

УДК 343.85(477)

Віталій Олегович НАЙДА,

*науковий співробітник науково-дослідної лабораторії
з проблем психологічного забезпечення правоохоронної діяльності
Харківського національного університету внутрішніх справ;
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3072-7326>;*

Ганна Володимирівна ГОЛУБОШ,

*студентка групи МП-41081
Прикарпатського національного університету
імені Василя Стефаника*

ДО ПИТАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЙ ТРАНСПОРТУ

Питання протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспортних засобів все більше стає об'єктом наукових досліджень. Водночас варто зазначити, що автомобільний транспорт відіграє дедалі більшу роль у суспільному та особистому житті кожної людини. В умовах російсько-української війни у науковому дискурсі та на рівні громадського обговорення часто оминаються увагою питання смертності на автошляхах. Так, щорічно в Україні в результаті дорожньо-транспортних пригод фіксуються найвищі показники смертності та отриманих тілесних ушкоджень різного ступеня у Європі.

Відповідно до ст. 3 Конституції України «людина її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визначаються в Україні найвищою соціальною цінністю» [1].

Торкаючись історичного аспекту досліджуваної проблематики та звертаючись до Кримінального кодексу Української РСР 1960 року, варто відмітити, що окремого розділу, який би встановлював відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення, у даному нормативно-правовому акті, що наразі втратив чинність, не було.

Ситуація змінилася з моменту прийняття нового Кримінального кодексу України 5 квітня 2001 року, у тексті якого були виокремлені всі кримінальні правопорушення, пов'язані з транспортом, і викладені за родовим об'єктом в окремому розділі Особливої частини Кримінального Кодексу України. У чинному кодексі всі ці склади закріплені в розділі 11 Особливої частини під назвою

«Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» [2].

Аналізуючи ст. 286 Кримінального кодексу України, яка найбільш часто має місце при кваліфікації кримінальних правопорушень на транспорті, можемо зазначити, що предметом кримінального правопорушення, визначеного даною статтею, виступають транспортні засоби – мопеди чи автомобілі. Ця стаття має відсылку диспозиції, тобто вказує на поняття, але не розтлумачує його. Наприклад, задля визначення, чи мало місце умисне тяжке тілесне ушкодження, необхідно звернутися до другого розділу Особливої частини Кримінального кодексу України, який має назву «Кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи» [2], та Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, затверджених наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 р. № 6 [3].

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що під безпекою дорожнього руху та експлуатації транспорту як складовою частиною публічного порядку і публічної безпеки слід розуміти стан захищеності життєво важливих інтересів учасників дорожнього руху і суспільства в цілому. Варто пам'ятати, що за кожною дорожньо-транспортною пригодою стоїть людське життя, зруйнована доля та незворотні наслідки.

Список бібліографічних посилань

1. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-вр. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 02.03.2024).

2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 04.03.2024).

3. Правила судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень : Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 17.01.1995 № 6. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0255-95#Text> (дата звернення: 05.03.2024).