дата звернення: 22.12.2025).

246. Ухвала Голосіївського районного суду від 08 квітня 2024 року у справі № 752/6478/24 (провадження № 1-кп/752/1662/24). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118222653> (дата звернення: 22.12.2025).

247. Ухвала Жидачівського районного суду Львівської області від 17 жовтня 2025 року у справі № 443/663/24 (провадження № 1-кп/443/21/25). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/131056863> (дата звернення: 22.12.2025).

248. Ухвала Жовківського районного суду Львівської області від 15 жовтня 2025 року у справі № 444/4005/25 (провадження № 1-кп/444/431/2025). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130988846> (дата звернення: 22.12.2025).

249. Ухвала Лисянського районного суду Черкаської області від 07 лютого 2025 року у справі № 700/879/24 (провадження № 1-кп/700/42/25). *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/125000951> (дата звернення: 22.12.2025).

250. Ухвала Магдалинівського районного суду Дніпропетровської області від 16 травня 2025 року у справі № 187/16667/21 (провадження № 1-кп/179/4/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127445973> (дата звернення: 22.12.2025).

251. Ухвала Окнянського районного суду Одеської області від 13 жовтня 2025 року у справі № 506/494/25 (провадження № 1-кп/506/78/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130945320> (дата звернення: 22.12.2025).

252. Ухвала Покровського районного суду міста Кривого Рога від 08 травня 2020 року у справі № 189/1208/25 (провадження № 1-кп/189/283/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127185516> (дата звернення: 22.12.2025).

253. Ухвала Покровського районного суду міста Кривого Рога від 14 жовтня 2020 року у справі № 212/7087/25 (провадження № 1-кп/212/77425). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/130948360> (дата звернення: 22.12.2025).

254. Ухвала Полтавського районного суду Полтавської області від 15 жовтня 2025 року у справі № 635/6177/21 (провадження № 1-кп/545/172/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/131049495> (дата звернення: 22.12.2025).

255. Ухвала Солом'янського районного суду м. Києва від 15 жовтня 2025 року у справі № 760/27175/25 (провадження № 1-кп/760/3587/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/131031273> (дата звернення: 22.12.2025).

256. Ухвала Стрийського міськрайонного суду Львівської області від 14 жовтня 2025 року у справі № 456/5396/25 (провадження № 1-кп/456/577/2025). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/131023216> (дата звернення: 22.12.2025).

257. Ухвала Центрального районного суду міста Миколаєва від 19 червня 2025 року у справі № 490/5688/19 (провадження № 1-кп/490/199/2020). Єдиний

державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/129539817> (дата звернення: 22.12.2025).

258. Ухвала Шевченківського районного суду м. Львова від 25 квітня 2025 року у справі № 466/2968/25 (провадження № 1-кп/466/614/25). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/126891445> (дата звернення: 22.12.2025).

259. Ухвала Ширяївського районного суду Одеської області від 29 травня 2025 року у справі № 518/954/21 (провадження № 1-кп/518/2/2025). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/127738534#> (дата звернення: 22.12.2025).

260. Федчун Н. О. Проблеми кримінологічної оцінки необережності при порушенні правил безпеки. *Держава та регіони*. Серія: Право. 2020. № 1 (67) том 2. С. 100–104.

261. Фесенко Є. В. Особливості наслідків та причинового зв'язку у злочинах з матеріальним складом. *Часопис Академії адвокатури України*. 2010. № 6. С. 1–5.

262. Форсюк М. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: соціально-правовий вимір. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С. 328–334.

263. Харитонova О. В. Наука кримінального права в Україні: закономірності розвитку, сучасні тенденції та перспективи. *Сучасна кримінально-правова система в Україні: реалії та перспективи* / Ю. В. Баулін, М. В. Буроменський, В. В. Голіна та ін. Київ : ВАІТЕ, 2015. 688 с. С. 75–168.

264. Черкашин І. І., Філей Ю. В. Кримінально-правові санкції за привласнення майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем. *Право і безпека*. 2023. № 2(89). С. 34–42.

265. Шармар О. М. Аналіз законодавчих ініціатив щодо посилення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. Серія ПРАВО. Вип. 69. С. 379–384.

266. Шевчук В. Диференціація кримінальної відповідальності за заподіяння суспільно небезпечних наслідків у результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VII Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Львів, 08 грудня 2023 р.). Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2023. С. 621–626 URL : <https://www.lvduvs.edu.ua/uk/library/materialy-naukovykh-konferentsii.html> (дата звернення: 22.12.2025).

267. Шевчук В. Позбавлення права керувати транспортними засобами: окремі тенденції правозастосування. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VIII Всеукраїнської наук.-практ. конференції (м. Львів, 06 грудня 2024 року). Львівський державний університет внутрішніх справ : ЛьвДУВС, 2024. С. 486–490 URL : <https://www.lvduvs.edu.ua/uk/library/materialy-naukovykh-konferentsii.html> (дата звернення: 22.12.2025).

268. Шевчук В. Про безпосередній об'єкт складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2024. № 65. С. 1.43–1.56. DOI: [https://doi.org/10.15330/apiclu.65.1.43–1.56](https://doi.org/10.15330/apiclu.65.1.43-1.56) URL : <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/apiclu/issue/view/363> (дата звернення: 22.12.2025).

269. Шевчук В. Транспортний засіб – предмет, знаряддя чи засіб вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України? *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 85. Том 3. С. 346–351. DOI: [https://doi.org/10.24144/2307–3322.2024.85.3.54](https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.54) URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/85-ch-3> (дата звернення: 22.12.2025).

270. Шевчук В. В. Кримінально-правові наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: огляд судової практики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 86. Том 4. С. 386–395. DOI: [https://doi.org/10.24144/2307–3322.2024.86.1.4.58](https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.58) URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/86-ch-4>

nyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2024/12/86-part-4.pdf (дата звернення: 22.12.2025).

271. Шрамко С. С. Теорія та практика убезпечення дорожнього руху в Україні: кримінологічний погляд. *Вісник кримінологічної асоціації України*. 2023. № 2 (29). С. 136–144.

272. Щербакова Г. В. Проблема встановлення та доведення об'єктивних ознак кримінально караного діяння, передбаченого ст. 276 та ст. 286 КК України. *Часопис Київського університету права*. 2013. № 3. С. 25–29.

273. Яремко Г. З. Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини Кримінального кодексу України / за ред. В. О. Навроцького. Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2011. 424 с.

274. Яремко Г. З. Суб'єкт складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України. *Розвиток вітчизняного законодавства в умовах новітніх інтеграційних процесів*: матеріали Всеукраїнських наук.-практ. читань, м. Львів, 16–17 грудня 2011 року. Львів : Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2011. С. 105–106.

275. Ярош В. В. Додержання правил конструювання санкцій за злочини у сфері службової діяльності. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*. 2014. № 1106. Серія «Право». Вип. № 17. С. 269–271.

276. Яценко С. С. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. Київ, 2004. 1096 с.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні результати дисертації

1. Шевчук В. Про безпосередній об'єкт складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2024. № 65. С. 1.43–1.56. DOI : <https://doi.org/10.15330/apiclu.65.1.43-1.56> URL : <https://journals.pnu.edu.ua/index.php/apiclu/issue/view/363> (дата звернення: 22.12.2025).

2. Шевчук В. Транспортний засіб – предмет, знаряддя чи засіб вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України? *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 85. Том 3. С. 346–351. DOI : <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.54> URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/85-ch-3> (дата звернення: 22.12.2025).

3. Шевчук В. В. Кримінально-правові наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: огляд судової практики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 86. Том 4. С. 386-395. DOI : <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.58> URL : <https://visnyk-juris-uzhnu.com/86-ch-4> (дата звернення: 22.12.2025).

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

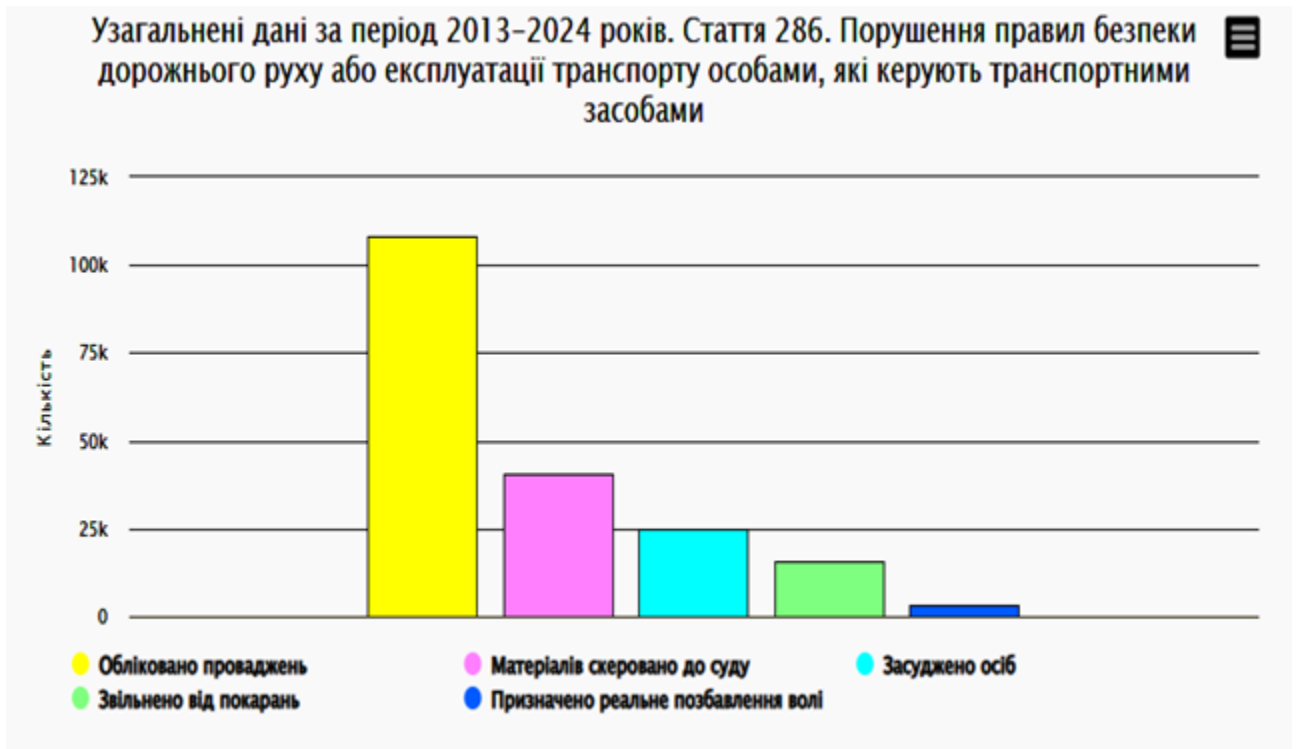
4. Шевчук В. Диференціація кримінальної відповідальності за заподіяння суспільно небезпечних наслідків у результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VII Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Львів, 08 грудня 2023 р.). Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2023. С.

621–626 URL : <https://www.lvduvs.edu.ua/uk/library/materialy-naukovykh-konferentsii.html> (дата звернення: 22.12.2025).

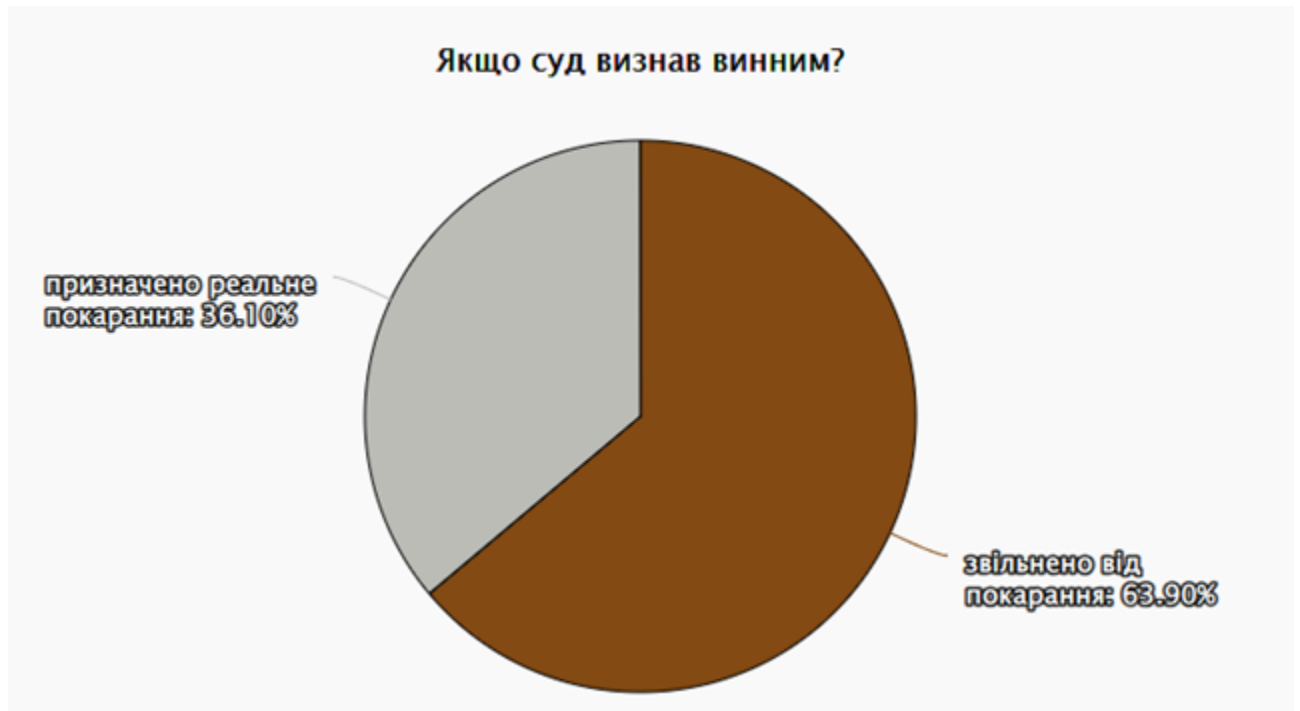
5. Шевчук В. Позбавлення права керувати транспортними засобами: окремі тенденції правозастосування. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VIII Всеукраїнської наук.-практ. конференції (м. Львів, 06 грудня 2024 року). Львівський державний університет внутрішніх справ : ЛьвДУВС, 2024. С. 486–490. URL : <https://www.lvduvs.edu.ua/uk/library/materialy-naukovykh-konferentsii.html> (дата звернення: 22.12.2025).

Інформація

про кількість проваджень за вчинення кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачено ст. 286 КК України, та результати їхнього розгляду (застосування кримінально-правових заходів)

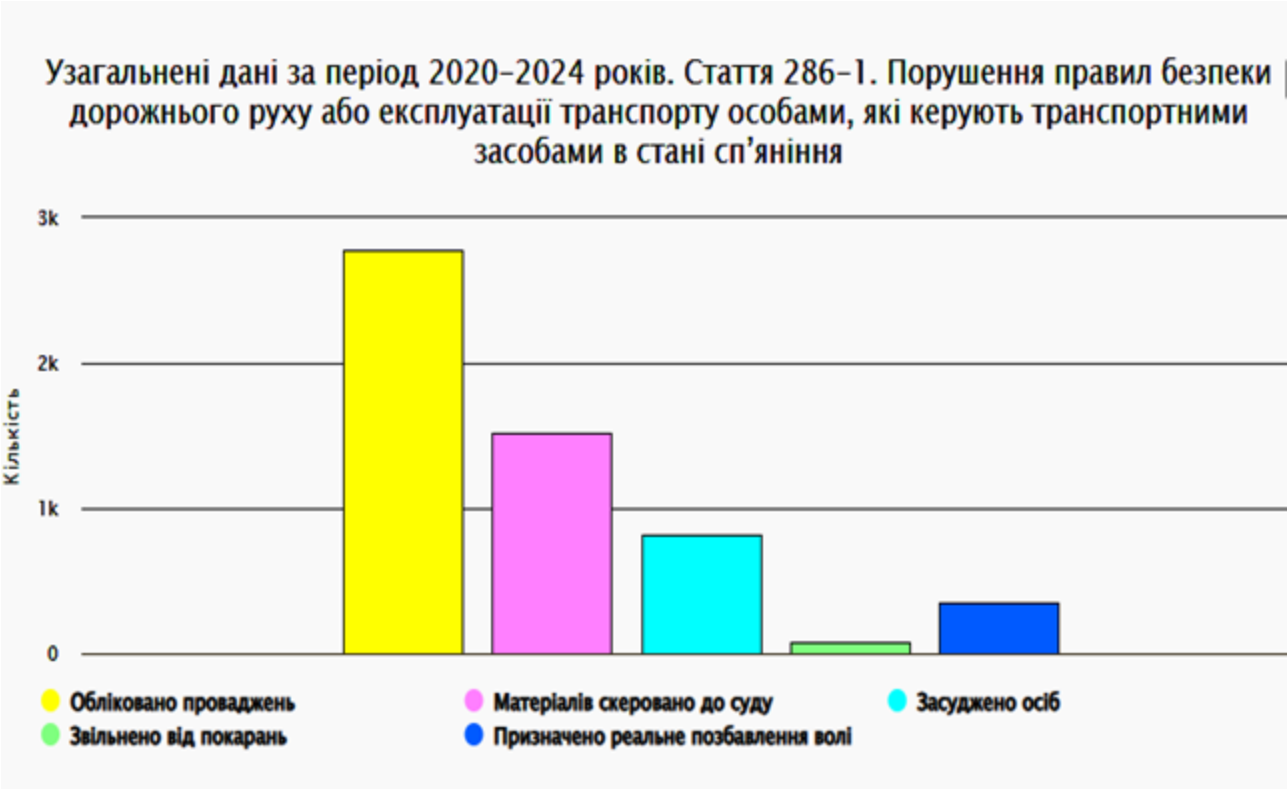


Category	Обліковано проваджень	Матеріалів скеровано до суду	Засуджено осіб	Засуджених звільнено від покарання	Призначено реальне позбавлення волі
2013	11222	4221	3258	1865	475
2014	10196	3467	3185	2054	382
2015	10905	2888	2548	1533	326
2016	11290	3002	2153	1281	300
2017	10148	3455	2300	1432	278
2018	8257	3282	2066	1387	207
2019	8739	3425	1878	1163	179
2020	8864	3817	1721	1024	215
2021	7961	3420	1751	1206	235
2022	6366	2325	1246	929	174
2023	7017	3356	1299	966	181
2024	7455	3716	1276	930	168



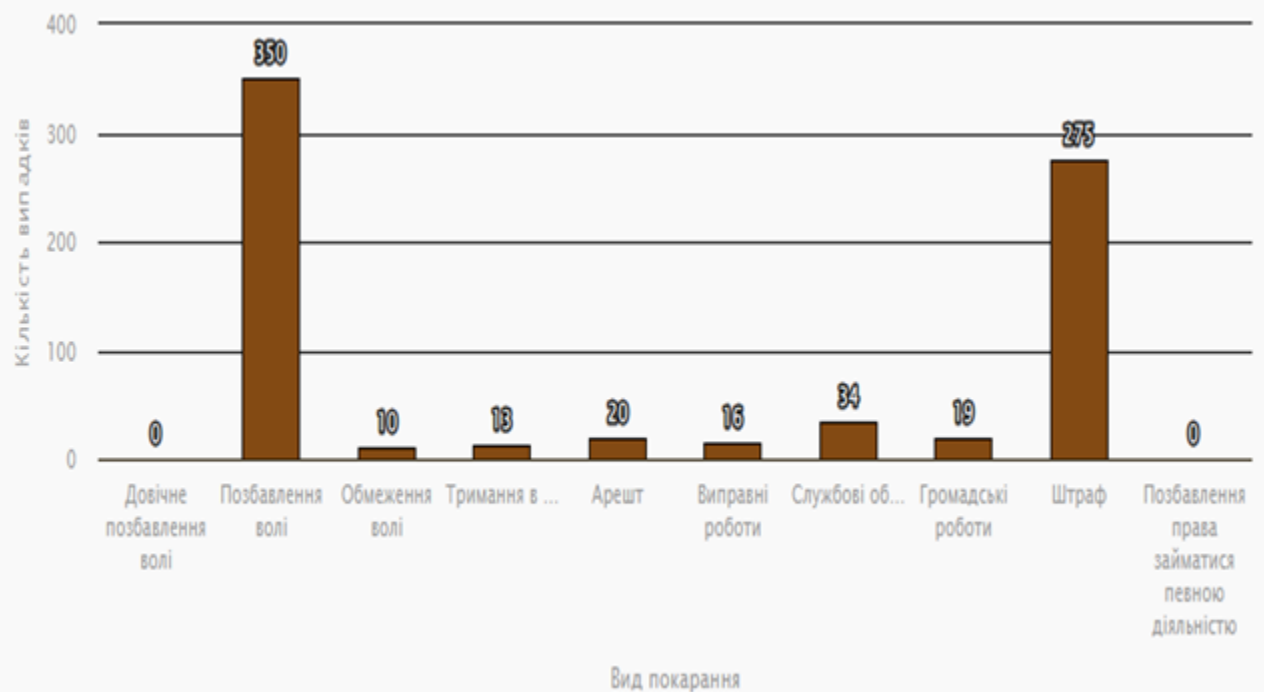
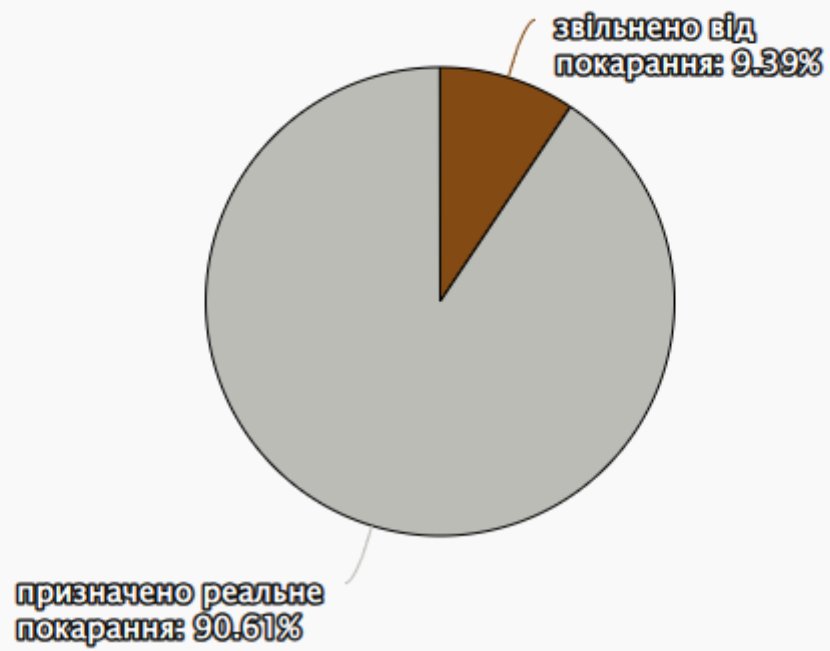
Інформація

про кількість проваджень за вчинення кримінальних правопорушень, відповідальність за які передбачено ст. 286-1 КК України, та результати їх розгляду (застосування кримінально-правових заходів)



Category	Обліковано проваджень	Матеріалів скеровано до суду	Засуджено осіб	Засуджених звільнено від покарання	Призначено реальне позбавлення волі
2020	0	0	1	0	0
2021	0	0	61	23	14
2022	774	415	170	22	72
2023	950	511	288	15	122
2024	1054	599	300	17	142

Якщо суд визнав винним?



ЗАТВЕРДЖУЮ

Перший проректор

Львівського державного
університету внутрішніх справ

кандидат юридичних наук, доцент



Руслан СТРОЦЬКИЙ

07. 01. 2026

АКТ

07. 01. 2026

м. Львів

№ 4

Про впровадження результатів дисертації Шевчука Василя Володимировича «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» в освітній процес ЛьвДУВС

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

- начальника відділу забезпечення якості освіти кандидата юридичних наук Юлії ЛОЗИНСЬКОЇ;
- начальника відділу організації наукової діяльності кандидата юридичних наук майора поліції Людмили ПАВЛИК;
- декана факультету № 1 доктора юридичних наук, доцента майора поліції Ігора ФЕДЧАКА;
- завідувача кафедри кримінального права і кримінології факультету № 1 кандидата юридичних наук, професора Ірини ГАЗДАЙКИ-ВАСИЛИШИН;
- завідувача загальної бібліотеки Ірини КРАВЕЦЬ.

Комісія відповідно до Положення про порядок впровадження результатів наукових робіт в освітній процес, наукову, практичну, законотворчу діяльність та їх облікування у ЛьвДУВС, затвердженого наказом ЛьвДУВС від 16.08.2023 № 270, розглянула й узагальнила основні положення і результати дисертації Шевчука Василя Володимировича «Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» поданої на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 Право за спеціальністю 081Право.

Проаналізовано також основні результати дослідження Шевчука В.В., у яких опубліковані теоретичні положення дисертації, зокрема:

1. Шевчук В. Про безпосередній об'єкт складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами. *Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України*. 2024. № 65. С. 1.43-1.56. DOI : <https://doi.org/10.15330/apiclu.65.1.43-1.56>

2. Шевчук В. Транспортний засіб – предмет, знаряддя чи засіб вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України? *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 85. Том 3. С. 346-351. DOI : <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.85.3.54>

3. Шевчук В.В. Кримінально-правові наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: огляд судової практики. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2024. № 86. Том 4. С. 386-395. DOI : <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.1.4.58>

4. Шевчук В. Диференціація кримінальної відповідальності за заподіяння суспільно небезпечних наслідків в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VII Всеукраїнської наук.-практ. конф. (м. Львів, 08 грудня 2023 р.). Львів : Львівський державний університет внутрішніх справ, 2023. С. 621-626.

5. Шевчук В. Позбавлення права керувати транспортними засобами: окремі тенденції правозастосування. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 06 грудня 2024 року). Львівський державний університет внутрішніх справ : ЛьвДУВС, 2024. С. 486-490.

На основі проведеного аналізу комісія дійшла висновку, що наукові праці Шевчука Василя Володимировича містять науково обґрунтовані теоретичні положення і практичні рекомендації, що дає підстави запровадити їх для використання в освітньому процесі Львівського державного університету внутрішніх справ, зокрема при викладанні навчальних дисциплін «Кримінальне право України», «Кримінально-правова кваліфікація», «Кримінальна юстиція : правові доктрини та принципи правотворчості» та ін, а також під час підготовки навчально-методичних і дидактичних матеріалів, а також рекомендувати їх до вивчення під час самостійної роботи здобувачів вищої освіти освітнього ступеня «бакалавр», «магістр».

Члени комісії:

 **Юлія ЛОЗИНСЬКА**
 **Людмила ПАВЛИК**
 **Ігор ФЕДЧАК**
 **Ірина ГАЗДАЙКА-ВАСИЛИШИН**
 **Ірина КРАВЕЦЬ**