

УДК 343.541



Віталій Іванович ПАВЛИКІВСЬКИЙ,
доктор юридичних наук, доцент
(Харківський університет)



Ксенія Володимирівна ЮРТАЄВА,
кандидат юридичних наук, доцент
(Харківський національний університет
внутрішніх справ)

БЕЗПЕКА ВИКОРИСТАННЯ ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ НА ПРИКЛАДІ АВТОНОМНИХ ТА АВТОМАТИЗОВАНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ (КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)

Постановка проблеми. У часи стрімкої інтеграції України до європейського ринку промислових товарів особливо важливим є врегулювання питання відповідальності за шкоду, спричинену небезпечними товарами. У цьому процесі особливої уваги потребує така категорія промислових товарів, як транспортні засоби, які традиційно визнаються джерелами підвищеної небезпеки і можуть заподіяти серйозну шкоду не лише споживачеві, а й власності, життю та здоров'ю інших осіб і довіллю. За даними асоціації Укравтопром, у 2019 р. в Україні було зареєстровано 88,5 тис. нових автомобілів і 408,1 тис. автомобілів з пробігом, імпортованих переважно з країн Європи¹. При цьому слід зауважити, що активність на автомобільному ринку України зростає за рахунок саме іноземних транспортних засобів, а не вітчизняного автопрому: за шість місяців 2020 р. виробництво транспортних засобів в Україні скоротилося на 36 % порівняно з аналогічним періодом 2019 року². Таким чином, безпека на вітчизняних автошляхах наразі в багатьох аспектах залежать від сумлінності іноземних автовиробників.

На думку фахівців Національної академії наук України та Інституту економіки та прогнозування НАН України, український ринок автомобілів зазнає не лише кількісних змін, а і значних якісних перетворень. Одним з найважливіших напрямів реалізації транспортної політики України у

¹ За год более 408 тысяч подержанных авто пополнили украинский автопарк // Укравтопром : сайт. URL: <http://ukrautoprom.com.ua/ru/za-rik-bilshe-408-tisyach-vzhivanix-avto-popovnilo-ukra%D1%97nskiy-avtopark> (дата звернення: 01.09.2020).

² В 2020 году автопроизводство в Украине сократилось на 36 %. *Економічна правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2020/07/9/662745/> (дата звернення: 01.09.2020).

середньостроковій та довгостроковій перспективі є напрям розумного (інноваційного) розвитку. Він охоплює підтримку інновацій для інтелектуалізації транспорту, зокрема інтеграції інформаційних та транспортних технологій (розроблення інтелектуальної, модернізованої та повністю взаємопов'язаної транспортної та енергетичної інфраструктури і використання повною мірою інформаційно-комунікаційних технологій; запровадження безпілотних технологій на транспорті, зокрема перевезення вантажів на далекі відстані та пасажирів у населених пунктах); розвиток високошвидкісного транспорту і логістичних технологій; звільнення від податків (ПДВ, акцизний збір, мито, а найближчим часом і ПФ) покупців електромобілів та забезпечення інтеграції промислової і транспортної політики (забезпечення безпеки транспортних процесів)¹. У багатьох розвинутих країнах зазначені принципи транспортної політики вже втілено в життя, а використання безпілотних технологій на транспорті переходить зі стадії випробувань на стадію запровадження в масове використання. Як доводить аналіз українського ринку транспортних засобів, він уже насичений автомобілями іноземного виробництва з різним ступенем автоматизації їх динамічних процесів; використання автономних (безпілотних) автомобілів наразі є також допустимим на автошляхах України². Втім, використання автоматизованих та автономних автомобілів в інших країнах вже виявляє випадки порушень правил дорожнього руху, причиною яких стають недоліки в проектуванні або виробництві таких автомобілів³ або навіть умисне програмування автомобілю на ризикований стиль водіння⁴. Таким чином, актуальним є дослідження питання забезпечення безпеки на автошляхах України в умовах збільшення кількості іноземних автомобілів з високим ступенем автоматизації.

Метою статті є розроблення на підставі аналізу чинного законодавства пропозицій з удосконалення кримінально-правової охорони безпеки використання промислової продукції в Україні на прикладі автономних та автоматизованих транспортних засобів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання кримінально-правової охорони безпеки використання транспортних засобів як виду промислової продукції перебуває на стику відразу декількох видів правових відносин, що охороняються кримінально-правовими нормами: суспільні

¹ Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О. І. Никифорок ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». Київ, 2018. С. 6.

² Відповідно до Угоди ООН 1958 р. «Про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів», якщо конструкцію транспортних засобів офіційно затверджено та сертифіковано в країнах-учасниках цієї угоди, вони можуть ввозитися та використовуватися на території України.

³ Hawkins A. J. Uber's self-driving cars return to public roads for the first time since fatal crash. URL: <https://www.theverge.com/2018/12/20/18148946/uber-selfdriving-car-return-public-road-pittsburgh-crash> (дата звернення: 01.09.2020).

⁴ Schmitt A. Uber Got Off the Hook for Killing a Pedestrian with its Self-Driving Car. URL: <https://usa.streetsblog.org/2019/03/08/uber-got-off-the-hook-for-killing-a-pedestrian-with-its-self-driving-car/> (дата звернення: 01.09.2020).

відносини у сфері господарської діяльності, суспільні відносини у сфері безпеки виробництва та суспільні відносини у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту. Слід згадати роботи науковців, які досліджували питання введення на ринок України небезпечної продукції, Н. О. Гуторової, Н. В. Наумчук і М. І. Хавронюка. Порушення правил, що стосуються безпечного використання промислової продукції, у різні роки досліджувалися В. І. Борисовим, О. О. Дудоровим, Г. С. Крайником, М. І. Мельником, Р. О. Мовчаном, В. О. Навроцьким, О. О. Пашенком та багатьма іншими дослідниками. Порушення чинних на транспорті правил щодо норм і стандартів виготовлення, переобладнання і ремонту транспортних засобів, безпеки їх руху та експлуатації стали предметом досліджень С. В. Бабаніна, А. А. Вознюка, С. В. Гізімчука, О. В. Євдокімова, О. С. Коробки, В. В. Мизнікової, В. А. Мисливого та Є. О. Пилипенко. Зарубіжні науковці також визнають важливість законодавчого врегулювання безпеки автономних та автоматизованих транспортних засобів, які швидко завойовують популярність на іноземних автомобільних ринках. Серед останніх публікацій з указаної тематики слід відзначити роботи С. Беннетта (S. Bennett), Дж. К. Гурні (J. K. Gurney), С. Х. Даффі (S. H. Duffy), Ф. Доума (F. Douma), К. Колонни (K. Colonna), С. А. Палодічук (S. A. Palodichuk), К. Трантера (K. Tranter), Дж. К. Хопкінса (J. P. Hopkins) та інших дослідників. Водночас як у національному праві, так і в зарубіжних країнах наразі не сформувався єдиний підхід до безпеки використання автономних і автоматизованих транспортних засобів. Проаналізуємо стан кримінально-правової охорони ринку автономних і автоматизованих транспортних засобів як одного з видів промислової продукції.

Виклад основного матеріалу. Шкоду, заподіяну автономними й автоматизованими транспортними засобами як джерелами підвищеної небезпеки, можна розглядати в цивільно-правовій, адміністративно-правовій і кримінально-правовій площині.

Загальні положення матеріальної (цивільно-правової) відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, встановлено Цивільним кодексом України (далі – ЦК України). Відповідно до частини 1 ст. 1187 ЦК України діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, визнається джерелом підвищеної небезпеки. Згідно з частиною 2 цієї статті відповідальність за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, покладається на особу, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом, механізмом чи іншим об'єктом, використання, зберігання або утримання якого створює підвищену небезпеку.

Ю. В. Лесько зазначає, що джерело підвищеної небезпеки характеризують такі ознаки: 1) це об'єкт матеріального світу; 2) наявність шкідливих властивостей; 3) перебуває у володінні (фактичному чи юридичному); 4) використовується у діяльності людей (цілеспрямована за їх призначенням, зберігання, утримання тощо); 5) неможливість повного

контролю з боку людини за проявом шкідливих властивостей матеріальних об'єктів; 6) підвищена ймовірність заподіяння шкоди; 7) можливість заподіяння шкоди випадково¹. Наявність властивостей автономного управління окремими динамічними процесами в автономних та автоматизованих транспортних засобах призводить до дедалі більшого відсторонення водія від процесів управління такими транспортними засобами і, відповідно, від можливості попередити настання шкідливих наслідків у процесі експлуатації таких автомобілів. За загальним правилом за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, відповідальність несе його власник або володільць (ст. 1187 ЦК України). Якщо буде встановлено, що шкода, заподіяна транспортним засобом, настала в результаті його недоліків, власник (законний користувач) транспортного засобу отримує право на регресний позов у порядку, що встановлюється законом (ст. 1211-1 ЦК України «Особливості відшкодування шкоди, завданої внаслідок недоліків товару, що є рухомим майном»).

Продовжуючи дослідження матеріальної відповідальності за шкоду, заподіяну автономними й автоматизованими транспортними засобами, слід зазначити, що відповідно до статті 7 Закону України «Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції» відповідальність за таку шкоду несе виробник продукції або будь-яка особа, яка ввезла на митну територію України продукцію з метою її продажу, передання в найм (оренду), лізинг або розповсюдження в будь-якій іншій формі в процесі провадження господарської діяльності, яка особа, що ввела відповідну продукцію на ринок України, яка у такому випадку виступає як виробник². Зазначене положення конкретизовано в Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 52. У пункті 1.10 цього Порядку вказується, що у цьому документі під виробником розуміється суб'єкт господарювання, що відповідає за проектування, виготовлення та маркування продукції незалежно від того, виконуються зазначені операції самим цим суб'єктом чи від його імені, та забезпечує відповідність виробництва продукції. При цьому не обов'язково, щоб цей суб'єкт господарювання залучався до всіх стадій виготовлення продукції, що підлягає затвердженню. Для виконання вимог вищевказаного Порядку виробник, який не є резидентом України, повинен призначити свого уповноваженого представника – резидента України, який виконує всі функції, визначені цим Порядком стосовно виробника³. Особливістю відшкодування шкоди, завданої внаслідок дефекту в продукції, є те, що воно

¹ Лесько Ю. В. Поняття та ознаки джерела підвищеної небезпеки. *Університетські наукові записки*. 2015. № 55. С. 84–85.

² Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції : Закон України від 19.05.2011 № 3390-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3390-17#Text> (дата звернення: 01.09.2020).

³ Порядок затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання : затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 № 52 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1586-12#Text> (дата звернення: 01.09.2020).

не залежить від вини виробника продукції, а також від того, чи перебував потерпілий з ним у договірних відносинах (ст. 4 Закону України «Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції»)¹. Таким чином, задоволення матеріальних вимог за шкоду, спричинену автономними й автоматизованими транспортними засобами, в кінцевому рахунку покладається на виробника цієї продукції або його представника (юридичної особи) на території України.

Більш складним є питання правової оцінки та визначення суб'єкта відповідальності у випадку заподіяння автономним та автоматизованим транспортним засобом серйозної шкоди життю і здоров'ю людини або інших тяжких наслідків. Як ми уже зазначали у попередніх працях², технічні особливості автономних та автоматизованих транспортних засобів призводять до ситуацій, коли у низці випадків динамічне керування автомобіля відповідно до технічних умов їх експлуатації здійснюється не водієм, а автоматизованою системою автомобіля. У таких випадках шкода, спричинена автоматизованим транспортним засобом життю та здоров'ю людей під час його руху, не охоплюється складом кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами». Ураховуючи той факт, що автономні й автоматизовані транспортні засоби є продукцією (результатом) автомобільної промисловості, в зазначеному контексті доцільно звернути увагу на норми, передбачені статтями 227, 275 і 291 КК України, які тією чи іншою мірою охоплюють відносини зі створення (виготовлення, виробництва) та реалізації на ринку України небезпечної промислової продукції, в тому числі транспортних засобів.

Поняття небезпечної продукції не розкривається в КК України, і для його з'ясування необхідно звернутися до інших нормативно-правових актів. Зокрема, у частині 1 ст. 1 Закону України «Про загальну безпечність нехарчової продукції» зазначається, що небезпечна нехарчова продукція – це будь-яка продукція, що не відповідає визначенню терміна «безпечна нехарчова продукція». Звісно, таке визначення небезпечної продукції, з точки зору формальної логіки, навряд чи можна назвати вдалим, оскільки визначення не мають ґрунтуватися лише на запереченні. Тим не менш, для з'ясування змісту поняття небезпечної продукції звернемося до визначення безпечної продукції, зазначеного в частині 1 ст. 1 цього ж закону. Під безпечною нехарчовою продукцією законодавець розуміє будь-яку продукцію, яка за звичайних або обґрунтовано передбачуваних умов використання (у тому числі щодо строку служби та за необхідності введення в експлуатацію вимог стосовно встановлення і технічного

¹ Про відповідальність за шкоду, завдану внаслідок дефекту в продукції : Закон України від 19.05.2011 № 3390-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3390-17#Text> (дата звернення: 01.09.2020).

² Павликівський В. І., Юртаєва К. В. Суб'єктний склад кримінальних правопорушень у сфері використання автономних та автоматизованих транспортних засобів. *Форум права*. 2020. № 1. С. 60–61.

обслуговування) не становить жодного ризику чи становить лише мінімальні ризики, зумовлені використанням такої продукції, які вважаються прийнятними і не створюють загрози суспільним інтересам¹.

Іншою формальною вимогою до безпечності продукції є її відповідність стандартам щодо забезпечення безпечності продукції, встановленим законодавством. Так, згідно з частиною 3 ст. 5 вказаного закону доказом безпечності продукції є її відповідність національним стандартам, гармонізованим із відповідними європейськими стандартами. Перелік гармонізованих національних стандартів формується центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері стандартизації, та оприлюднюється щороку станом на 1 січня шляхом його опублікування у друкованому засобі масової інформації та розміщення на офіційному веб-сайті центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері стандартизації. Зокрема, на діяльність виробників транспортних засобів та підприємств, що займаються ремонтом і переобладнанням транспортних засобів, розповсюджуються такі стандарти: ДСТУ 3310-96 «Засоби транспортні дорожні. Стійкість. Методи визначення основних параметрів випробуваннями», ДСТУ OIML R 91:2014 «Обладнання радіолокаційне для вимірювання швидкості дорожніх транспортних засобів», ДСТУ ETSI EN 302 686:2018 «Інтелектуальні транспортні системи. Радіообладнання смуги частот від 63 ГГц до 64 ГГц. Технічні вимоги та методи випробування» тощо². У разі відсутності стандартів, відповідних національним, використовуються регіональні стандарти щодо забезпечення безпечності продукції відповідно до міжнародних договорів України³.

Ураховуючи вищевикладене, можна дати таке визначення небезпечної продукції: це продукція, яка не відповідає національним стандартам щодо забезпечення безпечності продукції (або за їх відсутності – міжнародним стандартам щодо забезпечення безпечності продукції відповідно до міжнародних договорів України), введення в обіг якої створює безпеку життю і здоров'ю людей, безпечним умовам праці, довкіллю чи іншим суспільним інтересам.

Аналіз положень КК України доводить, що у випадку порушення стандартів безпеки виробництва (виготовлення) транспортні засоби можуть виступати предметом одразу декількох кримінальних правопорушень, передбачених статтями 227, 275 і 291 КК України. Предметом кожного з указаних кримінальних правопорушень виступає

¹ Відповідно до закону під час визначення безпечності нехарчової продукції необхідно враховувати: характеристики продукції, у тому числі її складу, упаковки, вимог до встановлення і технічного обслуговування; вплив продукції на іншу продукцію, якщо вона буде використовуватися разом з нею; попередження, що містяться на етикетці продукції, в інструкції з її використання та знищення, а також в іншій інформації стосовно продукції; застереження щодо споживання чи використання продукції певними категоріями населення (дітьми, вагітними жінками, людьми похилого віку тощо).

² Каталог НД України on-line. URL: <http://csm.kiev.ua/nd/nd.php?b=1> (дата звернення: 01.09.2020).

³ Про загальну безпечність нехарчової продукції : Закон України від 02.12.2010 № 2736-VI // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2736-17#Text> (дата звернення: 01.09.2020).

небезпечна продукція, хоча у тексті кримінального закону її поняття закріплено законодавцем по-різному: у статті 227 КК України це продукція, що не відповідає вимогам щодо її безпечності, встановленим нормативно-правовими актами; у ст. 275 КК – промислова продукція, під час розроблення, конструювання, виготовлення чи зберігання якої були порушені правила, що стосуються безпечного її використання; у ст. 291 КК – транспортні засоби, виготовлені, переобладнані або відремонтовані з порушенням встановлених правил, норм і стандартів. Звернемо увагу, що стаття 227 КК передбачає додаткову характеристику предмета кримінального правопорушення у вигляді вартості небезпечної продукції, введеної на ринок України, що має перевищувати п'ятсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Проте, враховуючи високу вартість автоматизованих та автономних автомобілів, виконання цієї умови можна задовольнити випуском навіть одного такого автомобіля на ринок України. У разі недосягнення встановленої вартості небезпечною продукцією вчинене кваліфікується за статтею 167 «Введення в обіг або реалізація продукції, яка не відповідає вимогам стандартів» Кодексу України про адміністративні правопорушення. Таким чином, у тих випадках, коли йдеться про транспортні засоби, включно з автомобілями з високим ступенем автоматизації, відмежувати кримінальні правопорушення, передбачені статтями 227, 275 і 291 КК України, за предметом стає практично неможливим. Відповідно, для вирішення цього завдання необхідно враховувати всю сукупність об'єктивних та суб'єктивних ознак указаних правопорушень, а також ступінь їх тяжкості.

Так, на складність відмежування складів кримінальних правопорушень, передбачених статтями 227 та 275 КК України, за ознаками об'єктивної сторони зверталася увага в судовому та науковому тлумаченні положень КК України. Зокрема, у пункті 19 Постанови Пленуму Верховного суду України від 12.06.2009 № 7 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини проти безпеки виробництва» пропонувалося здійснювати відмежування злочинів, передбачених статтями 227 та 275 КК України, за їх предметами¹. Проте після внесення змін у диспозицію статті 227 КК у 2010 р. значна кількість науковців зазначає, що предмет цих кримінальних правопорушень став по суті тотожним, а відмежування вказаних складів пропонується здійснювати за наявністю суспільно небезпечних наслідків, зазначених у диспозиції ст. 275 КК². Проте, якщо об'єктивна сторона правопорушень, передбачених статтями 227 та 275 КК України, полягає у створенні загрози загибелі людей чи настанні інших тяжких наслідків, здійснити відмежування

¹ Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини проти безпеки виробництва : постанова Пленуму Верховного суду України від 12.06.2009 № 7 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/va007700-09> (дата звернення: 01.09.2020).

² Кримінальне право України: Особлива частина : підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін. ; за ред. проф. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 5-те вид., перероб., і допов. Харків : Право, 2015. С. 343.

зазначених складів знову стає неможливим, оскільки об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого статтею 275 КК, може бути реалізована лише шляхом взаємодії (доходження) небезпечної продукції до кінцевого споживача. При цьому шкода може заподіюватися як користувачу небезпечної продукції, так і третім особам. Такий спосіб заподіяння шкоди об'єкту злочину В. І. Борисов та О. О. Пащенко називають зовнішньою безпекою виробництва¹. На практичну неможливість відмежування матеріального складу кримінального правопорушення у формі створення небезпеки від кримінальних правопорушень з формальним складом указували також у своїх роботах О. О. Дудоров, Р. О. Мовчан, В. П. Тихий і М. І. Хавронюк². Слід підтримати вищезазначених учених, проте водночас хотілося б звернути увагу, що такі складності виникають лише у тому разі, якщо суб'єктом кожного з аналізованих правопорушень є виробник, який вводить вироблену ним небезпечну продукцію на ринок України. У випадку імпорту на ринок України автономних та автоматизованих транспортних засобів виробник призначає свого уповноваженого представника в Україні, що, відповідно, зсуває можливість притягнення до відповідальності за ст. 227 КК України на останнього за умови наявності умислу щодо відповідного діяння.

Під час вирішення питання щодо співвідношення складів кримінальних правопорушень, передбачених статтями 227 та 275 КК України, вважаємо доцільним урахувати також ступінь їх тяжкості. Так, зміни до КК України, що набрали чинності 01.07.2020 р., встановили більш сувору санкцію за формальний склад, передбачений статтею 227 КК України (нетяжкий злочин), порівняно з матеріальним складом, передбаченим ч. 1 ст. 275 КК України (кримінальний проступок). Таким чином, у випадку фактичного збігу суб'єктів указаних правопорушень вважаємо неможливим кваліфікацію лише за частиною 1 ст. 275 КК України, яка видається більш загальною. Натомість більш суворі санкції статті 227 КК України вимагає кваліфікації за сукупністю кримінальних правопорушень – ст. 227 і ч. 1 або ч. 2 ст. 275 КК України. При цьому зазначимо, що встановлення більш суворої санкції за діяння, яке, по суті, є частиною іншого правопорушення, є невиправданим і в черговий раз доводить незбалансованість вітчизняної кримінально-правової політики.

Порівняльно-правовий аналіз складів правопорушень, передбачених частиною 2 ст. 275 і ст. 291 КК України, у формі порушення стандартів щодо виготовлення (виробництва) транспортних засобів формують конкуренцію

¹ Борисов В., Пащенко О. Щодо родового об'єкта злочинів проти безпеки виробництва. *Вісник Академії правових наук України*. 2005. № 1 (40). С. 141.

² Дудоров О., Мовчан Р. Про відмову від конструкції «створення небезпеки для життя, здоров'я людини чи довкілля» у складах злочинів проти довкілля (на прикладі ст. 239 Кримінального кодексу України) // Кримінальна юстиція: quo vadis? V Львівський форум кримінальної юстиції: збірник матеріалів науково-практичної конференції (19–20 вересня 2019 року). Львів. 2019. С. 49; Тихий В. Актуальні питання застосування і вдосконалення кримінально-правових норм про відповідальність за злочини проти громадської безпеки. *Право України*. 2010. № 9. С. 27; Хавронюк М. І. Відповідальність за порушення права споживачів на безпечність продукції за кримінальними кодексами України та інших держав. *Вісник Верховного суду України*. 2011, № 5 (129). С. 41.

загальної (ч. 2 ст. 275 КК України) і спеціальної (ст. 291 КК України) норм. Відповідно, така конкуренція за відносною рівності санкцій за вказані правопорушення вирішується на користь спеціальної норми.

Висновки. Стрімке підвищення автоматизації та інтернаціоналізації у транспортній сфері вимагає врахування відповідних змін у забезпеченні безпеки використання транспортних засобів на території України. Аналіз норм цивільного і кримінального законодавства виявляє особливості відповідальності вітчизняних та іноземних автовиробників. Проте якщо цивільне законодавство передбачає чіткий механізм відшкодування заподіяної шкоди на рівні національного ринку, то кримінальне законодавство фактично встановлює різні підстави притягнення до відповідальності для вітчизняних та іноземних суб'єктів господарювання за небезпеку, яку створюють автоматизовані й автономні транспортні засоби.

У світлі розпочатої роботи над новим проектом Кримінального кодексу України законодавцю слід здійснити певні кроки на випередження у питанні кримінально-правового забезпечення охорони у сфері розроблення, проектування, виробництва, введення в обіг та експлуатації автоматизованих та автономних транспортних засобів. Необхідно уникнути дублювання кримінально-правових заборон, чітко окреслити суб'єктів кримінальної відповідальності, виключити необґрунтовану конкуренцію між кримінальними проступками та злочинними посяганнями та, дотримуючись підстав та умов криміналізації, створити систему ефективного кримінально-правового захисту інтересів та прав людини під час експлуатації автоматизованих та автономних транспортних засобів.

Стаття надійшла до редакції 20.09.2020

Віталій Іванович ПАВЛИКІВСЬКИЙ,

доктор юридических наук, доцент

(Харьковский университет)

Ксения Владимировна ЮРТАЕВА,

кандидат юридических наук, доцент

(Харьковский национальный университет внутренних дел)

БЕЗОПАСНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ НА ПРИМЕРЕ АВТОНОМНЫХ И АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)

Рассмотрены проблемные вопросы, связанные с автономными и автоматизированными транспортными средствами как одним из видов промышленной продукции. Проведен сравнительный анализ гражданско-правового механизма возмещения ущерба, причиненного в результате конструктивных недостатков транспортного средства, и особенностей уголовной ответственности за введение в оборот опасной продукции и нарушение правил, которые касаются безопасности использования промышленной продукции. Сделаны предложения по усовершенствованию законодательства в вопросе обеспечения уголовно-правовой охраны у сфере

разработки, проектирования, изготовления, введения в оборот и эксплуатации автономных и автоматизированных транспортных средств.

Ключевые слова: *автономные и автоматизированные транспортные средства, причинение ущерба, опасная продукция, введение в оборот, промышленная продукция, уголовная ответственность.*

Vitalii I. PAVLYKIVSKY,

Doctor in Law, associate professor

(Kharkiv University)

Kseniya V. YURTAYEVA,

PhD in Law, associate professor

(Kharkiv National University of Internal Affairs)

SAFETY OF THE USE OF INDUSTRIAL PRODUCTION ON THE EXAMPLE OF AUTONOMOUS AND AUTOMATED VEHICLES (CRIMINAL AND LEGAL ASPECT)

The article reviews issues of causing harm by autonomous and automated vehicles as a type of industrial production. It provides comparative analysis of civil and legal mechanism of compensation of damage caused by constructive deficiencies of vehicles and peculiarities of criminal liability for introducing dangerous products into circulation and violation of regulations connected with safe use of industrial production. It elaborates proposition for enhancement of legislation on ensuring criminal legal safety of construction, engineering, manufacturing, introducing into circulation and use of autonomous and automated vehicles.

Key words: *autonomous and automated vehicles, causing of harm, dangerous products, introducing into circulation, industrial production, criminal liability.*

Зразок для цитування:

Павликівський В. І., Юртаєва К. В. Безпека використання промислової продукції на прикладі автономних та автоматизованих транспортних засобів (кримінально-правовий аспект).. *Вісник Кримінологічної асоціації України* : зб. наук. праць. № 2 (23). 2020. С. 41—50.