

УДК 343.3/7



Данилевський Андрій Олександрович,
кандидат юридичних наук, доцент
(Донецький юридичний інститут МВС України,
м. Кривий Ріг)

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

Статтю присвячено аналізу особливостей кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортним засобом. Досліджено об'єктивні та суб'єктивні ознаки складу злочину, передбаченого статтею 286 КК України; санкції, які визначають покарання за цей злочин. На підставі проведеного аналізу запропоновано зміни до чинного законодавства України, надано авторське тлумачення окремих термінів, які вживаються у кримінальному законодавстві.

Ключові слова: транспорт, транспортний засіб, безпека руху, керування, експлуатація транспорту.

Постановка проблеми. Сучасне життя важко уявити без автомобільного транспорту. Це найбільш масовий, мобільний та зручний вид транспорту. Кількість автомобілів на вулицях міст невпинно збільшується, все більше громадян стають учасниками дорожнього руху. Проте не всі водії дотримуються правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Щороку тисячі людей гинуть внаслідок злочинної недбалості або самовпевненості осіб, які керують транспортними засобами, десятки тисяч людей отримують тілесні ушкодження. На жаль, правопорушників не лякають ані високі штрафи, ані загроза позбавлення волі. Не сприяє поліпшенню цієї ситуації і наявність певних прогалин у законодавстві, неузгодженість норм різних галузей права, які регламентують питання відповідальності за правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту взагалі та порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, зокрема розглядалися у роботах С. В. Бабаніна, О. О. Балобанова, С. П. Баркова, В. М. Бурдіна, В. О. Гапчича, С. В. Гізімчука, В. В. Ємельяненка, В. І. Касинюка, О. М. Котовенка, В. А. Мисливого, О. М. Опальченка, В. І. Осадчого, І. С. Печука, В. П. Тихого та ін. Проте науково-технічний прогрес та постійні зміни до законодавства обумовлюють необхідність подальших досліджень складу злочину, передбаченого у ст. 286 КК України.

Метою цієї роботи є аналіз особливостей кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортним засобом.

Виклад основного матеріалу. Характеризуючи об'єкт злочину, слід зазначити, що зазвичай у науковій літературі основним безпосереднім об'єктом злочину, що розглядається, визначається безпека руху або експлуатації транспорту, а додатковим обов'язковим — життя та здоров'я людини, власність тощо [1, с. 199; 2, с. 122–123]. Проте не всі дослідники поділяють таку точку зору. Так, на думку В. М. Бурдіна, законодавець, встановлюючи відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, фактично забезпечує кримінально-правову охорону лише одному об'єкту — життю та здоров'ю людини. На його думку, цей склад злочину може бути замінений кваліфікуючими ознаками у загальних нор-

мах про злочини проти життя та здоров'я людини або власності, які будуть вказувати на порушення спеціальних правил безпеки [3, с. 13–14]. З такою позицією важко погодитися. Склад злочину, передбачений у ст. 286 КК України, входить до складу так званих «транспортних» правопорушень, які посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту і не завжди пов'язані із заподіянням шкоди життю та здоров'ю людини. До складу злочинів проти життя та здоров'я законодавець помістив тільки ті злочини, які безпосередньо посягають на життя та здоров'я людини, якщо ж відповідне діяння посягає на життя та здоров'я особи опосередковано, шляхом порушення певних спеціальних правил, воно має кваліфікуватися за відповідними статтями, які забезпечують кримінально-правову охорону суспільних відносин у сфері регулювання таких спеціальних правил. Хоча не можна не відзначити, що життя та здоров'я виступають обов'язковим об'єктом цього злочину.

Можна погодитися з В. І. Осадчим, який визначає безпеку руху та експлуатацію транспорту як такий стан функціонування транспорту, коли працівники транспорту, інші учасники руху дотримуються нормативно визначених встановлень у сфері експлуатації транспорту та безпеки руху, за яких створюються умови відсутності будь-яких загроз (небезпек) [1, с. 196].

Предметом злочину, що розглядається, є транспортний засіб. Ми вже звертали увагу на проблему визначення транспортного засобу як предмета правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту [4].

Пленум Верховного Суду України у своїй постанові «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» (далі — ППВСУ) зазначає, що при визначенні поняття «транспортні засоби» у кримінальних провадженнях суди повинні керуватися приміткою до ст. 286 КК України та п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою КМУ від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі — Правила) [5].

Згідно з приміткою до ст. 286 КК України, під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Відповідно до п. 1.10 Правил, механічний транспортний засіб — це 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.

Незрозумілою є позиція законодавця щодо диференціації правового статусу транспортних засобів з електродвигуном (які є предметом злочинів у сфері безпеки руху лише за умови, якщо потужність їхнього двигуна перевищує 3 кВт) порівняно з транспортними засобами, що мають двигун іншої конструкції (які незалежно від потужності чи об'єму двигуна в будь-якому випадку є предметом відповідних злочинів). На практиці це призводить до неоднакового тлумачення судами норм законодавства і ситуацій, коли вчинення, наприклад, незаконного заволодіння одним із малопотужних транспортних засобів (мопедом) одними судами кваліфікується як незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України), а іншими — як крадіжка (ст. 185 КК України) [6]. Тобто, не всі суди визнають такі транспортні засоби предметом злочинів у сфері безпеки руху. Крім цього, останнім часом набуває популярності переобладнання мопедів та скутерів із двигуном внутрішнього згоряння на електропривод (шляхом встановлення електродвигуна невеликої потужності до 3 кВт). Складається парадоксальна ситуація: один і той самий мопед, обладнаний двигуном внутрішнього згоряння може бути визнаний предметом злочину у сфері безпеки руху, а обладнаний електродвигуном — ні. Хоча інші технічні характеристики (максимальна швидкість, вантажопідйомність тощо) у нього суттєво не змінюються.

Сучасний розвиток науково-технічного прогресу обумовив появу транспортних засобів не з одним, а з кількома двигунами (іноді навіть різних конструкцій): різноманітні гібриди, автомобілі з двигунами, розташованими у кожному колесі, з концептуальних моделей перетворюються на звичайне явище. Визначення ж механічних транспортних засобів у вітчизняному законодавстві може бути застосоване тільки до транспортних засобів з одним двигуном.

На нашу думку, визначення механічного транспортного засобу має бути сформульоване таким чином: «це транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна (двигунів), сумарною потужністю понад 3 кВт (у тому числі трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси)».

Об'єктивна сторона складу злочину, що розглядається, складається з: а) діяння у виді порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту; б) наслідків у виді середньої тяжкості тілесних ушкоджень (частина 1), тяжких тілесних ушкоджень або смерті (частини 2 та 3); в) причинного зв'язку між діянням та наслідками, що настали.

Оскільки диспозиція ст. 286 КК України має бланкетний характер, то для встановлення ознак суспільно небезпечного діяння необхідно звертатися до інших нормативно-правових актів — Правил, та Закону України «Про дорожній рух» від 30.06.1993 № 3353-ХІІ. У будь-якому випадку для притягнення до кримінальної відповідальності за цей злочин необхідно чітко встановити, який саме пункт Правил або експлуатації транспорту було порушено суб'єктом. Якщо до заподіяння відповідних наслідків призвело порушення інших правил (техніки безпеки виробництва, виконання певних видів робіт, загальних правил обережності тощо), діяння має кваліфікуватися за іншими статтями КК України.

Наслідки у виді заподіяння шкоди життю або здоров'ю особи виступають головною криміноутворюючою ознакою цього складу злочину. Саме вони дозволяють відмежувати склад злочину, передбачений у ст. 286 КК України, від адміністративних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Між порушенням особою правил безпеки руху або експлуатації транспорту та відповідними наслідками повинен бути причинний зв'язок. За його відсутності, зазначене діяння може бути кваліфіковане лише як адміністративне правопорушення. Достатньо поширеною також є ситуація, коли наслідки у виді заподіяння шкоди життю або здоров'ю людини знаходяться у безпосередньому причинному зв'язку з діями не одного, а кількох водіїв. У літературі справедливо зазначається, що коли суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, необхідно з'ясувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм, їхнє недотримання 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 правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом [2, с. 125].

Місце та обстановка вчинення злочину не є обов'язковими ознаками складу злочину, передбаченого у статті 286 КК України, тож кримінальна відповідальність настає незалежно від того, де саме було порушено суб'єктом правила безпеки руху або експлуатації транспорту: на шляхах загального користування, у лісі, полі чи навіть у власному подвір'ї. Хоча зазначені нормативно-правові акти у сфері безпеки руху або експлуатації транспорту і не розповсюджуються на випадки руху транспортного засобу поза межами транспортної інфраструктури, судова практика виходить з того, що особа, яка керує транспортним засобом як джерелом підвищеної небезпеки, зобов'язана завжди дотримуватися вимог безпеки.

Окремим різновидом порушення правил безпеки руху, який отримує самостійну кримінально-правову оцінку, є залишення особою, яка керує транспортним засобом, потерпілого внаслідок дорожньо-транспортної пригоди без допомоги. Якщо заподіяння шкоди потерпілому сталося внаслідок порушення водієм правил безпеки руху або експлуатації транспорту, і він залишив потерпілого без допомоги, покинувши місце вчинення злочину, таке діяння має кваліфікуватися за сукупністю злочинів, передбачених у статтях 286 та 135 КК України.

Суб'єкт злочину, передбаченого у ст. 286 КК України, спеціальний — ним є особа, яка керує транспортним засобом. Зазвичай у літературі зазначається лише, що суб'єктом цього злочину є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона право володіння чи користування цим транспортним засобом [7, с. 110–111]. Чинне законодавство не містить роз'яснень з приводу того, хто має визнаватися особою, яка керує транспортним засобом.

ППВСУ суб'єктом злочину, передбаченого ст. 286 КК України, визначає особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право. За певних умов до відповідальності за цією статтею може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо). При цьому, керування транспортним засобом слід розуміти як виконання функцій водія під час руху такого засобу або інструктора-водія під час навчання учнів-водіїв, незалежно від того, керує особа транспортним засобом, який рухається своїм ходом чи за допомогою буксирування [5].

Відповідно до Правил, водій — це особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі [8]. Згідно з Конвенцією ООН про дорожній рух від 8 листопада 1968 року, водієм є будь-яка особа, яка керує транспортним засобом, автомобілем тощо (у тому числі велосипедом) або веде дорогами худобу, стадо упряжних або в'ючних тварин [9]. Схоже визначення наводить і О. А. Ніколаєв, який зазначає, що водій — це особа, яка фактично керує механічним чи не механічним транспортним засобом, або погонич тварин, який веде їх повід [10, с. 3].

Таким чином, особа, яка керує транспортним засобом — це водій, а водій — це особа, яка керує транспортним засобом. Коло замкнулося.

Разом з тим у літературі справедливо зазначається, що на відміну від поняття «водій», поняття «особа, яка керує транспортним засобом» є значно ширшим, оскільки на відміну від поняття «водій», що охоплює лише ту категорію осіб, що має посвідчення водія, під поняття «особа, яка керує транспортним засобом» підпадають усі особи, що керують транспортними засобами, незалежно від того, чи є в них право на керування, чи ні [12, с. 226]. Р. В. Ярова справедливо зауважує, що для водія характерні також вікові (залежно від категорії транспортного засобу від 16 до 21 року) та медичні обмеження, за наявності яких особа не може бути допущена до керування транспортними засобами [13, с. 141]. Особа, яка керує транспортним засобом, таких обмежень не має. Разом з тим на цю категорію суб'єктів розповсюджуються вимоги до мінімального віку, з якого настає кримінальна чи адміністративна відповідальність (16 років).

Науково-технічний прогрес обумовлює широке використання у сучасних транспортних засобах систем допомоги водію у процесі керування транспортним засобом (системи автоматичного паркування, гальмування, утримання в межах смуги руху, адаптивний круїз-контроль тощо) аж до створення безпілотних автомобілів, які здатні пересуватись без участі водія.

За таких умов водій безпосередньо не впливає на органи керування транспортним засобом, автомобіль сам змінює напрям руху, його швидкість та положення, а водій лише контролює процес руху і має можливість втручання у цей процес. Така сама ситуація і з особою, яка навчає водінню — безпосередній вплив на органи керування транспортним засобом здійснює учень, а інструктор лише контролює процес руху і має можливість втрутитись у цей процес.

Таким чином, особа, яка керує транспортним засобом, як суб'єкт злочину — це фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку, контролює процес руху транспортного засобу (незалежно від того, чи рухається він своїм ходом, чи за допомогою буксирування) і має можливість втручання у цей процес шляхом зміни напрямку або швидкості руху транспортного засобу [11].

І. С. Печук вважає, що окрім особи, яка керує транспортним засобом, у якості суб'єкта злочину, передбаченого у ст. 286 КК України, необхідно ввести й пасажира [12, с. 230]. Із такою пропозицією важко погодитись. Не можуть підлягати однаковій відповідальності особа, яка керує джерелом підвищеної небезпеки і, як правило, обізнана зі спеціальними правилами безпеки руху або експлуатації транспорту, яких вона має дотримуватися, та пасажир, на якого покладається значно менше коло обов'язків, та який може і не знати про існування певних правил безпеки. Тим більше, що на сьогоднішній день пасажир є суб'єктом злочину,

передбаченого у ст. 291 КК України, тож введення його до кола суб'єктів складу злочину, передбаченого у ст. 286 КК України, видається недостатньо обґрунтованим.

Суб'єктивна сторона складу злочину, що розглядається, характеризується складною конструкцією. По відношенню до діяння у виді порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту особа може ставитися умисно або необережно, по відношенню до наслідків у виді заподіяння шкоди життю або здоров'ю потерпілого — тільки з необережністю. Оскільки саме наслідки є криміноутворюючою ознакою цього злочину, а ставлення до них з боку винного може бути лише необережним, то в цілому злочин, передбачений у ст. 286 КК України, визнається необережним.

І. С. Печук зазначає, що суб'єктивна сторона порушення правил безпеки дорожнього руху, що призвело до тяжких наслідків, може вчинятись суб'єктом злочину лише з прямим умислом. Усвідомлюючи факт керування джерелом підвищеної небезпеки, особа, яка керує транспортним засобом, знаючи про заборони чи обмеження, що встановлюються Правилами, свідомо їх ігнорує та порушує, і це врешті-решт призводить до тяжких наслідків [14, с. 258–259]. З такою точкою зору важко погодитися. Водій не завжди свідомо ігнорує правила безпеки руху або експлуатації транспорту. Так, наприклад, якщо водій не побачив знак, який забороняє проїзд далі, через те, що він був затулений гілками дерев, він може рухатись по смузї для зустрічного руху, порушуючи тим самим Правила і навіть не усвідомлюючи цього. Крім цього, якщо злочин учиняється особою, яка не має водійського посвідчення, то вона може і не знати Правил взагалі, тож твердження про те, що суб'єкт злочину завжди умисно порушує правила безпеки руху або експлуатації транспорту, на нашу думку, є неправильним.

Якщо особа умисно заподіює шкоду життю та здоров'ю людей, використовуючи транспортний засіб як знаряддя, то таке діяння має кваліфікуватись не за ст. 286 КК України, а за іншими статтями КК України (115, 121, 258 тощо).

Певні зауваження викликає формулювання санкцій ст. 286 КК України, адже саме вони визначають типове покарання, яке може застосовуватись за вчинення такого злочину. Так, у санкціях ст. 286 КК України передбачене додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк до трьох років.

По-перше, викликає питання співвідношення такого виду покарання із системою покарань, визначених у ст. 51 КК України, адже остання не містить такого покарання як позбавлення права керувати транспортними засобами. Звичайно, можна стверджувати, що позбавлення права керувати транспортними засобами є різновидом позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю [15, с. 195], проте принцип єдності термінології у кримінальному праві вимагає точної відповідності між положеннями Загальної та Особливої частин КК України.

На наш погляд, така позиція законодавця може бути обумовлена тим, що подібне стягнення накладається за схожі адміністративні правопорушення. Проте в адміністративному законодавстві його застосування цілком виправдане, адже у ст. 24 КУпАП законодавець визначив, що стягнення у виді позбавлення спеціального права, наданого громадянину, може проявлятися у таких формах, як позбавлення права керувати транспортними засобами та права полювання. Загальна ж частина КК України такого уточнення не містить.

По-друге, не зрозуміло, чому законодавець обмежує сферу застосування цього покарання лише позбавленням права керувати транспортними засобами, адже у певних випадках порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту може бути пов'язане не з самим фактом керування транспортним засобом, а з іншою діяльністю винного або посадою, що він обіймає. Так, у п. 4 ППВСУ зазначається, що за певних умов до відповідальності за цими статтями може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо) [5]. Очевидно, що в такому випадку на винного більший вплив мало б позбавлення його права здійснювати відповідну навчальну діяльність, ніж позбавлення права керувати транспортним засобом.

По-третє, зважаючи на те, що суб'єкт злочину, передбаченого у ст. 286 КК України, загальний (тобто ним може бути і особа, яка не мала права керувати транспортним засобом), використання у санкції статті позбавлення права керувати транспортним засобом як

обов'язкового додаткового покарання є недоцільним, адже, як зазначається у п. 21 зазначеної постанови, призначення цього покарання особі, яка взагалі не мала права керувати транспортними засобами, є неможливим [5]. У той же час положення ч. 2 ст. 55 КК України дозволяють застосовувати покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю навіть якщо вони не передбачені у санкції статті (частини статті) КК України. До речі, у адміністративному законодавстві стягнення за відповідні правопорушення диференціюється залежно від того, чи є особа, яка вчинила відповідне правопорушення, водієм (тобто має право на керування транспортним засобом). Для осіб, які не є водіями, такого виду стягнення, як позбавлення права керувати транспортними засобами, не передбачено.

Крім цього, існує певний дисбаланс між санкціями ст. 286 КК України і санкціями статей КУпАП, які передбачають відповідальність за порушення різних правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Так, наприклад, за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння (ст. 130 КУпАП) може бути призначене стягнення у виді штрафу від 600 до 2400 НМДГ з позбавленням права керувати транспортним засобом на строк від 1 до 10 років, у той час як санкція ч. 1 ст. 286 КК України передбачає покарання у виді штрафу від 250 до 500 НМДГ, а позбавлення права керувати транспортними засобами може застосовуватися лише на строк до 3 років. Тобто, особі вигідніше бути притягнутою до кримінальної відповідальності, ніж до адміністративної. На це вже зверталась увага у науковій літературі, проте, не дивлячись на заклики науковців підходити комплексно, системно при зміні характеру репресивності заходів державного примусу та необхідність вносити відповідні зміни не тільки до ст. 130 КУпАП, а й до ст. 286 КК України [16, с. 179], законодавець продовжує ігнорувати кримінальне законодавство при визначенні розміру стягнень за відповідні правопорушення.

Враховуючи викладене вище, санкції ст. 286 КК України потребують доопрацювання у напрямі узгодження із положеннями Загальної частини КК України та стягненнями, що застосовуються в адміністративному законодавстві [17].

Висновки. На підставі проведеного дослідження можна зробити висновок, що бланкетний характер диспозиції ст. 286 КК України робить відповідальність за цей злочин практично повністю залежною від регулюючого законодавства. Постійні зміни до цього законодавства, розвиток науково-технічного прогресу можуть призводити до появи прогалин у питанні відповідальності за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту. Сучасні умови вимагають нових підходів у визначенні понять «транспортний засіб» та «керування транспортним засобом». Певних змін потребують і санкції ст. 286 КК України у зв'язку з тим, що посилення відповідальності за правопорушення у сфері безпеки руху або експлуатації транспорту відбуваються безсистемно.

Список використаних джерел

1. Осадчий В. І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194–201.
2. Кримінальне право (Особлива частина): підручник / за ред. О. О. Дудорова, Є. О. Письменського. Т. 2. Луганськ, 2012. 704 с.
3. 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, 2016. С. 13–17.
4. Данилевський А. О. Транспортний засіб як предмет правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). Кривий Ріг, 2017. С. 59–62.
5. 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 № 14 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення 30.03.2018).

6. Галич П. Крадіжка чи угон? Проблеми кваліфікації злочинів, пов'язаних з незаконним володінням мопедів. «Закон і бізнес»: сайт. URL: http://zib.com.ua/ua/print/122073-problemi_kvalifikacii_zlochiviv_povyazanih_iz_nezakonnim_zav.html.
7. Харь І. О. Суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична наука*. 2017. № 2. С. 99–124.
8. Про правила Дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-p/page>.
9. Про дорожній рух: Конвенція ООН від 8 листопада 1968 року. База даних «Законодавство України». Верховна Рада України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_041.
10. Ніколаєв О. А. Суб'єкти адміністративної відповідальності за вчинення проступків у сфері безпеки дорожнього руху. *Часопис Академії адвокатури України*. 2012. № 2. С. 1–6.
11. Данилевський А. О. Особа, яка керує транспортним засобом, як суб'єкт правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Актуальні проблеми вдосконалення нормативно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху*: матеріали круглого столу (м. Кривий Ріг, 11 травня 2017 року). Кривий Ріг, 2017. С. 30–35.
12. Печук І. С. Кримінально-правова характеристика суб'єкта злочину в складі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні. *Право і суспільство*. 2015. № 1. С. 224–230.
13. Ярова Р. В. Водій автотранспортного засобу як спеціальний суб'єкт адміністративної відповідальності. *Економіка та управління на транспорті*. 2015. Вип. 1. С. 136–143.
14. Печук І. С. Особливості суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні (ст. 286 КК України). *Держава і право*. Юридичні і політичні науки. 2014. Вип. 66. С. 254–262.
15. Шиян Д. С. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як вид кримінального покарання: дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. 270 с.
16. Євдокімова О. В. Проблемні аспекти відповідальності за порушення правил дорожнього руху. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 3. С. 177–180.
17. Данилевський А. О. Деякі питання покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Кривий Ріг, 17 листопада 2017 року). Кривий Ріг, 2017. С. 78–79.

Данилевский Андрей Александрович,
кандидат юридических наук, доцент
(Донецкий юридический институт МВД Украины, г. Кривой Рог)

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА ЛИЦАМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Статья посвящена анализу особенностей уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами. Исследуются объективные и субъективные признаки состава преступления, предусмотренного в статье 286 УК Украины; санкции, определяющие наказание за это преступление. На основании проведенного анализа предлагаются изменения в действующее законодательство Украины, приводится авторское толкование отдельных терминов, употребляемых в уголовном законодательстве.

Ключевые слова: транспорт, транспортное средство, безопасность движения, управление, эксплуатация транспорта.

Danylevskiy Andrii Oleksandrovych,
PhD in Law, Associate Professor
(Donetsk Law Institute, MIA of Ukraine, Kryvyi Rih)

CRIMINAL LIABILITY FOR VIOLATING THE TRAFFIC SAFETY RULES OR VEHICLE OPERATION BY THE PERSONS WHO DRIVE VEHICLES

The article aims to analyze the specifics of criminal liability for violating the traffic safety rules or vehicle operation by the persons who drive vehicles. The author examines objective and subjective constituent elements of the offence that is stipulated in the article 286 of the Criminal Code of Ukraine and sanctions which are provided for this offence.

On the basis of the analysis that was carried out, it is stated that the blanket nature of the disposition of the article 286 of the Criminal Code of Ukraine makes the liability for this offense completely dependent on the governing law. Constant changes to this legislation, development of progress in science and technology can lead to the appearance of the lacunas in the issue of liability for violating the traffic safety rules or vehicle operation. Defining the vehicle as a target of a crime and understanding the person who drives the vehicle as a subject of this crime do not correspond to the contemporary reality, particularly to the achievements of science and technology. The authorial definitions of the notions mentioned above with due regard for the vehicles with remote and independent control and the plug-in hybrid vehicles are given in this article.

The traditional definition of the object of crime, stipulated by the article 286 of the Criminal Code of Ukraine, and the subjective component of this crime are defended. It is pointed out that since the consequences as a personal injury are criminal constituent of the violation of the traffic safety rules or vehicle operation, and the attitude of the guilty person to them is only careless, then the crime which is stipulated by the article 286 of the Criminal Code of Ukraine shall be deemed to be careless.

Based on the research of the sanctions of the article 286 of the Criminal Code of Ukraine the author concludes about their inconsistency with the provisions of the General Part of the Criminal Code of Ukraine and the sanctions of the corresponding administrative offenses.

Key words: *transport, vehicle, safety traffic, driving, vehicle operation.*

Надійшла до редколегії 27.05.2018