



**Євген ПОЛЯНСЬКИЙ,**  
кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри кримінального права  
Одеської національної юридичної академії

## **ПРО ДЕЯКІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ СПРИЧИНЕННЯ СМЕРТІ В РЕЗУЛЬТАТІ ГРУБОГО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**Ключові слова:** злочинна самовпевненість, непрямий умисел, зміст, ознаки та ступінь вини, кримінальна відповідальність, спричинення смерті, порушення правил безпеки дорожнього руху.

**В**ипадки спричинення тяжкої шкоди у результаті грубого порушення правил дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами, викликають у суспільстві дедалі більше занепокоєння. Наслідки таких дорожніх пригод переважно зумовлені відчуттям потенційної безкарності, а також індивідуальним ставленням до найвищих суспільних цінностей – життя та здоров'я інших осіб.

Аналіз суб'єктивної сторони таких злочинів викликає цілу низку запитань, відповіді на які ставлять під сумнів існуючі в теорії та

на практиці підходи щодо визначення суб'єктивного ставлення особи до наслідків злочинної поведінки. Так, чинна редакція ст. 286 КК України визначає можливість вчинення передбаченого у її диспозиції злочину лише із необережною формою вини, і на цьому, можливо, передчасно ставиться крапка.

У наукових працях часів СРСР наводилися різні аргументи щодо того чи іншого співвідношення вини у виді злочинної самовпевненості та непрямого умислу. Зокрема, розширювальне тлумачення змісту непря-

мого умислу можна знайти у працях В. Макашвилі [1], Б. Утевського [2], М. Чельцова [3] й інших авторів. На жаль, наукові позиції цих авторів так і залишилися спадком теорії вини у кримінально-правовій доктрині й не були реалізовані на практиці. Припинення подальших досліджень проблем співвідношення необережності та непрямого умислу у випадках спричинення тяжкої шкоди в результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху, на нашу думку, було передчасним і необґрунтованим.

Слід вважати, що деякі випадки злочинної поведінки осіб при керуванні транспортними засобами свідчать про свідоме припущення ними можливості настання тяжких наслідків. Таке суб'єктивне ставлення до діяння та наслідків є притаманним для вини у виді непрямого умислу, що відповідає положенням ст. 24 КК України та основам теорії вини у кримінально-правовій доктрині.

Таким чином, ціллю цих роздумів є доведення можливості умисного спричинення тяжких наслідків у результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху, а також розробка пропозицій щодо вдосконалення практики застосування кримінального законодавства у досліджуваній сфері.

Спроби довести можливість вчинення злочину, передбаченого ст. 286 КК України, з непрямым умислом ніколи не мали успіху в теорії кримінального права. Дійсно, обґрунтування такої позиції є надто складним з точки зору аргументації. Проте можна зробити спробу застосувати інший її спосіб – від протилежного, якщо довести, що у деяких випадках суб'єктивне ставлення винних виходить за межі необережної форми вини.

Застосовуючи такий прийом аргументації, потрібно вирішити певні завдання, а саме: 1) визначити невідповідність вольових критеріїв злочинної самовпевненості та злочинної недбалості із свідомим створенням потенційної небезпеки для життя та здоров'я інших осіб у деяких випадках; 2) довести можливість кваліфікації випадків спричинення смерті в результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху за ст. 115 КК України, що, зокрема, потребує вирішення додаткових завдань: а) обґрунтування оціночного характеру психологічного став-

лення винного до діяння та його наслідків; б) аргументування позиції, відповідно до якої безпека дорожнього руху не є самостійним об'єктом кримінально-правової охорони.

Якщо виходити суто із формули злочинної самовпевненості, якою характеризується суб'єктивна сторона складу ст. 286 КК України, то суб'єкт злочину легковажно розраховує на ненастання суспільно небезпечних наслідків або на їх відвернення. Ненастання таких наслідків об'єктивно передбачається – вони можуть наступити, проте такий розвиток подій є найменш вірогідним у конкретних обставинах. Що стосується можливості відвернути вчинення дорожньо-транспортної пригоди власними діями, то дорожня обстановка й умови руху транспортного засобу мають давати змогу особі об'єктивно розраховувати на таку можливість як на реальну. Додержання цих умов дає підстави говорити про наявність у складі злочину необережної вини у виді злочинної самовпевненості.

Проте характеристика дій особи, а також її психічне ставлення до таких дій та їх наслідків можуть не вписуватися в коло зазначеної конструкції. Злісний характер порушення правил безпеки дорожнього руху може позбавити особу можливості будь-яким чином вплинути на розвинення створеної нею аварійної обстановки на дорозі, а так само розраховувати на ненастання наслідків. Грубо нехтуючи вимогами правил безпеки дорожнього руху, особа свідомо створює потенційну небезпеку для життя інших осіб та припускає можливість настання невизначених тяжких наслідків, не бажає, проте свідомо допускає їх настання. Таким чином, мають місце інтелектуальна та вольова ознаки вини, які є характерними саме для непрямого умислу.

Слід виокремити такі наведені нижче критерії, що визначають умисне ставлення особи до наслідків вчиненої дорожньо-транспортної пригоди.

1. Характер порушення правил безпеки дорожнього руху свідчить про те, що у момент вчинення злочину дії особи, яка керувала транспортним засобом, являли собою потенційну небезпеку для життя та здоров'я інших осіб.

2. Дорожня обстановка, умисно створена винним, виключала його можливість вжити ефективних заходів до недопущення настання тяжких наслідків (виключення вини у виді злочинної самовпевненості).

3. Характер злочинної поведінки особи доводить розуміння можливості настання тяжких наслідків та свідоме припущення їх настання (виключення вини у виді злочинної недбалості).

Невиправдана самовпевненість обумовлює визначену вірогідність настання небезпечних наслідків, що є лише одним із варіантів розвитку подій. Таким чином, непрямий умисел співвідноситься з максимальним ступенем вірогідності настання наслідків, а необережність, у свою чергу, – з меншим ступенем такої вірогідності. Ставлення до особистої безпеки інших осіб за принципом «руської рулетки» однозначно визначає свідоме припущення можливості настання тяжких наслідків.

Вважаємо, слід визнати правильною кваліфікацію спричинення смерті іншій особі за ст. 115 КК України у випадках, коли у суб'єктивній стороні складу злочину, формально передбаченого ст. 286 КК України, вбачається вина у виді непрямого умислу. Відповідна кваліфікація має *забезпечити ефективну диференціацію заходів кримінальної відповідальності*. Так, настання тяжких наслідків у результаті дорожньо-транспортних пригод можуть бути зумовлені протиправними діями осіб, пов'язаними з неправильною оцінкою дорожньої обстановки, браком практичного досвіду, помилкою у керуванні транспортним засобом. У таких випадках ступінь вини особи є мінімальним, що потребує економного застосування до неї заходів кримінальної відповідальності. Водночас навмисне нехтування правилами безпеки дорожнього руху, яким винний свідомо створює небезпеку життю та здоров'ю інших осіб, характеризується максимальним ступенем вини. У таких випадках відповідальність особи має збільшуватися залежно від змісту та ступеня вини у суб'єктивній стороні вчиненого злочину.

Запропонована кваліфікація таких злочинів може викликати питання про теоретичну невідповідність безпосереднього

об'єкта злочинного посягання та родового об'єкта кримінально-правової охорони. Стаття 286 КК України передбачає безпеку дорожнього руху як родовий та безпосередній основний об'єкт, додатковим же об'єктом визначається життя і здоров'я особи. У свою чергу, ст. 115 КК України не передбачає додаткової охорони відносин, що забезпечують безпеку дорожнього руху. Проте можна зробити висновок: кримінальний закон взагалі не охороняє цей вид суспільних відносин. Склад злочину ст. 286 КК України є матеріальним і передбачає обов'язкове настання тяжких наслідків для життя чи здоров'я інших осіб як умову наявності об'єктивної сторони. Саме життя та здоров'я особи і є єдиним безпосереднім об'єктом, що охороняється ст. 286 КК України, а порушення правил безпеки дорожнього руху – лише обов'язкова ознака об'єктивної сторони цього складу злочину. Що стосується кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху, то даний об'єкт ніколи не був самостійним у вітчизняному кримінальному законодавстві. Як сукупність суспільних відносин безпека дорожнього руху безпосередньо охороняється статтями 121–131 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Приклади кримінально-правової охорони зазначених відносин можна навести з досвіду іноземних держав у цій сфері. На увагу заслуговує, зокрема, приклад США, де законодавство визнає кримінальними проступками низку дорожньо-транспортних порушень. Йдеться про повторне керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, а також про небезпечне водіння. У разі вчинення таких проступків до особи можуть бути застосовані покарання у виді штрафу, короткострокового позбавлення волі у середньому на термін від одного дня до одного місяця тощо. Зазначені заходи є кримінальними покараннями, що свідчить про кримінально-правову природу охорони безпеки дорожнього руху. Їх застосування пов'язане не з обов'язковим настанням тяжких наслідків, а лише з фактом вчинення протиправного діяння.

Загалом конструкція складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, не зовсім

вдала з позицій визначення як об'єкта злочинного посягання, так і суб'єктивної сторони діяння. Більш логічною та правильною могла б бути кваліфікація спричинення тяжкої шкоди життю та здоров'ю інших осіб у результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху за статтями 115, 119 та 121 КК України залежно від форми вини, з якою злочин був вчинений. Зокрема, у законодавстві багатьох іноземних держав немає спеціальних норм, аналогічних передбаченій у ст. 286 КК України. Специфічною ознакою вітчизняного кримінального законодавства є надзвичайна поширеність спеціальних норм, які у більшості випадків лише ускладнюють процес кваліфікації та безпідставно збільшують обсяг законодавства. Даний факт уже давно є предметом наукових дискусій, висновки яких, на жаль, не були поки що реалізовані у законотворчому процесі.

Теорія вини у кримінальному праві засновується на її психологічному розумінні, яке передбачає відповідальність лише за ті дії та наслідки, на які безпосередньо були спрямовані умисел чи необережність. Заперечуючи можливість спричинення тяжких наслідків з непрямым умислом у результаті грубого порушення правил безпеки руху, можна стверджувати, що особа сприймає свої дії як необережні та до можливих наслідків ставиться необережно. Однак це твердження свідчить лише про юридичну помилку винного щодо кваліфікації його злочинної поведінки. Хоча «оціночна» теорія вини була розкритикована у вітчизняній юридичній науці [4, 407], немає підстав заперечувати, що психологічна теорія вини ґрунтується на оціночному способі визначення суб'єктивного ставлення винного до діяння та його наслідків. Таким чином, наявність вини у виді непрямого умислу можлива навіть у тих випадках, коли особа не вважає, що насправді своїми діями умисно спричиняє тяжкі наслідки.

Зважаючи на викладені аргументи, можна дійти загального висновку про можливість кваліфікації за ст. 115 КК України деяких випадків спричинення смерті у результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху. Окремо слід зазначити, що:

а) у ряді випадків зміст необережної форми вини не охоплює психічне ставлення осіб до тяжких наслідків, спричинених ними у результаті грубого порушення правил дорожнього руху;

б) кваліфікація діяння, яким заподіяно смерть іншій особі у результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху, може здійснюватися за ст. 115 КК України лише у разі невідповідності змісту вини особи інтелектуальному та вольовому критеріям злочинної самовпевненості чи злочинної недбалості;

в) необережна форма вини є відсутньою, якщо характер порушень правил безпеки дорожнього руху виключав можливість особи розраховувати на ненастання тяжких наслідків або ж на їх відвернення своїми діями;

г) що стосується подальшого вдосконалення кримінального законодавства у досліджуваній сфері, то логічною була б повна відмова від існуючої редакції ст. 286 КК України. У такому разі юридична кваліфікація відповідних злочинних дій та обумовлених ними наслідків здійснювалася б за статтями 115, 119 та 121 КК України. Аргументом на користь даної пропозиції є те, що фактичним об'єктом кримінально-правової охорони, передбаченим ст. 286 КК України, є суто життя та здоров'я людини. Таким чином, існування цієї спеціальної кримінально-правової норми недоречне. Прецедентом відмови законодавця від вузькоспеціалізованих норм є вилучення з КК України ст. 188, що передбачала відповідальність за незаконний демонтаж обладнання електричних мереж і систем зв'язку. Такі дії кваліфікуються за ст. 185 КК України як крадіжка майна, що є цілком логічним та може бути використане як приклад у подальшому вдосконаленні кримінального законодавства України.

Таким чином, на наш погляд, слід вважати чинну редакцію ст. 286 КК України такою, що не дає змоги повною мірою врахувати суб'єктивне ставлення винних осіб до спричинених ними тяжких наслідків. Досягнення ефективної диференціації заходів кримінальної відповідальності можливе лише за умов кваліфікації деяких випадків спричинення смерті в результаті грубого порушення правил безпеки дорожнього руху як вбивства, вчиненого з непрямым умислом.

**Список використаних джерел:**

1. Макашвили В.Г. Уголовная ответственность за неосторожность [Текст] / В.Г. Макашвили. – М.: Госюриздат, 1957. – 211 с.
2. Утевский Б.С. Вина в советском уголовном праве [Текст] / Б.С. Утевский. – М.: Госюриздат, 1950. – 319 с.
3. Чельцов М. Спорные вопросы учения о преступлении [Текст] / М. Чельцов // Социалистическая законность. – 1947. – № 4. – С. 6–12.
4. Филановский И.Г. Курс советского уголовного права / [Н.А. Беляев, И.Г. Филановский, М.Д. Шаргородский и др.] – Ленинград: Изд-во ЛГУ, 1968. – 645 с.

*Євген ПОЛЯНСЬКИЙ*

**ПРО ДЕЯКІ ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ СПРИЧИНЕННЯ СМЕРТІ  
В РЕЗУЛЬТАТІ ГРУБОГО ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ  
ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**Резюме**

*Теоретично обґрунтовано можливості притягнення до кримінальної відповідальності за вчинення вбивства з непрямым умислом, якщо спричинення смерті стало результатом грубого порушення правил безпеки дорожнього руху за відсутності ознак необережного ставлення винного до спричинених наслідків.*

*Евгений ПОЛЯНСКИЙ*

**О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ КВАЛИФИКАЦИИ ПРИЧИНЕНИЯ СМЕРТИ  
В РЕЗУЛЬТАТЕ ЗЛОСТНОГО НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Резюме**

*Теоретически обоснованы возможности привлечения к уголовной ответственности за совершение убийства с косвенным умыслом, в случае если причинение смерти стало результатом злого нарушения правил безопасности дорожного движения при отсутствии признаков неосторожного отношения виновного к причиненным последствиям.*

*Eugen POLLANSKYI*

**ON SOME ISSUES OF QUALIFICATION OF DEADLY BODILY INJURIES  
AS THE RESULT OF FLAGRANT VIOLATION  
OF TRAFFIC SAFETY REGULATIONS**

**Summary**

*The author theoretically formulated the possibility of making a person responsible for committing of the homicide with implied malice in cases of death as the result of flagrant violation of traffic safety regulations if there are no signs of guilty persons imprudent consideration to caused consequences.*