



**Виктория Викторовна БЕСЧАСТНАЯ,**

аспирант

(Харьковский национальный университет  
внутренних дел, г. Харьков, Украина)

## **ОСОБЕННОСТИ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА ЛИЦАМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ, ПО УК УКРАИНЫ**

*Исследованы особенности признаков объективной и субъективной стороны нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, по Уголовному кодексу Украины. Проанализированы проблемные аспекты квалификации этого преступления. Проанализированы соразмерность и эффективность наказания, предусмотренного за нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами. Представлены авторские предложения по усовершенствованию данной нормы.*

**Ключевые слова:** нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, состав преступления, признаки, уголовно-правовая квалификация, наказание, совершенствование.

**Постановка проблемы.** в последние десятилетия в Украине сложилась крайне неблагоприятная ситуация в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. в соответствии с официальной статистикой в 2018 г. в Украине было зафиксировано 162 526 дорожно-транспортных происшествий, в которых было травмировано 34 677 лиц и погибло 3 432 потерпевших [1]. Поскольку дорожный транспорт играет чрезвычайно важную роль в перемещении пассажиров и грузов как по

территории Украины, так и в международных перевозках, снижение криминогенности в транспортной сфере является первостепенной задачей государства. в этой связи исследование особенностей уголовной ответственности за нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, считаем актуальным и своевременным.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Исследованию отдельных аспектов уголовной ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, посвящены работы таких ученых, как С. В. Бабанин, А. А. Вознюк, В. О. Гапчич, С. В. Гизимчук, Д. С. Ковалев, В. В. Лукьянов, Л. В. Любимов, І. Г. Маландин, Р. Г. Мацюян, В. В. Мизникова, Я. В. Матвейчук, Н. И. Мельник, В. А. Мыслывый, В. А. Навроцкий, А. Е. Овчаренко, Е. Ю. Полянский, В. В. Сташис, В. Я. Таций, М. В. Федорченко, Н. И. Хавронюк, Г. В. Цуцкиридзе и других исследователей. в то же время представляется, что их научные позиции требуют переосмысления в контексте современных тенденций развития законодательства Украины об уголовной ответственности с целью усовершенствование законодательной и правоприменительной практики в указанном вопросе.

**Целью** статьи является анализ установленных в Уголовном кодексе Украины (далее – УК Украины) объективных и субъективных признаков нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, и обоснованности наказания за совершения указанного преступления.

**Изложение основного материала.** Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, предусмотрена в статье 286 УК Украины [2]. Состав преступления сформулирован законодателем как материальный, соответственно, преступление считается совершенным с момента наступления предусмотренных в диспозиции статьи общественно опасных последствий – средней тяжести телесных повреждений, тяжких телесных повреждений или смерти потерпевшего. Примечательно, что до 1992 г. уголовная ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами (ст. 215 УК Украины в ред. 1960 г.), помимо причинения телесных повреждений наступала и за причинение существенного вреда, а до 2001 г. минимальный вред здоровью потерпевшего в этой статье был установлен на уровне легких телесных повреждений [3].

Диспозиция указанной статьи является бланкетной, и для установления содержания действия в виде нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта необходимо обратиться к соответствующим нормативно-правовым документам. Такими

документами, в частности, являются Правила дорожного движения дорожного движения, утвержденные Постановлением Кабинета Министров Украины от 10.10.2001 г. № 1306 [4], Правила проезда крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств автомобильными дорогами, улицами и железнодорожными переездами, утвержденные Постановлением Кабинета Министров Украины от 18.01.2001 г. № 30, Правила эксплуатации колесных транспортных средств, утвержденные Приказом Министерства инфраструктуры Украины от 26.07.2013 № 550, Правила дорожной перевозки опасных грузов, утвержденные Приказом МВД Украины 04.08.2018 г. № 656 и т. п. в то же время следует отметить, что согласно положениям Правил дорожного движения Украины другие нормативные акты, касающиеся особенностей дорожного движения (перевозки специальных грузов, эксплуатации транспортных средств отдельных видов, движения на закрытой территории и т. п.), должны основываться на требованиях Правил дорожного движения. Суды обязаны тщательно выяснять и указывать в приговорах, нормы каких правил, инструкций и других нормативных актов были нарушены, в чем именно состояло нарушение и присутствует ли причинная связь между этими нарушениями и предусмотренными законом общественно опасными последствиями [5].

Соответственно, действие как составная часть объективной стороны нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами, может состоять в следующем: 1) в нарушении правил безопасности дорожного движения – действии или бездействии лица, управляющего транспортным средством, связанным с нарушением одного или нескольких требований Правил дорожного движения и других нормативных актов, регламентирующих безопасность дорожного движения; 2) в нарушении правил эксплуатации – действии или бездействии, заключающихся в невыполнении требований нормативно-правовых актов, регламентирующих безопасное использование транспортного средства во время его движения: относительно расположения людей и груза, состояния тормозной системы, типа шин и т. п.

Так, например, согласно Закону Украины «О дорожном движении» от 30.06.1993 г. № 3353-ХІІ к участию в дорожном движении не допускаются те транспортные средства, конструкция и техническое состояние которых не отвечают требованиям действующих в Украине правил, нормативов и стандартов, у которых отсутствует сертификат на соответствие этим требованиям, не укомплектованные в установленном порядке транспортные средства, а также не прошедшие обязательный технических контроль [6]. Обязанность относительно обеспечения надлежащего технического состояния транспортных средств и ремонта согласно нормативам, установленным их производителями, полагается на их владельцев или других лиц, которые их эксплуатируют согласно действующему законодательству.

При квалификации преступления, предусмотренного статьей 286 УК, необходимым является установление не только деяния, а и общественно опасных последствий, предусмотренных в диспозиции статьи – средней тяжести телесных повреждений (ч. 1), смерти или тяжких телесных повреждений (ч. 2) или гибели нескольких человек (ч. 3). Если во время расследования будет установлено отсутствие указанных последствий, лицо, управляющее транспортным средством, подлежит привлечению не к уголовной, а к административной ответственности за статьей 124 Кодекса Украины про административные правонарушения «Нарушение правил дорожного движения, причинившее повреждение транспортных средств, груза, автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, дорожных сооружений или другого имущества», вне зависимости от того, сколько пунктов Правил дорожного движения лицо нарушило или размера причиненного им материального ущерба. При этом необходимым является также установление необходимой причинной связи между соответствующим нарушением правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта и наступившими общественно опасными последствиями.

Особенно сложным представляется установление причинной связи в случаях нарушения правил дорожного движения сразу несколькими участниками дорожного движения. Как указано в пункте 7 Постановления Пленума Верховного суда Украины «О практике применения судами Украины законодательства в делах о некоторых преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, а также об административных правонарушениях на транспорте» от 23.12.2005 г. №14 в случаях, когда предусмотренные статьей 286 УК Украины общественно опасные последствия настали вследствие нарушение правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта двумя или больше водителями транспортных средств, суды должны выяснять характер нарушений, которые допустил каждый из них, а также то, не было ли причиной нарушения указанных правил одним водителем их несоблюдение другим и имел ли первый водитель возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и его последствий. При этом надо иметь в виду, что при определенных условиях исключается уголовная ответственность лица, вынуждено нарушившего Правила дорожного движения вследствие создания аварийной ситуации другим лицом, управляющим транспортным средством [5].

Кроме того, следует указать, что обязательными признаками объективной стороны преступления, предусмотренного статьей 286 УК Украины, являются также орудие и обстановка совершения преступления. Так, исходя из диспозиции части 1 ст. 286 УК Украины, орудием преступления является механическое транспортное средство, а обстановкой совершения преступлений следует признать наличие дорожного движения, то есть его совершение в ситуации подчинения движения транспортного средства правилам дорожного движения. При

этом уголовная ответственность наступает независимо от места, где были допущены нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта, правил вождения или эксплуатации транспортного средства (на магистрали, шоссе, улицы, железнодорожном переезде, поле, территории предприятия, в дворе и т. п.).

В деятельности правоохранительных органов возникают значительные сложности при установлении признаков субъективной стороны преступления, предусмотренного статьей 286 УК Украины. Следует согласиться с мнением тех ученых, которые считают, что субъективная сторона данного преступления характеризуется умыслом или неосторожностью относительно нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспорта и неосторожностью относительно наступивших общественно опасных последствий [7, с. 91], то есть смешанной формой вины. При этом важно отметить, что в случае умышленного отношения к нарушению правил дорожного движения форма вины может быть выражена лишь в форме прямого умысла. Прямой умысел как форма вины включает в себя интеллектуальный и волевой моменты. Интеллектуальный момент прямого умысла состоит в осознании общественно опасного характера своего деяния и предвидении его общественно опасных последствий. Волевой момент прямого умысла характеризуется желанием наступления предвиденных последствий своего действия или бездействия [8, с. 146]. Следует отметить, что при определении волевого момента прямого умысла нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта мы имеем в виду волевое отношение субъекта преступления не к последствиям, которые настали, а только к самому общественно опасному деянию, поэтому психическое отношение к соответствующему деянию может характеризоваться исключительно прямым умыслом.

Относительно общественно опасных последствий в составе преступления, предусмотренного статьей 286 УК Украины, возможна лишь неосторожная форма вины. Неосторожность может выражаться в форме как преступной самонадеянности, так и преступной небрежности. При этом представляется, что в случае совершения деяния с прямым умыслом отношение к общественно опасным последствиям может быть лишь в форме преступной самонадеянности: лицо, осознавая нарушение правил дорожного движения и желая совершить соответствующее нарушение, не может вообще не предусматривать возможности наступления общественно опасных последствий такого поведения. Это дополнительно подтверждает и тот факт, что лицо, управляющее транспортным средством, должно осознавать, что последнее является источником повышенной опасности. Таким образом субъект преступления не только предусматривает возможность наступления общественно опасных последствий своего деяния, но легкомысленно рассчитывает на конкретные обстоятельства, которые позволят их избежать или воспрепятствовать их наступлению (например, водительское мастерство, хорошие технические характеристики

автомобиля, отсутствие пешеходов в ночное время суток и т. п.). в случае, когда лицо преднамеренно нарушает правила дорожного движения или эксплуатации транспорта, предусматривает вероятность наступления общественно опасных последствий своего действия, однако не рассчитывает на какие-либо обстоятельства, которые могли бы предупредить наступление общественно опасных последствий его действия (относится к их наступлению безразлично или действует «на авось»), содеянное следует квалифицировать как преступление против жизни и здоровья лица, совершенное с косвенным умыслом, что, в свою очередь, исключает квалификацию по статье 286 УК Украины.

Поскольку преступление, предусмотренное статьей 286 УК Украины, в целом признается неосторожным, то согласно общим положениям уголовного права в нем не выделяют мотив и цель, которые являются признаками лишь умышленного преступного поведения. Как верно отмечает В. А. Мысливый, не следует смешивать понятия мотивации и мотива, поскольку первое значительно шире второго. Соответственно, мотивация в преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта отображает недостаточно внимательное отношение лица к интересам общества [9, с. 239], что еще раз подчеркивает волевой момент неосторожной формы вины преступления, предусмотренного ст. 286 УК.

Отдельно следует остановиться на положениях Закона Украины о внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно упрощения досудебного расследования отдельных категорий уголовных правонарушений, принятого Верховной Радой Украины 22.11.2018 г., которым были внесены изменения в статью 286 УК Украины [10]. Указанный закон, который должен вступить в силу 01.01.2020 г., предусматривает установление более суровых мер наказания за преступление, предусмотренное данной статьей. Так, например, указанный закон предусматривает увеличение штрафа с двухсот до пятисот необлагаемых налогом минимумов доходов граждан за неквалифицированный состав анализированного преступления до размера от трех тысяч до пяти тысяч необлагаемых налогом минимумов доходов граждан, то есть фактически в десять раз. Такое решение законодателя представляется обоснованным, поскольку размер штрафа в действующей редакции нормы не соответствует опасности указанного преступления, а также не способен оказать превентивное влияние на субъектов транспортных преступлений.

Следует также поддержать законодательную инициативу относительно установления дополнительного наказания в виде лишения права управлять транспортными средствами на срок до трех лет в качестве обязательного в части 1 ст. 286 УК Украины. в то же время совершенно непонятен тот факт, что указанный закон оставил такой же вид наказания в части 2 этой статьи факультативным. Таким образом, считаем необходимым исправить указанное несоответствие и предусмотреть

наказание в виде лишения права руководить транспортными средствами на срок до трех лет в качестве обязательного также и в санкции части 2 ст. 286 УК Украины.

Следует отметить, что анализируемый закон от 22.11.2018 г. также криминализировал в статье 286-1 УК Украины управление транспортными средствами в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или под влиянием лекарственных препаратов, которые снижают внимание и скорость реакции. Представляется, что криминализацией указанного деяния законодатель создает коллизию между применением обстоятельства, отягчающего наказание, предусмотренного п. 13 ст. 67 (совершение преступления лицом, которое находится в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном употреблением наркотических или иных одурманивающих средств), в ст. 286 УК Украины и ст. 286-1 УК Украины [11, с. 867]. Кроме того, предусмотренная этим законом норма является более мягкой, чем действующее административное взыскание за злостное нарушение указанной нормы, закрепленной статьей 130 Кодекса Украины про административные правонарушения. Так, часть 3 ст. 130 Кодекса Украины про административные правонарушения предусматривает лишение права управления транспортными средствами на срок десять лет за управление транспортными средствами лицами в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или под влиянием лекарственных препаратов, которые снижают их внимание и скорость реакции, а также передачу управления транспортным средством лицу, которое находится в состоянии такого опьянения или под влиянием таких лекарственных препаратов, а также отказ лица, которое управляет транспортным средством, от прохождения согласно установленному порядку осмотра на состояние алкогольного, наркотического или другого опьянения или относительно употребления лекарственных препаратов, которые снижают внимание и скорость реакции, лицом, которое дважды в течение года подвергалась административному взысканию за указанное правонарушение [12]. Соответственно, криминализация управления транспортными средствами лицами в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или под влиянием лекарственных препаратов, которые снижают их внимание и скорость реакции, не только приведет к коллизии норм, предусмотренных статьями 286 и 286-1 УК, но и, кроме того, сделает фактическую ответственность за совершенное правонарушение более мягкой по сравнению с существующей санкцией административной нормы, поскольку согласно УК Украины максимальный срок лишения права заниматься определенной деятельностью в качестве дополнительного наказания установлено сроком от одного до трех лет (ч. 1 ст. 55 УК Украины). Таким образом, чтобы сделать ответственность за управление транспортными средствами лицами в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или под влиянием лекарственных препаратов, которые снижают их внимание и скорость реакции, более суровой в части назначения дополнительного наказания в виде лишения

права займатися определеною діяльністю, необхідно внести зміни і в Общу частину КУ України, як це, крім того, було реалізовано декілька років тому в частині 2 ст. 30 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Аналіз положень КУ України і інших нормативних актів України, регулюючих безпеку дорожнього руху, дозволяє зробити висновок, що встановлення ознак об'єктивної і суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху і експлуатації транспорту особами, управляючими транспортними засобами, представляє значительні труднощі. Це обумовлено бланкетним характером диспозиції статті 286 КУ України і складним характером причинної зв'язки між громадською небезпечною діяльністю і наслідками, а також вини суб'єкта цього правопорушення. Наказання, передбачене в діючій редакції статті 286 КУ України, не відповідає громадській небезпечності даного правопорушення і не має превентивного ефекту на осіб, що здійснюють транспортні правопорушення. Закон України від 22.11.2018 г., який повинен вступити в силу 01.01.2020 г. і вносить значительні зміни в норми про кримінальну відповідальність за транспортні правопорушення, в повній мірі не вирішує цю проблему, а навпаки, закладає правові колізії в процес кваліфікації аналізованого правопорушення. Відповідно, дана проблематика потребує проведення подальших наукових досліджень.

### СПИСОК БІБЛІОГРАФІЧЕСКИХ ССЫЛОК

1. Статистика ДТП в Україні за період з 01.01.2018 по 31.12.2018: ДТД 12-2018. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 01.02.2019).

2. Кримінальний кодекс України: закон України від 15.04.2001 № 2341-III // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 01.06.2019).

3. Про внесення доповнень і змін до Кримінального кодексу України, Кримінально-процесуального кодексу Української РСР і Кодексу Української РСР про адміністративні правопорушення: закон України від 07.07.1992 № 2547-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 39. Ст. 570.

4. Про Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF> (дата звернення: 01.06.2019).

5. Постанова 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 23.12.2005 №14 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL:



<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 01.06.2019).

6. Про дорожній рух : закон України від 30.06.1993 № 3353-XII // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 01.06.2019).

7. Федорченко М. В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Н. Новгород, 2004. 210 с.

8. Кримінальне право України: Загальна частина : підручник для студентів юрид. спец. вищ. закладів освіти/ за ред. професорів М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. Київ : Юрінком Інтер ; Харків : Право, 2002. 416 с.

9. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та криминологічне дослідження) : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Д., 2005. 543 с.

10. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень : закон України від 22.11.2018 № 2617-VIII // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2617-19> (дата звернення: 01.06.2019).

11. Крайник Г. С., Овчаренко А. Є. Щодо перспектив доповнення Кримінального кодексу України статтею 286. *Молодий вчений*. 2018. № 11 (63). С. 865–868.

12. Кодекс України про адміністративні правопорушення : закон України від 07.12.1984 № 8073-X // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 01.06.2019).

Стаття надійшла до редколегії 22.07.2019

**Вікторія Вікторівна БЕСЧАСТНА,**

аспірант

*(Харківський національний університет внутрішніх справ)*

**ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ, ЗА КК УКРАЇНИ**

*Досліджено особливості ознак об'єктивної й суб'єктивної сторони порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, за Кримінальним кодексом України. Проаналізовано проблемні аспекти кваліфікації цього злочину. Проаналізовано відповідність та ефективність покарання, передбаченого за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту*

особами, які керують транспортними засобами. Презентовано авторські пропозиції щодо удосконалення цієї норми.

**Ключові слова:** порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, склад злочину, ознаки, кримінально-правова кваліфікація, покарання, удосконалення.

**Viktoriiia V. BESCHASTNA,**

Ph.D. student

(Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, Ukraine)

**SPECIFIC FEATURES OF CRIMINAL LIABILITY FOR VIOLATION OF RULES RELATED TO TRAFFIC SAFETY OR VEHICLES EXPLOITATION BY DRIVERS ACCORDING TO THE CRIMINAL CODE OF UKRAINE**

*The author of the article has studied the features of objective and subjective aspects of the violation of rules related to traffic safety or vehicles exploitation by drivers according to the Criminal Code of Ukraine. Problem areas in qualification of this crime have been analyzed. The author has analyzed the correspondence and efficiency of the punishment provided for the violation of rules related to traffic safety or vehicle exploitation by drivers. The author has presented own propositions for improving this norm.*

**Key words:** violation of rules related to traffic safety or vehicles exploitation by drivers, corpus delicti, features, criminal and legal qualification, punishment, improvement.