

ПОЛЯНСЬКИЙ Є. Ю.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
професор кафедри кримінального права, доктор юридичних наук, доцент

ПРО НЕБЕЗПЕЧНЕ ВОДІННЯ АВТОМОБІЛЯ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ «АВТОМАЖОРІВ»

Нещодавно українське суспільство було збентежене інформацією про жакливу дорожньо-транспортну пригоду в Одесі, коли вночі елітний автомобіль BMW X5, рухаючись із значним перевищенням дозволеної швидкості, проїхав перехрестя на червоний сигнал світлофора та зіткнувся з легковиком, після чого автомобіль-порушник вилетів на зупинку громадського транспорту, та збив людей, які там знаходилися. В результаті події загинуло двоє осіб, ще три особи отримали тяжкі тілесні ушкодження. Ситуація значно ускладнилася посткримінальною поведінкою водія-порушника та його пасажирів, які поранили ножом перехожого, що намагався їх затримати. Після резонансної аварії в Одесі протягом тижня сталося ще кілька суто «мажорних» ДТП, до речі, в усіх випадках порушники керували дорогими автомобілями марки BMW. Так в результаті аварії згоріла автозаправка на вулиці Приморській. А на вулиці Великій Арнаутській легковик перевищив швидкість, грубо порушив правила дорожнього руху, вдарив інший транспортний засіб та вилетів на тротуар. На щастя цього разу обійшлося без жертв.

На жаль, «мажорні» транспортні злочини, не отримують належної уваги з боку правоохоронної системи нашої держави. Можна так сказати, що вони не сприймаються серйозно, і особи, які притягуються до відповідальності за вчинення таких злочинів, як правило, або ж уникають покарання, чи покарання виявляється надто м'яким. Знову таки в Одесі є приклади. Так в 2008 році сталося зіткнення позашляховика, який рухався вулицею міста на шаленій швидкості, з припаркованими вздовж узбіччя машинами. В результаті загинула людина, іншу було травмовано, розбито одинадцять автомобілів. Особу винного було встановлено, докази винності були беззаперечні, втім суд припинив кримінальне провадження, хоча обґрунтувати таке процесуальне рішення відповідно до букви закону було неможливо. І чомусь така дивна позиція судді не викликала відповідної реакції, а ухвала суду не була скасована судом апеляційної інстанції.

В контексті розв'язання проблеми «автомажорів» можна було би вчинити іншим чином — зняти градус напруги в суспільстві, посиливши відповідальність за наслідки хуліганського водіння та забезпечивши невідворотність настання відповідальності. Звісно, посилювати відповідальність завдяки підвищенню верхньої межі санкції ст. 286 Кримінального кодексу України не раціонально, адже як за необережний злочин покарання

санкцією передбачено доволі суворе. Можна поглянути на ситуацію під дещо іншим кутом: чи справді усі випадки спричинення тяжких наслідків в результаті нехтування безпекою дорожнього руху вписуються в склад ст. 286 КК України? Є очевидними варіанти, коли транспортний засіб використовується як знаряддя злочину з метою умисного заподіяння смерті чи шкоди здоров'ю. Такі злочини кваліфікуються як посягання на життя чи здоров'я особи відповідно. Але можливі і інші ситуації, коли дії особи слід розглядати як умисні, хоча умисел цього разу є непрямим. Розглянемо психологічне підґрунтя поведінки водія, який перевищує дозволену швидкість руху. Він розраховує на ненастання наслідків чи на їхнє попередження своїми діями. Втім чим більш суттєвим є перевищення швидкості, тим менш ґрунтовним є його розрахунок на ненастання наслідків. Гіпотетично, якщо він зможе прискорити своє авто до швидкості 160-200 км/год в місті (що наразі можливо враховуючи потужність сучасних преміальних автомобілів), то на що йому залишається розраховувати? Імовірність настання наслідків переходить в закономірність, а водій переходить в розряд «автомажорів». Можуть бути і більш характерні приклади. Так водій-мажор приймає участь у вуличних перегонах. Понад усі розумні межі перевищує швидкість. Постійно змінює смуги руху, ігнорує сигнали світлофорів, не надає перевагу в русі пішоходам та транспортним засобам відповідно до вимог чинного законодавства та ін. Наслідки від такого водіння можуть настати в будь-яку мить, і водій має це об'єктивно усвідомлювати. Якщо ж усвідомлює, але ігнорує можливість їхнього настання (свідомо припускає їх як результат своєї поведінки), то це свідчить про суттєво *інше винне ставлення до дій* і найголовніше — до *їхніх наслідків* яке проявляється в *непрямому умислі*. Так, саме в непрямому умислі, а не в злочинній самовпевненості, і не в ефемерній теоретичній концепції «подвійної вини». Традиційна кваліфікація грубого порушення правил безпеки дорожнього руху із настанням тяжких наслідків по ст. 286 КК України як злочин, вчинений по необережності, зумовлюється довготривалими та усталеними напрацюваннями кримінально-правової доктрини. Але змінюються часи, мають змінюватися і підходи, особливо коли для цього є вагомі підстави. Так Кримінальний кодекс України було би раціонально доповнити статтею, скажемо, 286-1, яка б передбачала відповідальність за умисне створення небезпеки для учасників дорожнього руху, що зумовило настання тяжких наслідків. В якості ознак об'єктивної сторони складу злочину було б резонно передбачити створення небезпеки для інших осіб шляхом зухвалого порушення правил безпеки дорожнього руху, що проявлялося в *умисному створенні аварійної ситуації* під час участі у вуличних перегонах, намаганні втекти від переслідування співробітниками поліції, з хуліганських мотивів, чи в результаті вкрай суттєвого перевищення дозволеної швидкості руху в межах міста. Розмір кримінально-правової санкції за вчинення таких дій було би логічним встановити в межах 7-15 років позбавлення волі, що дорівнює покаранню за санкцією частини 1 статті 115 КК України.

Чи допоможе встановлення відповідальності за де-факто умисне спричинення тяжких наслідків в результаті автотранспортних пригод з метою профілактики вчинення таких злочинів? Відповідь неоднозначна. Але неодмінно матиме ефект притягнення до відповідальності за цією нормою конкретних індивідів, що буде належною демонстрацією кінця безкарності «автомажорів» та забезпечить відновлення справедливості, чого наразі вкрай потребує суспільство.

ПІДГОРОДИНСЬКИЙ В. М.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри кримінального права, кандидат юридичних наук, доцент

ПЕРЕСЛІДУВАННЯ ЗА КРИТИКУ: ІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІ ПІДСТАВИ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Згідно Указу Президії Верховної Ради № 1432-11 від 10.12.1985 р. КК УРСР 1960 р. доповнено статтею 134-1 «Переслідування громадян за критику».

В сучасній науковій літературі нечасто згадується про вказаний склад злочину. Вважаємо, що даремно, оскільки сьогодні активна свідомості працівника на підприємстві у відстоюванні власних прав як і діяльність інститутів громадянського суспільства у контролі державної влади призводять до спротиву із боку роботодавців та держави. Слід хоча б згадати включення ЗУ від 23.03.2017 р. № 1975-VIII фізичних осіб, діяльність яких пов'язана із протидією корупції, до суб'єктів, на яких поширюється дія ЗУ «Про запобігання корупції». Вказаний акт міжнародною спільнотою визнано «кроком назад» у демократичному розвитку, а вітчизняними правознавцями таким, що «є юридично невизначеним, суперечить конституційному праву на свободу об'єднань, принципу рівності та забороні обмежень за ознакою виду діяльності, невтручання в особисте життя» [1]. Якщо такі заходи вживаються щодо «борців проти корупції» законодавчим органом та керівником держави, які згідно ЗУ «Про засади запобігання і протидії корупції» (що діяв до 14.10.2014 р.) належали до «загальних суб'єктів протидії та запобігання корупції», то як звичайний працівник, який відстоює свої права, може захистити себе від переслідування із боку роботодавця за критику.

Наприклад, А. Вишневський 15.06.2015 р. у виступі на конференції у ВС України вказав, що українська адвокатура потребує нагального реформування, а її престиж страждає від низьких етичних стандартів,