

10. Vasylyash V. Deiaki pytannia vrakhuvannia sudom zahalnykh zasad pryznachennia pokarannia [Some issues of consideration by the court of the general principles of sentencing]. Naukovyi visnyk Lvivskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav. Seriya yurydychna. 2008. Vyp. 2. S. 248–259. [in Ukr].

11. Kuts V. Problemy kryminalnoi vidpovidalnosti [Problems of criminal liability]. Kyiv : Natsion. akad. prokuratury Ukrainy, 2013. 322 s. [in Ukr].

12. Kryminalnyi kodeks Ukrainy [Criminal codex of Ukraine] : nauk.-prakt. komentar : u 2 t. / zah. red. V. Tatsiia, V. Pshonky, V. Borysova, V. Tiutiuhina. Kharkiv : Pravo, 2013. 1183 s. [in Ukr].

13. Ivaniuk T. Vrahuvannia sudom obstavyn, yaki pomiakshuiut ta obtiazhuiut pokarannia, ne peredbachenykh Kryminalnym kodeksom Ukrainy [Taking into account by the court the circumstances that mitigate and aggravate the penalties not provided by the Criminal Code of Ukraine]. Universytetski naukovy zapysky. 2006. № 1(17). S. 234–237. [in Ukr].

#### SUMMARY

**Kostyantyn B. Marysyuk. To the issue of the concept of general principles of imposition of sentence.** An attempt is made to investigate scientific approaches to the concept of general principles of sentencing. Although the general principles of sentencing are directly provided for in the Criminal Code of Ukraine in the article with the appropriate title, there are still some differences as to which provisions of this article apply to them. There are several points of view on this. According to the first - the general principles of sentencing are contained only in Part 1 of Art. 65 of the Criminal Code of Ukraine, which provides for five separate general principles: 1) sentencing within the limits established by the sanctions of the article (sanctions of part of the article) of the Special Part of the Criminal Code, which provides for liability for a criminal offense, except as provided in part two 53 of the Criminal Code; 2) sentencing in accordance with the provisions of the General Part of the Criminal Code; 3) imposition of punishment taking into account the severity of the criminal offense; 4) sentencing, taking into account the identity of the perpetrator; 5) sentencing, taking into account mitigating and aggravating circumstances. According to the second point of view, the general principles of sentencing are contained only in Part 1 of Art. 65 of the Criminal Code of Ukraine, which provides for three general principles, ie the imposition of punishment taking into account the severity of the criminal offense, the perpetrator and mitigating and aggravating circumstances, is considered one general principle. It is concluded that the general principles of sentencing should be understood as a holistic system of general rules, which together must be guided by the court in each case of choosing the type and measure of punishment for a person guilty of a criminal offense.

**Keywords:** sentencing, criminal offense, punishment, criminal liability, general principles of sentencing.

УДК 343.346

DOI: 10.31733/2078-3566-2020-3-118-126



**Володимир МИСЛИВИЙ<sup>©</sup>**

доктор юридичних наук, професор  
(Національний технічний університет України  
«Київський політехнічний інститут  
імені Ігоря Сікорського»)

#### КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Розглянуто кримінально-правові питання, пов'язані із практикою застосування галузевого законодавства і нормативно-правових актів у сфері безпеки дорожнього руху.

Висвітлено проблеми використання у слідчій та судовій практиці норм галузевого законодавства про дорожній рух, а також правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту під час кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 Кримінального кодексу України. Запропоновано класифікацію вказаних норм, з'ясовано їх кримінально-правове значення, а також окремі питання їх удосконалення.

Підтримано пропозиції щодо оптимізації галузевого законодавства про дорожній рух з включенням до нього як складової частини правил дорожнього руху, запропоновано нову редакцію диспозиції ст. 286 КК України, а також необхідність подальшого вдосконалення її законодавчої та нормативної бази.

**Ключові слова:** безпека дорожнього руху, кримінальні правопорушення, правила дорожнього руху, класифікація норм.

© Мисливий В.А., 2020

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8950-4237>

[vladimir@myslyvyy.com](mailto:vladimir@myslyvyy.com)

**Постановка проблеми.** Безпека дорожнього руху вважається однією із масштабних проблем в Україні, адже аварійність на автомобільному транспорті є серйозним викликом суспільству. Попри низький рівень розвитку вітчизняного автопрому, автомобільний парк країни стрімко зростає за рахунок потужних світових автомобільних виробників. І хоча кількість автомобілів у країні становить приблизно 10 млн одиниць, що є одним із найнижчих показників у Європі, рівень аварійності в Україні залишається одним з найбільш високих на континенті.

У протидії правопорушенням у сфері дорожнього руху важливе значення мають кримінально-правові норми, зокрема ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК), диспозиція якої передбачає відповідальність за «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами». Проте відомо, що правил саме з такою назвою не існує, а наведений зміст норми містить лише ключові терміни, керуючись якими можна знайти нормативні акти, необхідні для застосування цієї кримінально-правової норми. Отже, бланкетна диспозиція ст. 286 КК передбачає звернення до конкретних нормативних актів, що регулюють суспільні відносини у сфері дорожнього руху, досконалість яких впливає на ефективність застосування цієї та інших норм.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми.** Теорію і практику застосування бланкетних диспозицій у транспортних деліктах досліджували С. В. Бабанін, В. І. Борисов, В. С. Гуславський, В. В. Ємельяненко, В. І. Жульов, В. І. Касинюк, М. Й. Коржанський, О. І. Коробєєв, В. В. Лук'янов, Я. В. Матвійчук, В. А. Мисливий, О. М. Мойсюк, О. М. Опальченко, В. В. Осадчий, Н. І. Пікуров, А. М. Піддубна, К. О. Полтава, О. І. Чучаєв, Г. З. Яремко та інші вчені-криміналісти.

Водночас застосування кримінального законодавства, що забезпечує охорону суспільних відносин у сфері безпеки дорожнього руху, в частині використання галузевого законодавства та нормативних актів, які регламентують питання безпеки дорожнього руху, вказує на необхідність удосконалення сучасної правозастосовної практики щодо вказаних кримінальних правопорушень.

Отже, **метою** статті є аналіз судової практики щодо діянь, передбачених ст. 286 КК, у частині застосування галузевого законодавства, а також інших нормативних актів, що слугують її правовою базою під час кримінально-правової оцінки кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, і внесення пропозицій щодо їхнього вдосконалення.

**Виклад основного матеріалу.** Судова практика щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху почала формуватися з прийняттям КК УРСР 1960 року, в якому ст. 215 передбачала відповідальність «працівника транспорту за порушення правил безпеки руху та експлуатації автомототранспорту й міського електротранспорту». Саме в 1970-і роки ХХ століття проблема протидії цим діянням почала набувати особливої актуальності, що відобразилося в досягненні «рекордних» показників з аварійності на планеті, оскільки у 1989 році в СРСР, за даними статистики, у дорожніх аваріях загинуло майже 59 тисяч чоловік.

У цей період завдяки працям В. І. Жульова, Б. Л. Зотова, О. І. Коробєєва, В. В. Лук'янова, І. Г. Маландіна та інших учених з питань запобігання дорожньо-транспортним деліктам постала проблема досконалості правового регулювання безпеки дорожнього руху. Адже за радянської доби діяльність автомобільного транспорту на законодавчому рівні взагалі не була врегульованою, а найбільш значущим нормативним актом у цій сфері були Правила руху по вулицях міст, населених пунктів і дорогах СРСР, введені в дію з 1 січня 1965 року, а пізніше, з 1 січня 1973 року – Правила дорожнього руху.

Досліджуючи проблеми кваліфікації цих діянь у 1980-х роках, В. В. Лук'янов, враховуючи, що частка обвинувальних висновків з посиланням на інші нормативні акти, крім Правил дорожнього руху (далі – ПДР), на той час становила 1–3 %, вважав, що ПДР охоплювали своїм змістом усі ситуації, які утворюють склад дорожньо-транспортних злочинів, а отже, могли б замінити невизначений перелік «правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів», указаний у диспозиції ст. 211 КК РФ (ст. 215 КК УРСР), посиланням лише на один конкретний документ – Правила дорожнього руху [1, с. 30]. Така пропозиція мала рацію, але залишала декілька питань: по-перше, яка ж все-таки частка обвинувальних вироків вимагала посилань на інші нормативні акти – 1 % чи 3 %; по-друге, які саме «інші нормативні акти» застосовувались у досліджених обвину-

вальних вироках судів; по-третє, чи можливо приписи цих інших нормативних актів уніфікувати у ПДР.

Наше дослідження, виконане серед слідчих МВС України, які спеціалізувались на розслідуванні цих діянь, показало, що 86 % опитаних вважали ПДР достатніми для кваліфікації дорожньо-транспортних злочинів, а аналіз судової практики підтвердив, що в 97 % вироків містилися посилання лише на ПДР. Поряд з цим з'ясувалося, що в інших випадках такими актами були: Правила технічної експлуатації рухомого складу автомобільного транспорту, Правила технічної експлуатації тролейбуса, Правила технічної експлуатації трамвая, а також інструкції з експлуатації цих та інших спеціальних транспортних засобів [2, с. 69]. Проте й сьогодні, з огляду на роль міського електротранспорту в країні, навіть досконалі національні ПДР в окремих випадках не можуть бути достатніми для кваліфікації кримінальних правопорушень за участю електротранспорту.

Одночасно в Україні триває розбудова транспортного законодавства, а порівняльний аналіз правил безпеки дорожнього руху показує, що вони постійно змінюються, їх зміст розширюється, стає складнішим, що зумовлено розвитком дорожньої інфраструктури. Все це вимагає дослідження кримінально-правового значення законодавчої і нормативної бази у сфері безпеки дорожнього руху для її правильного застосування та вдосконалення.

Отже, під час застосування бланкетної диспозиції ст. 286 КК постає питання щодо визначення правової бази, на яку спирається вказана норма. На наше переконання, першочерговим має бути Закон України «Про дорожній рух», який регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху та регламентує питання його безпеки [3]. Ст. 2 цього закону прямо передбачає, що законодавство про дорожній рух містить цей Закон та акти законодавства України, які видаються відповідно до нього, а ч. 3 ст. 41 визначає, що питання організації руху та його безпеки регулюються ПДР, які затверджуються Кабінетом Міністрів України. Системність наведених положень підтверджує п. 1.1 ПДР, який передбачає, що ПДР відповідно до Закону України «Про дорожній рух» встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України.

Отже, зважаючи на систему правового регулювання безпеки дорожнього руху, під час кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК, на наш погляд, слід застосовувати приписи як галузевого законодавства, так й інших нормативних актів відповідно до їхнього рівня та юридичної сили, конкретизуючи ті чи ті порушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, що вчиняють особи, які керують транспортними засобами.

Однак аналіз судової практики показує, що такого підходу суди майже не дотримуються, адже з вивчених нами 538 вироків лише у 2,5 % з них були посилання на норми Закону України «Про дорожній рух», ст. 14 якого прямо передбачає: «Учасники дорожнього руху зобов'язані: знати і неухильно дотримуватися вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху». Отже, очевидно, що така практика суттєво знижує роль і значення законодавчого регулювання безпеки дорожнього руху під час кримінально-правової оцінки вказаних діянь.

З іншого боку, одночасне подвійне ставлення за провини суб'єкта кримінального правопорушення подібних або аналогічних за змістом норм вказаного закону і ПДР напевно чи доцільно. Отже, більш прийнятним є передбачення ПДР як відповідної частини законодавства, як це запропоновано проектом Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» [4]. З огляду на наше застереження щодо неможливості охоплення правилами безпеки руху та експлуатації всіх видів наземного дорожнього транспорту в одному законодавчому акті, диспозицію ст. 286 КК України пропонуємо сформулювати так: «Порушення законодавства про дорожній рух чи інших нормативних актів з безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами...».

Аналіз галузевого законодавства та інших нормативних актів, які застосовують під час кваліфікації кримінальних правопорушень правил безпеки дорожнього руху, показує, що такі порушення охоплюються переважно адміністративно-правовими нормами. Зокрема, В. І. Касинюк і В. М. Білоконов, розглядаючи вказані норми ПДР, відзначають, що вони містять два види розпоряджень: загальні правила і правила безпеки руху [5, с. 58]. На нашу думку, вказані норми можуть мати більш розширену класифікацію, а

отже, норми ПДР, які мають кримінально-правове значення, можна класифікувати на такі види: 1) загальні; 2) дефінітивні; 3) статусні; 4) регулятивні; 5) експлуатаційні; 6) технічні; 7) організаційні норми-знаки.

Розглядаючи категорію *загальних норм*, до них слід віднести такі з них, що регулюють взаємовідносини між учасниками дорожнього руху з огляду на загальні засади безпеки. Зокрема, це обов'язок учасників дорожнього руху знати й неухильно виконувати вимоги цих правил, а також бути взаємно ввічливими (п. 1.3 ПДР), не створювати небезпеку чи перешкоду для руху, не загрожувати життю або здоров'ю громадян, не завдавати матеріальних збитків (п. 1.5 ПДР), це обов'язок водіїв бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як велосипедисти, особи, які рухаються в кріслах колісних, та пішоходів, а обов'язок усіх учасників дорожнього руху – особливо обережними до дітей, людей похилого віку та осіб з явними ознаками інвалідності (п. 1.7 ПДР). За своїм змістом указані норми характеризуються саме загальним соціальним спрямуванням убезпечення дорожнього руху. Характерно, що серед них органи досудового розслідування і суди найчастіше посилались на п. 1.5 ПДР (18,0 % вироків) і набагато рідше на п. 1.7 ПДР (3,0 % вироків), хоча останнє є свідченням недооцінки цього припису, оскільки кримінально-правове значення вказаних у ньому таких категорій потерпілих, як діти, люди похилого віку та особи з явними ознаками інвалідності може впливати на кримінально-правову оцінку діяння. У цьому сенсі взаємозв'язок між кримінально-правовими та адміністративними нормами показує, що судді часто не звертають предметної уваги на вказані вище приписи ПДР, тоді як останні, відповідно до п. 6 ч. 1 ст. 67 КК, повинні обговорюватися судами як такі, що можуть бути враховані як обставини, що обтяжують покарання. Іншими словами, певні ознаки загальних норм ПДР можуть впливати на кримінальну відповідальність.

Останніми роками у нормотворчому процесі спостерігається тенденція використання у правових актах визначення основних термінів, що є характерним і для ПДР. Йдеться про *дефінітивні норми*, які надають тлумачення відповідних термінів, що містять концентровану інформацію про певні категорії чи їх ознаки у сфері дорожнього руху. Ці норми сприяють з'ясуванню правової визначеності того чи того терміну, а отже, його правильному застосуванню. Перелік таких термінів постійно збільшується та вдосконалюється. Наприклад, одне з центральних понять – «механічний транспортний засіб», трансформація технічного змісту якого в його генезисі суттєво впливає на кримінально-правове значення останнього. Незважаючи на те, що поняття транспортного засобу надано у примітці ст. 286 КК України і поширюється на ст. 287, 289, 290 та 415 КК, його дефініція завжди корегується з поняттям «механічного транспортного засобу», яке надано у ПДР. На цьому наголошено у постанові Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23 грудня 2005 р. № 14, де сказано: «при розгляді кримінальних справ зазначеної категорії суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітки ст. 286 КК та п. 1.10 ПДР, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306» [6]. Отже, наведене у кримінальному законі поняття транспортного засобу вимагає також врахування адміністративно-правового припису, який визначає поняття «механічний транспортний засіб» (п. 1.10 ПДР).

З огляду на поширення в Україні малопотужного мототранспорту (мопеди, скутери тощо) з об'ємом двигуна до 50 куб. см, постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 у ПДР було внесено зміни та доповнення, згідно з якими «механічний транспортний засіб» (п. 1.10 ПДР) визначено як транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Зазначені зміни щодо поняття «механічний транспортний засіб» призвели до перегляду кримінально-правової оцінки цих діянь, оскільки мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см або електродвигуном потужністю понад 3 кВт стали належати до предметів кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286, 287, 289, 290 КК. Проте аналіз правозастосовної практики показує, що органи досудового розслідування і суди не завжди враховують указані зміни в ПДР, що призводить до помилок під час кваліфікації цих кримінальних правопорушень.

Наприклад, Х., керуючи моторолером «Пантера», об'ємом 49,9 куб. см, грубо порушив вимоги п. 12.1, 12.3 і 13.1 ПДР, не витримавши безпечної дистанції, допустив наїзд на велосипедиста, спричинивши йому тілесні ушкодження середнього тяжкості. Слідчий та суд кваліфікували дії Х. за ст. 291 КК як порушення чинних на транспорті правил, що спричинило тяжкі наслідки [7]. Проте, з огляду на те, що мопед, яким керував Х., вважається механічним транспортним засобом, дії обвинуваченого слід кваліфікувати як порушення правил безпеки дорожнього руху та кваліфікувати за ч. 1 ст. 286 КК.

Наведені приклади змін, що відбуваються у нормативних актах, а відтак впливають на судову практику, вказують на необхідність точного з'ясування змісту відповідних норм ПДР, бо в цій ситуації формулювання кримінально-правової норми – ст. 286 КК залишається незмінним, а її бланкетна диспозиція, зважаючи на зміни, що відбулися у ПДР, охоплює більш широке коло ознак, що набувають кримінально-правового значення.

*Статусні норми ПДР* – це норми, що визначають права та обов'язки учасників дорожнього руху, порушення яких впливає на його безпеку та має кримінально-правове значення. До учасників дорожнього руху згідно з чинними ПДР належать: 1) водії механічних транспортних засобів; 2) пішоходи; 3) пасажирів; 4) велосипедисти; 5) особи, які керують грузовим транспортом, і погоничі тварин.

Зокрема, нормативні вимоги щодо водіїв механічних транспортних засобів мають значення для визнання їх суб'єктами кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК (досягнення певного віку, наявність права керування транспортним засобом певної категорії тощо). Для безпеки дорожнього руху водіїв, зокрема, зобов'язаний: забезпечити технічно справний стан транспортного засобу, безпечно розміщення і кріплення вантажу; стежити за дорожньою обстановкою, реагувати на її зміну, не відволікатися від керування; не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху та дотримуватись інших заходів безпеки; не керувати транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, у хворобливому стані, у стані стомлення, не передавати керування транспортним засобом іншим особам у названих вище станах тощо. Усі вказані чинники впливають на кримінально-правову оцінку діяння, передбаченого ст. 286 КК. Крім того, іноді невиконання вимог п. 2.10 ПДР, а саме: залишення в небезпеці водієм, причетним до ДТП, без допомоги потерпілого у стані, небезпечному для його життя, взагалі зумовлює сукупність кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 та ст. 135 КК, і навіть за умов невинуватості водія у порушенні правил безпеки дорожнього руху може, якщо є всі інші ознаки складу кримінального правопорушення, тягти відповідальність за ст. 135 КК.

Крім того, статус інших учасників дорожнього руху: пішоходів; пасажирів; велосипедистів; осіб, які керують грузовим транспортом, а також погоничів тварин за умов порушення ними приписів ПДР, що спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, утворює склад кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК «Порушення чинних на транспорті правил». Наприклад, пасажир «BMW 324» був засуджений за ст. 291 КК за порушення вимог п. «а» п. 1.5, п. 5.3 ПДР, відповідно до яких: «Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеки або перешкоди для руху, загрожувати життю чи здоров'ю громадян, спричинити матеріальні збитки» та «Пасажирам забороняється: а) під час руху відволікати увагу водія від керування транспортним засобом або заважати йому в цьому». Зазначений пасажир раптово втрутився у керування вказаним транспортним засобом, повернувши руками кермо автомобіля праворуч, внаслідок чого стався наїзд автомобіля на опору освітлення, що спричинило травмування інших двох пасажирів автомобіля [8]. У цьому випадку п. 5.3 ПДР є таким, що визначає відповідні ознаки статусу пасажирів як учасників дорожнього руху.

Останні роки характеризуються розвитком різних малогабаритних електричних засобів мобільного пересування, зокрема таких, як: електросамокати, сігвей, гідроскутери, моноколеса та інші, що експлуатуються у сфері дорожнього руху [9]. При цьому їх відносно висока швидкість руху (15–50 км/год) та маневреність під час експлуатації на проїзній частині доріг, велодоріжках та тротуарах створює потенційну небезпеку як для самих користувачів цими засобами, так й інших учасників дорожнього руху. Отже, легалізація законодавцем цього виду транспорту в майбутньому Законі України «Про дорожній рух та його безпеку» має окремо визначати основні права та обов'язки користувачів малогабаритного електротранспорту, поняття його виду та особливості експлуатації у сфері дорожнього руху.

Порушення правил безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом, слід розглядати як їх невідповідність єдиному порядку дорожнього руху, адже найбільше питань щодо застосування положень ПДР виникає під час з'ясування об'єктивного боку діяння, передбаченого ст. 286 КК. Водночас, зважаючи на функціональні особливості приписів правил безпеки дорожнього руху, слід вважати, що переважна більшість норм ПДР є *регулятивними*, тобто такими, що мають організаційний зміст, який впливає з їх головної спрямованості – забезпечення порядку дорожнього руху, а відтак, його безпеки. Тож наш аналіз показує, що у вироках судів найчастіше такі приписи стосуються порушень, пов'язаних із: початком руху та змінами його напрямку – п. 10.1 ПДР (30,0 %), вибором швидкості руху – п. 12.1 ПДР (41,0 %), п. 12.2 ПДР (12,0 %), п. 12.3 (27,0 %), обгоном, проїздом перехресть, пішохідних переходів та інших порушень ПДР.

При цьому кваліфікація кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК, вимагає врахування співвідношення між приписами ПДР, що стосується їх поділу на «правила безпеки руху транспорту» та «правила експлуатації транспорту». Названі приписи у ПДР не мають чіткого розмежування, а тому з'ясування їх виду здійснюється шляхом термінологічного тлумачення, оскільки, незважаючи на їх органічну єдність, вони мають самостійне кримінально-правове значення.

Незважаючи, що такий розподіл правил наявний у назві та диспозиції ст. 286 КК, у судовій практиці припускаються помилки. Так, К. вироком Івано-Франківського міського суду засуджено за ч. 2 ст. 268 КК за те, що він, керуючи автомобілем «Деу Ланос» у м. Івано-Франківську, не дотримався вимог п. «б» п. 2.3, п. 11.2, 12.1, 12.3 ПДР, не вибрав безпечної швидкості руху, не впорався з керуванням, виїхав на зустрічну смугу руху, де зіткнувся з автомобілем «ЗАЗ-11057» під керуванням Ж., як наслідок, пасажир останнього загинув, а Ж. отримав тяжкі тілесні ушкодження. Органи досудового розслідування пред'явили обвинувачення К. лише в порушенні правил безпеки дорожнього руху. Суд же вийшов за межі цього обвинувачення і визнав К. також винним у порушенні правил експлуатації транспорту, тобто вчиненні дій, яких він не вчиняв і які йому за провини не ставилися. У зв'язку з цим колегія суддів Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України своєю ухвалою виключила з вироку рішення про кваліфікацію дій К. за ознакою порушення правил експлуатації транспорту [10, с. 128–130]. Отже, суди мають ураховувати в таких справах, що порушення правил безпеки дорожнього руху та порушення правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є самостійними діяннями.

З огляду на це, в ПДР можна виділити окрему групу *експлуатаційних норм*, тобто таких, що регламентують безпечний стан транспортного засобу при його експлуатації під час дорожнього руху, а також транспортуванні, технічному обслуговуванні, ремонті та зберіганні транспортних засобів. Більшість таких норм містить розділ 31 «Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання». Аналіз судової практики показує, що серед порушень правил експлуатації транспорту найбільш поширеними є: технічна невідповідність та несправність технічного стану гальмової системи – п. 31.4 ПДР, кермового керування – п. 31.4.2 ПДР, зношення протектора шин та їх невідповідність – п. 31.4.5 ПДР, що в сукупності становить приблизно 7,0 % від усіх кримінально караних порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Водночас у ПДР бракує положень щодо регламентації безпечних прийомів експлуатації транспорту, на що вказує такий типовий приклад. Водій Б. з 35-річним стажем, керуючи автобусом ЛАЗ-695, запускав двигун під час виїзду з боксу АТП. Раптово автобус рушив заднім ходом, оскільки Б. не звернув увагу, що важіль коробки передач не знаходиться у нейтральному положенні, внаслідок чого під час наїзду заподіяв автослюсарю М. тяжке тілесне ушкодження. Водій показав, що мав намір від'їхати з боксу і не очікував, що машина почне рухатись заднім ходом, оскільки вважав, що коробка передач знаходиться у нейтральному положенні. Проте під час огляду автомобіля було встановлено, що у транспортному засобі була ввімкнена задня передача. Отже, у цьому випадку Б. порушив вимоги п. 10.1 ПДР, який передбачає, що «перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху». Водночас ця норма має загальний характер, а підготовчі дії водія до початку руху транспортного засобу (включення запалення двигуна, вимкнення зчеплення, запуск стартера, зняття автомобіля зі стоянкового гальма, включення відповідної передачі) операційно

ПДР не регламентовані. При цьому характерно, що 98 % водіїв під час опитування пояснили, що уявлення про вказаний порядок початку руху вони засвоїли не як нормативний припис, а як практичні навички, отримані від інструкторів чи інших осіб під час навчання водінню. Через це, у разі вчинення таких ДТП, водії стверджують, що припустилися технічної помилки, а не правопорушення, оскільки порядок приведення транспортного засобу до руху ПДР прямо не врегульовано. Отже, вважаємо, що п. 10.1 ПДР слід викласти у такій редакції: «Перед початком руху водій повинен переконатися, що всі органи керування і прилади транспортного засобу знаходяться у положенні, що забезпечить рух транспортного засобу у визначеному водієм напрямку. Перед перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій зобов'язаний переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху».

Певної уваги серед норм ПДР, які мають кримінально-правове значення, заслуговують *технічні норми*, тобто норми, що передбачають відповідні технічні стандарти та умови, дотримання яких забезпечує дорожній рух. Вони, зокрема, стосуються габаритних і вагових параметрів транспортних засобів, причепів та вантажу на предмет відповідності встановленим нормам. Низку технічних параметрів слід враховувати під час буксирування транспортних засобів. Наприклад, водій Т., на порушення п. 23.3 ПДР, здійснював буксировку вантажівкою легкового автомобіля за допомогою не позначеного гнучкого троса зчеплення, що потягло наїзд легковика на пішохода Б., який отримав тяжкі тілесні ушкодження. Потерпілий, пропустивши вантажівку, став переходити дорогу по пішохідному переходу, оскільки вчасно не зміг помітити буксирний трос довжиною 6 м, який не був позначений через кожний метр сигнальними щитками або прапорцями, як цього вимагає п. 30.5 ПДР.

Зрештою, досить велику й важливу групу становлять *організаційні норми-знаки* ПДР, якими, на наш погляд, слід вважати норми, що визначають засоби регулювання дорожнього руху, їх призначення, стандарти, регламентацію та розташування (дорожні знаки, дорожня розмітка, дорожнє обладнання, світлофори, знаки регулювальника). Кримінально-правове значення вказаної групи норм важко заперечити, адже воно відбилось в трагедії, що відбулася у м. Харкові 18 жовтня 2017 року, зокрема ігнорування вимог сигналів світлофора водіями Зайцевою і Дроновим, що призвело до зіткнення їх транспортних засобів, загибелі шістьох потерпілих і травмування ще шістьох осіб [11].

Підсумовуючи викладене, можна зробити такі *висновки*. Кримінально-правові норми, які містить ст. 286 КК, мають бути безпосередньо пов'язані із законодавчим та іншим нормативним рівнем регламентації безпеки дорожнього руху. Для врахування при кваліфікації вказаних кримінальних правопорушень норм Закону України «Про дорожній рух» та уникнення подвійного ставлення за провини їх суб'єктам аналогічних за змістом норм цього закону і ПДР, підтримуємо пропозицію щодо передбачення ПДР як відповідної частини Закону України «Про дорожній рух та його безпеку». Водночас через неможливість охоплення правилами безпеки руху та експлуатації всіх видів наземного дорожнього транспорту в одному законодавчому акті, пропонуємо сформулювати диспозицію ст. 286 КК України у такій редакції: «Порушення законодавства про дорожній рух чи інших нормативних актів з безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами...».

Вважаємо, що норми підзаконних актів з безпеки дорожнього руху, які мають кримінально-правове значення, можуть бути класифіковані на такі види: загальні; дефінітивні; статусні; регулятивні; експлуатаційні; технічні; організаційні норми-знаки. Вказані види норм допомагають визначенню тих чи тих елементів та ознак складів кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху: предмета, об'єктивної сторони, суб'єкта тощо. Зміст і характеристика цих норм та їх відповідні зміни безпосередньо впливають як на кваліфікацію кримінальних правопорушень у зазначеній сфері, так і на кримінальну відповідальність за вчинення цих діянь. Аналіз законодавства та інших нормативних актів вказує на необхідність усунення недоліків з безпеки дорожнього руху в окремих нормах, а також удосконалення правового врегулювання порядку безпечної експлуатації.

#### Список використаних джерел

1. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. М. : Транспорт, 1978. 247 с.
2. Мысливый В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам : учеб. пособ. Киев : НИИРИО Киев. высшей школы МВД СССР, 1990. 86 с.
3. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>.

4. Про дорожній рух та його безпеку : проєкт Закону України. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=60111](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111).

5. Касинюк В. І., Білоконов В. М. Кримінальна відповідальність військовослужбовців за порушення правил водіння або експлуатації машин. Запоріжжя. Видавець : Глазунов С. О., 2011. 232 с.

6. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>.

7. Постанова Тячівського районного суду Закарпатської області від 10.01.2013 р. у справі № 711/9025/2012. URL: <http://reyestr.court.gov.ua>.

8. Вирок Саксаганського районного суду м. Кривого Рогу Дніпропетровської області у справі № 214/2356/13-к 1-кп/214/146/13. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/31116285>.

9. В Києве запустили первый крупный прокат электросамокатов. URL: [https://biz.censor.net.ua/news/3212564/v\\_kieve\\_zapustili\\_pervyyi\\_kрупnyi\\_prokat\\_elektrosamokatov](https://biz.censor.net.ua/news/3212564/v_kieve_zapustili_pervyyi_kрупnyi_prokat_elektrosamokatov).

10. Злочини і адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту: Офіційне видання / за ред. П. П. Пилипчука. Київ : Істина, 2011. 416 с.

11. Вирок Київського районного суду м. Харкова від 26.02.2019 р. Справа № 640/1664/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80092400>.

*Надійшла до редакції 17.08.2020*

### **References**

1. Lukyanov V. V. Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya [Road safety]. М. : Transport, 1978. 247 s. [in Rus.].

2. Mysliviy V. A. Borba organov vnutrennih del s dorozhno-transportnymi prestupleniyami, svyazannymi s prichineniem vreda peshehodam [The fight of the internal affairs bodies against road traffic crimes related to causing harm to pedestrians] : ucheb. posob. Kiev : NliRIO Kiev. vysshej shkoly MVD SSSR, 1990. 86 s. [in Rus.].

3. Pro dorozhnii rukh [On traffic] : Zakon Ukrainy vid 30 chervnia 1993 roku. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>. [in Ukr.].

4. Pro dorozhnii rukh ta yoho bezpeku [On traffic and its safety] : proiekt Zakonu Ukrainy. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=60111](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111). [in Ukr.].

5. Kasyniuk V. I., Bilokonev V. M. Kryminalna vidpovidalnist viiskovosluzhbovtiv za porushennia pravyl vodinnia abo ekspluatatsii mashyn [Criminal liability of servicemen for violation of the rules of driving or operation of vehicles]. Zaporizhzhia. Vydavets : Hlazunov S. O., 2011. 232 s. [in Ukr.].

6. Pro praktyku zastosuvannya sudamy Ukrainy zakonodavstva u spravakh pro deaki zlochyyny proty bezpeky dorozhnogo rukhu ta ekspluatatsii transportu, a takozh pro administratyvni pravoporushennia na transporti [About practice of application by courts of Ukraine of the legislation in cases of some crimes against safety of traffic and operation of transport, and also about administrative offenses on transport] : Postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainy vid 23.12.2005 r. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>. [in Ukr.].

7. Postanova Tiachivskoho raionnoho sudu Zakarpatskoi oblasti vid 10.01.2013 r. u spravi № 711/9025/2012 [Resolution of the Tyachiv District Court of the Zakarpattia Region of 10.01.2013 in the case № 711/9025/2012]. URL: <http://reyestr.court.gov.ua>. [in Ukr.].

8. Vyrok Saksahanskoho raionnoho sudu m. Kryvoho Rohu Dnipropetrovskoi oblasti u spravi № 214/2356/13-k 1-kp/214/146/13 [Judgment of the Saksagan District Court of Kryvyi Rih, Dnipropetrovsk Region in case № 214/2356/13-k 1-kp / 214/146/13]. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/31116285>. [in Ukr.].

9. V Kieve zapustili pervyj krupnyj prokat elektrosamokatov [The first large electric scooter rental was launched in Kiev]. URL: [https://biz.censor.net.ua/news/3212564/v\\_kieve\\_zapustili\\_pervyyi\\_kрупnyi\\_prokat\\_elektrosamokatov](https://biz.censor.net.ua/news/3212564/v_kieve_zapustili_pervyyi_kрупnyi_prokat_elektrosamokatov). [in Rus.].

10. Zlochyyny i administratyvni pravoporushennia proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transportu: Ofitsiine vydannia [Crimes and administrative offenses against traffic safety and transport operation: Official publication] / za red. P. P. Pylypchuka. Kyiv : Istyna, 2011. 416 s. [in Ukr.].

11. Vyrok Kyivskoho raionnoho sudu m. Kharkova vid 26.02.2019 r. Sprava № 640/1664/18 [Judgment of the Kyiv District Court of Kharkiv of February 26, 2019. Case № 640/1664/18]. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80092400>. [in Ukr.].

### **SUMMARY**

**Volodymyr A. Myslyvyy. Criminal-legal meaning of traffic and vehicle operation safety rules.** The author has considered criminal-legal matters related to practice of application of criminal and other branch legislation and regulations in the field of road safety.

The article highlights problems of the use in investigative and judicial practice of criminal law



and related rules of sectoral traffic law, as well as the requirements of traffic safety and vehicles operation rules during the assessment of criminal offenses under Art. 286 of the Criminal code of Ukraine.

The author has proved the organic interrelation of blanket dispositions of criminal legal rules with the corresponding provisions of branch legislative acts and traffic safety and vehicle operation rules which are most often broken by actors of these criminal offenses. He has examined the characteristic of the specified rules in view of their criminal-legal value during the criminal-legal analysis and assessment of the socially dangerous actions which are considered. The classification of the specified rules has been offered. Based on the analysis of case law, the peculiarities of the application of certain types of road safety rules, as well as some issues of their improvement have been considered.

The proposals on optimization of the branch legislation on road traffic with inclusion in it as a component of traffic rules have been supported. An improved version of Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine in view of the normative and legal content of its blanket disposition, as well as the need to further improve its legislative and regulatory framework has been supported.

The author has pointed out the need to eliminate the gaps caused by the lack of timely legal regulation of road safety issues that arose with the emergence and operation of new vehicles (electric scooters, jet skis, unicycles, etc.).

**Keywords:** *road safety, traffic legislation, traffic rules, classification of road safety rules, criminal offenses.*

УДК 343.97

DOI: 10.31733/2078-3566-2020-3-126-130

**Федір КІРІЛЕНКО<sup>©</sup>**

кандидат юридичних наук  
(Міністерство внутрішніх справ України)

**Андрій ЗАГОРУЛЬКО<sup>©</sup>**

аспірант  
(Національна академія державного  
управління при Президенті України)

### **УХИЛЕННЯ ВІД СПЛАТИ АЛІМЕНТІВ У 1960–2018 РОКАХ**

Стаття містить аналіз статистичних даних, пов'язаних із ухиленням від сплати аліментів на утримання членів сім'ї, установлених рішенням суду. Проаналізовано об'єкт, об'єктивну сторону, предмет та коло потерпілих від цих злочинів. Основний спектр питань зосереджено на динаміці зареєстрованих злочинів як у розрізі регіонів, так і по Україні загалом та надано їх загальну характеристику. Дослідження ґрунтується на офіційній статистиці Міністерства внутрішніх справ України 1960–2018 років. Матеріали доповнено первинними статистичними даними.

**Ключові слова:** *батьки, дитина, аліменти, утримання дитини, ухилення від сплати аліментів.*

**Метою** цієї статті є здійснення історико-правового аналізу виникнення та розвитку аліментних зобов'язань у 1960-2018 роках, виявлення найбільш ефективного та прогресивного періоду для розвитку кримінального законодавства щодо протидії ухиленням від сплати аліментів. Загальний стан злочинності можна прослідкувати за поданими до статті таблицями.

Елементами наукової новизни статті є інформаційна база дослідження, оскільки робота базується на результатах вивчення звітних даних Міністерства внутрішніх справ України за 1960–2018 роки. Матеріали можуть бути корисними у науково-дослідній сфері, у навчальному процесі тощо.

**Аналіз публікацій, в яких було започатковано вирішення цієї проблеми.** Вагомий внесок у вивчення історії розвитку кримінального права, зокрема злочинів щодо ухилення від сплати аліментів, зробили такі науковці, як П. С. Березін, Я. М. Брайнін, М. М. Гродзинський, О. О. Дудоров, О. Д. Кисельов, В. О. Навроцький, П. Л. Фріс,

---

© Кіріленко Ф.О., 2020

ORCID iD: <https://orcid.org/0060-0003-3646-5371>

[kirilenko.fedir@mvs.gov.ua](mailto:kirilenko.fedir@mvs.gov.ua)

© Загорулько А.П., 2020

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-5604-3953>

[andrii.zahorulko@mvs.gov.ua](mailto:andrii.zahorulko@mvs.gov.ua)