

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

РАДКОВСЬКА ІРИНА СЕРГІЇВНА

УДК 343.221:343.346.5

ДИСЕРТАЦІЯ

**СУБ'ЄКТИ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ
ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ**

081 – Право

08 – Право

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

І.С. Радковська

Науковий керівник –

Наталія Анатоліївна МИРОШНИЧЕНКО,
кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри кримінального права
Національного університету «Одеська
юридична академія»,
заслужений юрист України

Одеса – 2024

АНОТАЦІЯ

Радковська І.С. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право». – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2024.

Дисертація є першим в Україні спеціальним комплексним дослідженням особливостей суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту з точки зору їх класифікації за загальним та спеціальним суб'єктом, а також за видами кримінальних правопорушень (злочини та кримінальні проступки), в умовах оновленого кримінального законодавства та євроінтеграційних процесів, за результатами якого сформульовано пропозиції, які мають на меті вдосконалення норм чинного кримінального законодавства України в частині відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Проаналізовано та систематизовано наукові напрацювання українських та зарубіжних вчених за вказаною та суміжною тематикою.

Проаналізовано положення щодо загальних суб'єктів злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Виходячи з аналізу наукових праць та положень кримінального законодавства деяких зарубіжних держав, запропоновано зазначити у диспозиції ст. 291 КК України, чинна редакція якої не містить застережень щодо суб'єкта, що суб'єктом даного злочину є пасажир, пішохід або інший учасник руху.

За результатами дослідження особливостей становлення кримінально-правових заборон виокремлено наступні етапи історичного розвитку кримінального права та, відповідно, вчення про спеціального суб'єкта: 1) період Київської Русі (X-XI ст.); 2) період польсько-литовської доби та козацтва (XIV-XVII ст.); 3) період перебування України у складі Російської імперії, Польщі та Австро-Угорщини (XVII ст. – 1917 р.); 4) радянський період (1917-1991 рр.); 5) період незалежності України (з 1991 р. до нашого часу). Встановлено, що тенденція до диференційованого покладення відповідальності на певну

категорію осіб зі специфічними, тільки їм властивими ознаками, тобто на спеціальних суб'єктів, простежувалася вже у Руській Правді. Із вдосконаленням та історичним розвитком законодавства ця тенденція лише посилювалася. Також визначено, що з розвитком відносин у сфері безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту відповідних змін зазнавало і кримінальне законодавство.

Досліджено функції спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а саме: криміноутворюючу, диференційну, кваліфікаційну, розмежувальну та пеналізаційну.

З огляду на наявність у КК України посилань на поняття «кваліфікація», запропоновано доповнити КК України легальним визначенням цього поняття як визначення та юридичного встановлення точної відповідності ознак вчиненого діяння ознакам складу кримінального правопорушення, передбаченого КК України.

Надано загальну характеристику спеціальних суб'єктів та визначено такі їх ключові ознаки: I. Спеціальним суб'єктам, окрім осудності і віку кримінальної відповідальності, притаманні й інші додаткові юридичні ознаки. Вони завжди наділені однією або декількома рисами, які відносяться до їх характеристики. II. Ознаки спеціального суб'єкта прямо описані в законі або впливають з його змісту. III. Законодавець, вносячи до статті Особливої частини КК України ознаки спеціального суб'єкта, визначає, що дане кримінальне правопорушення може вчинити не будь-яка особа, а лише та, яка наділена такими властивостями. IV. Спеціальним суб'єктом кримінального правопорушення може бути визнано лише ту особу, яка є належним учасником певних суспільних відносин.

З огляду на зазначені властивості, запропоновано наступне визначення поняття «спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення»: фізична осудна особа, яка досягла віку кримінальної відповідальності та є належним учасником суспільних відносин, що охороняються кримінальним законом, вчинила передбачене даним законом кримінальне правопорушення та наділена, поряд із загальними, додатковими ознаками, які вказані у диспозиції відповідної статті Особливої частини КК України або безпосередньо впливають з її змісту, а в

деяких випадках – в інших законодавчих актах, і може нести кримінальну відповідальність.

Запропоновано класифікацію спеціальних суб'єктів, яка охоплює наступні дві їх групи за ознаками, що характеризують: I. Соціально-правове положення (статус) суб'єкта. II. Фізичні (біологічні) властивості суб'єкта.

Встановлено, що однією з ознак спеціального суб'єкта кримінального правопорушення є досягнення певного віку, відмінного від загального віку кримінальної відповідальності. Для того, щоб чітко його визначити, потрібно звертатися до інших нормативних актів, які визначають вік, з якого дозволяється здійснювати ту чи іншу діяльність або виконувати певні обов'язки. Досліджуючи таку ознаку, як вік, зупинилися на деяких моментах, які стосуються неповнолітніх. Статистична звітність за останніх 8 років свідчить про те, що, незважаючи на порівняно невеликий відсоток неповнолітніх у загальній кількості суб'єктів досліджуваного виду кримінальних правопорушень, серед неповнолітніх все ж наявна стійка тенденція до вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. У зв'язку із наведеним внесено ряд пропозицій щодо удосконалення кримінальної відповідальності та покарання неповнолітніх, зокрема, запропоновано доповнити чинний КК України застереженням щодо вікової осудності, а саме доповнити ст. 22 чинного КК України положенням наступного змісту: «Не підлягає кримінальній відповідальності неповнолітня особа, яка досягла віку, передбаченого частинами першою та другою цієї статті, і яка у результаті відставання у психічному розвитку, не пов'язаного з психічним розладом, на момент вчинення суспільно небезпечного діяння не могла повною мірою усвідомлювати фактичний характер і суспільну небезпечність своїх дій (бездіяльності) або керувати ними».

Характеризуючи таку ознаку спеціального суб'єкта, як фізіологічний стан, встановили, що дана підстава виокремлення спеціального суб'єкта кримінального правопорушення має важливе значення для кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Запропоновано доповнити чинний КК України поняттям «сп'яніння», яке

визначати наступним чином: «станом сп'яніння є викликані вживанням алкоголю, наркотичних або інших речовин зміни в організмі, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини». Також запропоновано класифікувати стан алкогольного сп'яніння на: 1) стан легкого алкогольного сп'яніння, під яким розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л до 1,5 г/л; 2) стан сп'яніння середнього ступеня – стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 1,5 г/л до 2,5 г/л; 3) стан сильного алкогольного сп'яніння, під яким розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 2,5 г/л і вище.

Запропоновано встановити кримінальну відповідальність за сам лише факт керування транспортними засобами у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, шляхом доповнення ст. 286-1 чинного КК України частиною відповідного змісту.

Проаналізовано положення щодо спеціальних суб'єктів кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Встановлено, що особливість правової природи кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту полягає в ускладненому (управлінськими відносинами) об'єкті посягання, змішаній протиправності, змішаній вині та особливому правовому статусі суб'єктів. Встановлено, що суб'єкт посягання у кримінальних проступках проти безпеки руху та експлуатації транспорту має певні особливості у правовому статусі і у більшості випадків є спеціальним. Наприклад: працівник залізничного, водного або повітряного транспорту (ч. 1 ст. 276 КК України), особа, яка не є працівником повітряного транспорту (ч. 1 ст. 281 КК України), особа, на яку покладається виконання певних правил (ч. 1 ст. 282 КК України).

Запропоновано, зважаючи на те, що у теорії та судовій практиці утвердилася думка щодо того, що суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 282 КК України, є спеціальним, внести зміни до диспозиції ч. 1 ст. 282 КК України, якими передбачити, що суб'єктом даного кримінального проступку є особа, відповідальна за виконання робіт з дотримання правил використання

повітряного простору або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи, щоб закріпити це положення на законодавчому рівні. Також, з огляду на дані офіційної статистичної звітності за останні 10 років, а саме на відсутність практики застосування, запропоновано виключити з чинного КК України ст.ст. 284 та 285 КК України та внести відповідні зміни до санкції ст. 276 КК України (яка є загальною статтею щодо ст.ст. 284 та 285 КК України).

Проаналізовано теоретичні положення та практику Верховного Суду щодо спеціальних суб'єктів злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Досліджено проєкт Кримінального кодексу України, підготовлений Робочою групою з питань розвитку кримінального права, створеною на підставі Указу Президента України № 584/2019 від 7 серпня 2019 року, станом на 25.02.2024, та запропоновано:

- доповнити перелік кримінальних правопорушень, за які можливе притягнення до кримінальної відповідальності з 13-річного віку, деякими кримінальними правопорушеннями проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

- переглянути розділ 7.4 «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини з урахуванням офіційної статистичної звітності та наявної судової практики для виявлення потенційно «непрацюючих» норм та, навпаки, включення тих кримінальних правопорушень, які вчиняються найчастіше та характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпечності і які відсутні у проєкті КК України станом на 25.02.2024;

- доповнити ст. 7.4.14 Особливої частини проєкту КК України, запровадивши відповідальність за залишення місця ДТП.

Проаналізовано кримінальне законодавство низки зарубіжних держав, які входять до складу ЄС (Королівство Нідерландів, Федеративна Республіка Німеччина та Республіка Польща), ТРАСЕКА (Азербайджан, Вірменія, Грузія, Казахстан, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан), а також Республіки Молдова, яка, як і Україна, отримала статус кандидата на вступ до ЄС та проходить етап трансформації законодавства для приведення його у

відповідність до вимог євроінтеграції. Надано загальну характеристику стану охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у даних країнах, а також виокремлено положення, відсутні у чинному КК України, які є перспективними та допоможуть покращити стан кримінально-правової охорони зазначених суспільних відносин в Україні. Зокрема, запропоновано:

- доповнити чинний КК України положенням про конкуренцію норм наступного змісту: «Якщо кримінальне правопорушення підпадає під ознаки декількох статей, при кваліфікації застосуванню підлягає лише одна стаття. Якщо щодо кримінального правопорушення, яке підлягає кваліфікації за загальною нормою, є спеціальна норма, застосуванню підлягає виключно спеціальна норма». Вважаємо, що дане положення є актуальним і для кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

- доповнити ст. 21 чинного КК України положенням наступного змісту: «У разі вчинення кримінального правопорушення особою, яка страждає на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію, що не виключає осудності, суд при наявності медичного висновку разом із покаранням може призначити примусове лікування»;

- передбачити можливість застосування довічного позбавлення права керувати транспортними засобами за конкретно визначені злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпечності, з обов'язковим переглядом цього покарання на предмет можливості його заміни на позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання, шляхом доповнення ст. 55 чинного КК України положенням наступного змісту: «У разі вчинення злочину, передбаченого частиною четвертою статті 286, частинами четвертою-сьомою статті 286-1 цього кодексу, застосовується довічне позбавлення права керувати транспортними засобами. Покарання у виді довічного позбавлення права керувати транспортними засобами підлягає перегляду судом на предмет можливості заміни позбавленням права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання»;

- доповнити ст. 286 чинного КК України положенням наступного змісту: «4. Діяння, передбачені частинами другою-третьою цієї статті, якщо вони пов'язані із залишенням потерпілого у небезпеці або залишенням місця дорожньо-транспортної пригоди, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до п'ятнадцяти років з довічним позбавленням права керувати транспортними засобами.

Примітка. [...] Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами першою-третьою цією статті, вжила всіх можливих заходів для надання допомоги потерпілому, покарання не може перевищувати половини максимального розміру, передбаченого санкцією відповідної частини даної статті.

Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами другою-третьою цієї статті, залишила місце дорожньо-транспортної пригоди для надання допомоги потерпілій особі, вона не може бути притягнута до відповідальності за частиною четвертою цієї статті»;

- доповнити ст. 286-1 чинного КК України, передбачивши посилену відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння та які: 1) не мають права керувати транспортними засобами або позбавлені такого права; 2) які керують транспортним засобом загального користування;

- доповнити ст. 287 чинного КК України, передбачивши посилену відповідальність за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, якщо діяння стосуються транспортних засобів загального користування;

- доповнити ст. 290 чинного КК України, передбачивши відповідальність за збут транспортного засобу із завідомо підробленим ідентифікаційним номером.

Зазначені положення увійшли до складу пропозицій щодо внесення змін до чинного КК України.

Ключові слова: кримінальне право, кримінальні правопорушення (злочини та кримінальні проступки) проти безпеки руху та експлуатації транспорту,

суб'єкти (загальні та спеціальні) кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, осудність (спеціальна (професійна) та вікова) у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту, стан сп'яніння, ДТП, процес кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, покарання за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, судова практика щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, криміналізація, апроксимація.

SUMMARY

Radkovska I.S. Subjects of criminal offences against traffic safety and operation of transport. – Qualifying research work as a manuscript.

Thesis for obtaining the Doctor of Philosophy degree in the field of knowledge 08 “Law”, specialty 081 “Law”. – National University “Odesa Law Academy”, Odesa, 2024.

The thesis is the first special comprehensive research in Ukraine of the characteristics of subjects of criminal offenses against traffic safety and operation of transport from the point of view of their classification on the basis of general and special subjects, as well as kinds of criminal offences (crimes and criminal misdemeanors), within the conditions of updated criminal legislation and European integration processes, based on the results of which proposals are prepared aimed at improving the provisions of the current criminal legislation of Ukraine in terms of responsibility for criminal offenses against traffic safety and operation of transport.

The scientific achievements of Ukrainian and overseas scientists on the specified and related topics have been analyzed and systematized.

Provisions regarding general subjects of crimes against traffic safety and operation of transport have been analyzed. Based on the analysis of scientific works and provisions of the criminal legislation of some foreign states, it is proposed to specify in the disposition of Art. 291 of the Criminal Code of Ukraine, the current version of which does not contain references on the subjects, that the subject of this crime is a passenger, pedestrian or other road traffic participant.

Based on the results of the study of the specifics of criminal law prohibitions formation, the following stages of the historical development of criminal law and, accordingly, the doctrine of a special subject are distinguished: 1) the period of Kyivan Rus (X-XI centuries); 2) the period of the Polish-Lithuanian era and Cossacks (XIV-XVII centuries); 3) the period when Ukraine was part of the Russian Empire, Poland and Austria-Hungary (XVII century - 1917); 4) the Soviet period (1917-1991); 5) the period of independence of Ukraine (from 1991 to our time). It is established that the tendency of different criminal liability for a certain category of persons with specific characteristics, i.e. for special subjects, may be traced starting from “Ruska Pravda”.

With the improvement and historical development of legislation, this tendency is intensified. It is also determined that with the development of relations in the field of traffic safety and operation of various means of transport, the criminal legislation was also modified.

The functions of special subjects of criminal offenses against traffic safety and operation of transport have been researched, namely: crime-forming, differential, qualifying, differentiating and penalizing.

In respect of the presence of references to the concept of “qualification” in the Criminal Code of Ukraine, it is proposed to supplement the Criminal Code of Ukraine with a legal definition of this concept as a determination and legal establishment of the exact correspondence of the features of the committed act to the corpus delicti of the criminal offense provided for by the Criminal Code of Ukraine.

The general characteristics of special subjects are provided and their key features are defined: I. Special subjects, in addition to sanity and the age of criminal liability, have other additional legal features. They always have one or more features that relate to their characteristics. II. The features of a special subject are directly described in the law or follow from its content. III. The legislator, introducing the features of a special subject to the article of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine, determines that this criminal offense may be committed not by any person, but only by a person with such features. IV. Only a person who is a proper participant of certain social relations may be recognized as a special subject of a criminal offense.

In view of the specified features, the following definition of the concept of “special subject of a criminal offense” is proposed: an individual who has reached the age of criminal liability and is a proper participant of social relations protected by the criminal law, has committed a criminal offense provided for by this law and has, in line with general, additional features, which are specified in the disposition of the relevant article of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine or directly follow from its content, and in some cases - in other legislative acts, and may bear criminal liability.

The classification of special subjects, which includes the following two groups according to the characteristics of: I. Social and legal status of the subject. II. Physical (biological) features of the subject, is proposed.

It was established that one of the features of a special subject of a criminal offense is reaching a certain age, which is different from the general age of criminal liability. In order to determine it, it is necessary to refer to a range of legal acts that determine the age from which it is allowed to engage in particular activity or perform certain duties. Researching such a feature as age, some points that concern minors have been emphasized. Statistical reporting for the past 8 years shows that, despite the relatively small percentage of minors in the total number of subjects of the researched type of criminal offenses, there is still a persistent tendency among minors to commit criminal offenses against traffic safety and operation of transport. In respect to the abovementioned, some proposals are introduced to improve criminal liability and punishment of minors. Inter alia, it is proposed to supplement the current Criminal Code of Ukraine with a provision on age-related sanity, namely to supplement Art. 22 of the current Criminal Code of Ukraine by the provision of the following content: “If a juvenile has reached the age of criminal liability as specified by the first and second parts of this Article, but during the commission of the socially dangerous act he could not be fully aware of the nature or social danger of his acts (or omissions) or manage them due to mental retardation (not a mental disorder) he will not be criminally liable”.

Characterizing such a feature of a special subject as a physiological state, it has been established that this reason for distinguishing a special subject of a criminal offense is important for the qualification of criminal offenses against traffic safety and operation of transport. It is proposed to supplement the current Criminal Code of Ukraine with the concept of “intoxication”, which should be defined as follows: “a state of intoxication is changes in the body caused by the use of alcohol, drugs or other substances, which do not exclude sanity, but reduce attention or reaction speed or are characterized by a weakening of intellectual and volitional sphere of human mental activity”. It is also proposed to classify the state of alcohol intoxication into: 1) the state of light alcohol intoxication, which means the state of a person with a concentration of alcohol in the blood from 0.5 g/l to 1.5 g/l; 2) a state of moderate intoxication – a state of a person with a concentration of alcohol in the blood from 1.5 g/l to 2.5 g/l; 3) a state of severe alcohol intoxication, which means the state of a person with a blood alcohol concentration from 2.5 g/l or higher.

It is proposed to establish criminal liability for the mere fact of driving vehicles in the state of severe alcohol intoxication or in the state of drug or other intoxication, or under the influence of medicines that reduce attention and reaction speed, by adding Art. 286-1 of the current Criminal Code of Ukraine with part of the relevant content.

Provisions regarding special subjects of criminal misdemeanors against traffic safety and operation of transport have been analyzed. It has been established that the peculiarity of the legal nature of this type of criminal offences consists in the complicated (by management relations) object, mixed illegality, mixed guilt and special legal status of the subjects. It is established that the subject of criminal misdemeanors against traffic safety and operation of transport has certain peculiarities in the legal status and in most cases it is special. For example: a railway, water or air transport worker (Part 1 of Article 276 of the Criminal Code of Ukraine), a person who is not an air transport worker (Part 1 of Article 281 of the Criminal Code of Ukraine), a person who is obliged to conform with certain rules (Part 1 Article 282 of the Criminal Code of Ukraine).

Taking into account the theoretical researches and judicial practice, according to which the subject of the criminal offense provided for in Art. 282 of the Criminal Code of Ukraine is special, it is proposed to amend the disposition of Part 1 of Art. 282 of the Criminal Code of Ukraine and determine that the subject of this criminal misdemeanor is a person responsible for the performance of work in compliance with the rules for the use of airspace or for compliance with the rules of safety technology in a certain area of work, in order to consolidate this provision at the legislative level. Also, taking into account the data of the official statistical reporting for the last 10 years, namely the lack of application practice, it is proposed to exclude from the current Criminal Code of Ukraine Articles 284 and 285 of the Criminal Code of Ukraine and introduce appropriate changes to the sanction of Art. 276 of the Criminal Code of Ukraine (which is a general article in relation to Articles 284 and 285 of the Criminal Code of Ukraine).

The theoretical provisions and practice of the Supreme Court regarding special subjects of crimes against traffic safety and operation of transport have been analyzed.

The draft Criminal Code of Ukraine, prepared by the Working Group on the Development of Criminal Law, established on the basis of the Decree of the President of Ukraine No. 584/2019 of August 7, 2019, as of February 25, 2024, has been studied and the following proposals are offered:

- to supplement the list of criminal offenses for which the person may be liable from the age of 13 with some criminal offenses against traffic safety and operation of transport;

- to review section 7.4 “Criminal offenses against traffic safety and operation of transport” of the Special Part, taking into account official statistical reporting and existing court practice to identify potentially “invalid” norms and, on the contrary, include those criminal offenses that are committed most often and are characterized by an increased degree of public danger and which are absent at the draft Criminal Code of Ukraine as of February 25, 2024;

- to supplement Art. 7.4.14 of the Special Part of the draft Criminal Code of Ukraine by the provision introducing liability for leaving the scene of an accident.

The criminal legislation of a number of foreign states that are part of the EU (the Kingdom of the Netherlands, the Federal Republic of Germany and the Republic of Poland), TRACECA (Azerbaijan, Armenia, Georgia, Kazakhstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan), as well as the Republic of Moldova, which, like Ukraine, has received the status of a candidate for EU accession and is undergoing a stage of transformation of the legislation to bring it in line with the requirements of European integration, has been researched. A general description of the state of protection of public relations in the field of traffic safety and operation of transport in these countries has been given, as well as provisions absent in the current Criminal Code of Ukraine which are promising and may help to improve the state of criminal law protection of the specified public relations in Ukraine, are highlighted. In particular, it is proposed:

- to supplement the current Criminal Code of Ukraine with a provision on competition of norms with the following content: “If a criminal offense is punishable by more than one article, only one article shall apply. If there is a special article for a criminal offense that is punishable under the general article, only the special article is

applicable”. This provision is also relevant for the qualification of criminal offenses against traffic safety and operation of transport;

- to supplement Art. 21 of the current Criminal Code of Ukraine with the following provision: “If a criminal offense is committed by a person suffering from alcoholism, drug addiction, or toxicomania, which does not exclude sanity, the court, in the presence of a medical report, may prescribe compulsory treatment along with the punishment”;

- to provide for the possibility of applying lifelong deprivation of the right to drive vehicles for specifically determined crimes against traffic safety and operation of vehicles, which are characterized by an increased degree of public danger, with a mandatory review of this punishment for the possibility of replacing it with deprivation of the right to drive vehicles for a certain period following 25 years of serving the sentence, by adding Art. 55 of the current Criminal Code of Ukraine by the provision of the following content: “In the event of committing a crime provided for in part four of article 286, parts four-seven of article 286-1 of this code, lifelong deprivation of the right to drive vehicles shall be applied. The punishment in the form of lifelong deprivation of the right to drive vehicles is subject to review by the court for the possibility of replacing it with deprivation of the right to drive vehicles for a certain period after 25 years of serving the sentence”;

- to supplement Art. 286 of the current Criminal Code of Ukraine by the provision of the following content: “4. Actions provided for by parts two or three of this article, if they are related to leaving the victim in danger or leaving the scene of a traffic accident, -

shall be punished by deprivation of liberty for a term for five to fifteen years with lifelong deprivation of the right to drive vehicles.

Note. [...] If a person who committed an act provided for by parts one to three of this article took all possible measures to provide assistance to the victim, the punishment may not exceed half of the maximum amount provided for by the sanction of the corresponding part of this article.

If a person who committed an act provided for by parts two to three of this article left the scene of the traffic accident to provide assistance to the injured person, he cannot be prosecuted under part four of this article”;

- to supplement Art. 286-1 of the current Criminal Code of Ukraine, providing for enhanced liability for violations of traffic safety rules or vehicle operation by persons who drive vehicles while intoxicated and who: 1) do not have the right to drive vehicles or are deprived of such a right; 2) who drive a public transport vehicle;

- to supplement Art. 287 of the current Criminal Code of Ukraine, providing for enhanced liability for putting technically defective vehicles into operation or other violations of their operation, if the actions concern a public transport vehicle;

- to supplement Art. 290 of the current Criminal Code of Ukraine, providing for liability for the sale of a vehicle with a deliberately forged identification number.

The specified provisions have been included in the proposals for amendments to the current Criminal Code of Ukraine.

Key words: criminal law, criminal offenses (crimes and criminal misdemeanors) against traffic safety and operation of transport, subjects (general and special) of criminal offenses against traffic safety and operation of transport, sanity (special (professional) and age) in criminal offenses against traffic safety and operation of transport, state of intoxication, road traffic accident, the process of qualification of criminal offenses against traffic safety and operation of transport, punishment for criminal offenses against traffic safety and operation of transport, judicial practice regarding criminal offenses against traffic safety and operation of transport, criminalization, approximation.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Miroshnichenko Natalya, Radkovska Iryna. Subjects of Criminal Offences in the Field of Traffic Safety and Operation of Water Transport. *Підприємництво, господарство і право*. 2022. № 1. Р. 80-88. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2022.1.13>

2. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Актуальні проблеми держави і права*. Одеса: видавничий дім «Гельветика», 2023. № 100. С. 118-126. DOI: <https://doi.org/10.32782/apdp.v100.2023.14>

3. Радковська І.С. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за законодавством деяких країн-членів ТРАСЕКА. *Право і суспільство*. 2024. № 1. Т. 2. С. 387-391. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.1.2.58>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

4. Садолінська І. С. Категорія спеціального суб'єкта у кримінальному праві. *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. студент. наук. конф. (Одеса, 28 листопада 2015 р.)*. 2015. Т. 3. С. 168-170.

5. Садолінська І. С. Співвідношення спеціального суб'єкта злочину та юридичної особи. *Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 21-23 квітня 2016 р.)*. Ужгородський національний університет; За заг. ред. В.І. Смоланки, О.Я. Рогача, Я.В. Лазура. Ужгород: Аутодор-Шарк, 2016. С. 436-440.

6. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.* Тернопіль: Вектор, 2016. Т. 2. С. 184-186.

7. Садолінська І. С. Проблема дискримінації за ознаками статі та віку у системі покарань за Кримінальним кодексом України. *Актуальні проблеми теорії кримінальної законотворчості та практики правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Одеса, 27 груд. 2016 р.):* відпов. ред. д.ю.н., професор В. О. Туляков, упор.: В. О. Туляков, Ю. Ю. Коломієць, О. В. Степаненко. НУ«ОЮА», Каф. крим. прав., Одеський місцевий осередок ГО «Всеукраїнська асоціація кримінального права». Одеса, 2016. С. 209-214.

8. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів у сфері транспорту. *Юридична газета.* 2018. № 26 (628). С. 12-13. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/kriminalne-pravo-ta-proces/subekti-zlochiniv-u-sferi-transportu.html>

9. Radkovska Iryna. Responsibility for Criminal Offences in the Field of Water Transport According to Criminal Legislation of Ukraine. *The Ukrainian Journal of Business Law.* 2021. No. 1-2 (19) P. 28-29.

10. Мирошніченко Н. А., Радковська І. С. Деякі питання щодо суб'єкта кримінального правопорушення за проєктом Кримінального кодексу України. *Матеріали міжнародної наукової конференції «Проблеми впровадження нового Кримінального кодексу в правову систему України» (м. Харків, 07 квітня 2021 року).* Харків «Право», 2021. С. 98.

11. Радковська І. С. Дія Кримінального кодексу України у просторі (за проєктом нового Кримінального кодексу України). *Кримінальна юстиція сучасної України: виклики та перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присв. до 75-річчя д.ю.н., проф. Ю. П. Аленіна (м. Одеса, 20 лист. 2021 р.);* відп. ред.: Л. І. Аркуша, О. О. Торбас, В. А. Завтур; НУ «ОЮА». Одеса, 2021. С. 254-259.

12. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні: матеріали V Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 10 грудня 2021 р.);* за заг. ред. І. В. Красницького. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. С. 290-294.

13. Радковська І.С. Щодо поняття спеціальної (професійної) осудності. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Кримінально-правова правотворчість: визначення та значення»* (м. Одеса, 28 травня 2021 року). Одеса, 2021. С. 242.

14. Радковська І. С. Суб'єкт кримінально протиправного діяння за кримінальними кодексами України та Республіки Польща: порівняльна характеристика. *Матеріали круглого столу «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи»* (м. Львів, 11 червня 2021 року). Львів, 2021. С. 72-77.

15. Радковська І. С. Необережні кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Збірник тез круглого столу «Необережні кримінальні правопорушення: проблеми теорії та практики»* (м. Київ, 28 січня 2022 року). Київ, 2022. С. 117-124.

16. Радковська І. С. Деякі новели Особливої частини Кримінального кодексу України. *Збірник тез доповідей та наукових повідомлень учасників науково-практичної конференції «Юридичні новели під час воєнного стану»* (м. Харків, 13 червня 2022 року). Харків, 2022. С. 32-34.

17. Радковська І. С. Співвідношення понять «спеціальний суб'єкт» та «спеціальна (професійна) осудність». *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття»* (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права): у 2 т.: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2022 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Т. 2. С. 344-346.

18. Радковська І. С. Визначення піратства у міжнародних актах та кримінальному законодавстві України: порівняльний аналіз. *Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи: матеріали Круглого столу* (23 вересня 2022 року); упор. І.В. Гловюк, Н.Р. Лащук, В.В. Навроцька, І.Р. Серкевич, Н.І. Устрицька. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. С. 75-78.

19. Радковська І.С. Неповнолітні як суб'єкти кримінальних

правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Матеріали всеукраїнської наукової конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку» (м. Одеса, 18 листопада 2022 року).* Одеса, 2022. С. 197-201.

20. Радковська І.С. Тенденції щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану. *«Завдання кримінального права в умовах надзвичайного стану».* Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 25-річчю утворення Національного університету «Одеська юридична академія». Одеса, 9 грудня 2022 року. Укладачі: Є. Л. Стрельцов, В. П. Кедик. Відп. редактор Є. Л. Стрельцов. Одеса: ПРЦ НАПрН України, НУ «ОЮА», 2022. С. 113-116.

21. Радковська І.С. Кримінальні проступки проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Альманах наукових праць «Новітні кримінально-правові дослідження – 2023».* Миколаїв: «Іліон», 2023. С. 89-97.

22. Радковська І. С. До питання відповідальності та покарання за деякі кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2023 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова.* Одеса : Видавництво «Юридика», 2023. Т. 2. С. 265-268.

23. Радковська. І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Консервативно-ліберальні ідеї Одеської школи кримінального права: матеріали Одеської наук.-практ. конф. (м. Одеса, 24 лист. 2023 р.); відп. ред. проф. Ю. Ю. Коломієць.* Одеса: Видавництво «Юридика», 2024. С. 227-232.

24. Мирошніченко Н.А., Радковська І.С. Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані сп'яніння. *Збірник матеріалів VII Всеукраїнської науково-практичної конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 8 грудня 2023 року).* Львів, 2023. С. 556-560.

ЗМІСТ

Перелік умовних позначень.....	3
Вступ.....	4
Розділ 1. Загальний суб'єкт кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.....	14
1.1. Загальний суб'єкт кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту.....	14
1.2. Загальний суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту.....	29
Розділ 2. Спеціальний суб'єкт кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.....	56
2.1. Історія становлення та функції спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень.....	56
2.2. Загальна характеристика спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень.....	75
2.3. Спеціальний суб'єкт кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту	97
2.4. Спеціальний суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту.....	113
Розділ 3. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за проектом КК України та за законодавством деяких зарубіжних держав.....	133
3.1. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за проектом КК України.....	133
3.2. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за законодавством деяких зарубіжних держав.....	150
Висновки.....	190
Список використаних джерел.....	198
Додатки.....	242

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ВРУ – Верховна Рада України

ВС – Верховний Суд

ДТП – дорожньо-транспортна пригода

ЄДРСР – Єдиний державний реєстр судових рішень

ЄРДР – Єдиний реєстр досудових розслідувань

ЄС – Європейський Союз

ЄСПЛ – Європейський суд з прав людини

КК – Кримінальний кодекс

КПК України – Кримінальний процесуальний кодекс України

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

Проект КК України – проєкт Кримінального кодексу України, підготовлений Робочою групою з питань розвитку кримінального права, створеною на підставі Указу Президента України № 584/2019 від 7 серпня 2019 року, станом на 25 лютого 2024 року

ППВСУ – Постанова Пленуму Верховного Суду України

ТРАСЕКА – транспортний коридор Європа - Кавказ - Азія

ФРН – Федеративна Республіка Німеччина

ст. – стаття

ч. – частина

п. – пункт

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Безпека функціонування транспорту є частиною національної безпеки країни, стан розвитку транспорту відображає рівень цивілізації суспільства, а, отже, актуалізує формування державної політики з убезпечення руху та експлуатації транспорту, охорони життя та здоров'я учасників даних суспільних відносин, власності, довкілля та інших суспільних відносин в Україні.

Охорона суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту об'єктивно обумовлюється сучасною системою чинників, що включає діяльність: суб'єктів, відповідальних за безпечну експлуатацію транспортних засобів; суб'єктів, відповідальних за нагляд і контроль за безпекою руху транспортних засобів; суб'єктів, відповідальних за безпечну експлуатацію середовища руху; суб'єктів, відповідальних за зниження шкоди; суб'єктів-учасників дорожнього руху, а також самі транспортні засоби та їх технічні характеристики й зовнішнє середовище. Тим не менш, домінуючим у цій системі залишається людський фактор, який у кримінальному праві має чітке визначення – суб'єкт кримінального правопорушення.

Сучасний етап розвитку вітчизняного кримінального права визначається сталим науковим інтересом до питань, пов'язаних із суб'єктами кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Попри те, що у чинному КК України законодавець уперше в історії розвитку вітчизняного кримінального законодавства надав визначення поняття суб'єкта кримінального правопорушення, розкрив зміст окремих його ознак, кількість дискусійних питань від цього не зменшується.

Актуальність обраної теми дослідження полягає у тому, що кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту мають дуже специфічні склади, котрі під час кримінально-правової характеристики потребують урахування низки особливостей.

Попри значну кількість робіт таких вчених, як: С.С. Аветисян,

А.В. Андрушко, П.П. Андрушко, Л.В. Багрій-Шахматов, М.І. Бажанов, Д.О. Балобанова, Д.В. Бараненко, Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.М. Бурдін, С.Є. Дідик, О.О. Дудоров, С.А. Зворигіна, О.Ф. Кістяківський, В.І. Касинюк, Д.О. Колодін, Ю.Ю. Коломієць, О.В. Коротюк, С.Я. Лихова, Р.Л. Максимович, П.С. Матишевський, В.О. Меркулова, Н.А. Мирошніченко, Н.М. Мирошніченко, В.А. Мисливий, О.О. Михайлов, В.О. Навроцький, А.С. Осадча, Т.О. Павлова, Ю.А. Пономаренко, В.В. Сташис, О.В. Степаненко, Є.Л. Стрельцов, О.В. Тавлуй, С.А. Тарарухін, Т.Ю. Тарасевич, В.Я. Тацій, В.О. Туляков, В.В. Устименко, М.І. Хавронюк, С.А. Хімченко, І.І. Чугуніков, Н.С. Юзікова, у яких порушуються окремі проблеми суб'єктів кримінальних правопорушень, низка питань, пов'язаних із суб'єктами даних кримінальних правопорушень, лишилася не дослідженою. Більшість наукових праць, присвячених кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту та їх суб'єктам, розроблялася у минулому столітті, в умовах інших суспільних відносин. Актуальність і практична значущість даного дисертаційного дослідження обумовлюються також застосуванням кримінального законодавства України, створеного в нових соціально-історичних умовах, з урахуванням сучасних досягнень вітчизняної та зарубіжної теорії і практики кримінального права та кримінології, активним розвитком транспортної інфраструктури, а також необхідністю інтеграції до національної кримінально-правової політики міжнародних та європейських стандартів забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційне дослідження спрямоване на реалізацію положень: Концепції реалізації державної політики у сфері профілактики правопорушень на період до 2015 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 № 1209-р.; Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, ухваленої Законом України від 18.03.2004 № 1629-IV; Національної стратегії у сфері прав людини,

затвердженої Указом Президента України від 25.08.2015 № 501/2015.

Дисертаційне дослідження виконане відповідно до планів Південного регіонального центру Національної академії правових наук України: № 148/3-Б «Регіональна юридична наука: сучасні завдання» на 2019-2024 роки та № 86/16 «Актуальні напрямки розвитку юридичної науки для подальшого розвитку регіонів України» на 2013-2018 роки; науково-дослідної роботи кафедри кримінального права Національного університету «Одеська юридична академія» «Стан, тенденції та перспективи розвитку кримінального права у XXI столітті» на 2016-2020 роки як складової плану науково-дослідної роботи Національного університету «Одеська юридична академія» «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» на 2016-2020 роки (державний реєстраційний номер 0116U001842); науково-дослідної роботи кафедри кримінального права Національного університету «Одеська юридична академія» «Тendenції та напрями сучасного розвитку кримінального права» на 2021-2025 роки.

Тему дисертації затверджено Вченою радою Національного університету «Одеська юридична академія» від 02 грудня 2020 року (протокол № 3).

Мета і завдання дослідження. Метою даної роботи є комплексне кримінально-правове дослідження суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також формулювання пропозицій щодо удосконалення вітчизняного кримінального законодавства про відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Для досягнення цієї мети у дисертаційному дослідженні вирішуються такі **завдання**:

1. Проаналізувати положення щодо загальних суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.
2. Дослідити історію становлення спеціального суб'єкта кримінального правопорушення.

3. Дослідити функції спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

4. Надати загальну характеристику спеціальних суб'єктів та визначити їх ключові ознаки.

5. Дослідити наявні класифікації спеціальних суб'єктів та запропонувати власну класифікацію.

6. Проаналізувати положення щодо спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту та сформулювати відповідні пропозиції щодо їх вдосконалення.

7. Дослідити проєкт КК України у частині регулювання кримінальної відповідальності за правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту та сформулювати відповідні пропозиції щодо її вдосконалення.

8. Проаналізувати кримінальне законодавство низки зарубіжних держав, які входять до складу ЄС (Королівство Нідерландів, Федеративна Республіка Німеччина та Республіка Польща), ТРАСЕКА (Азербайджан, Вірменія, Грузія, Казахстан, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан), а також Республіки Молдова, яка, як і Україна, отримала статус кандидата на вступ до ЄС, виявити положення, відсутні у вітчизняному законодавстві, та надати пропозиції щодо їх можливої імплементації.

9. Сформулювати та обґрунтувати узагальнені пропозиції щодо вдосконалення кримінально-правової охорони відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що забезпечують кримінально-правову охорону безпеки руху та експлуатації транспорту.

Предмет дослідження – суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Методи дослідження підібрані з урахуванням поставлених мети та завдань, а також об'єкта і предмета дослідження, і включають наступні: діалектичний (за допомогою якого встановлено зміст основних категорій та визначено необхідний термінологічний інструментарій); формально-

юридичний (дозволив проаналізувати зміст елементів та ознак юридичних складів порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України та зарубіжних держав); історико-правовий (дозволив розглянути історичні особливості формування норм, які регулюють відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні); догматичний (використовувався у всіх розділах – при тлумаченні окремих понять, термінів); аналітичний (застосовувався у всіх розділах, коли необхідно було обґрунтувати, довести, спростувати ті або інші погляди); статистичний (застосовувався для аналізу й узагальнення емпіричної інформації, що стосується теми дослідження); порівняльно-правовий (використовувався у всіх розділах дисертації з метою виявлення спільного та відмінного у нормах національного кримінального права і законодавства України та зарубіжних держав, що передбачають відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту); моделювання (використовувався при формулюванні пропозицій щодо внесення змін до чинного КК України). Названі методи дослідження використовувалися в роботі у взаємозв'язку і взаємозалежності, що забезпечило повноту, всебічність та об'єктивність дослідження, достовірність отриманих наукових результатів.

Нормативну базу дослідження становлять: Конституція України, чинний КК України 2001 року, КК УСРР 1922 року, КК УСРР 1927 року, КК УРСР 1960 року, КУпАП, ЦК України, інші нормативно-правові акти, а також кримінальне законодавство зарубіжних держав, зокрема: Азербайджану, Вірменії, Грузії, Іспанії, Казахстану, Латвії, Молдови, Нідерландів, Німеччини, Польщі, Таджикистану, Туркменістану, Узбекистану.

Емпіричну базу дослідження склали аналіз та узагальнення статистичних та аналітичних даних Міністерства внутрішніх справ України, Офісу Генерального прокурора України за останні 10 років, а також матеріалів національної судової практики (близько 200 судових рішень) та

рішень ЄСПЛ.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у тому, що дане дисертаційне дослідження є першим в Україні спеціальним комплексним дослідженням особливостей суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах оновленого кримінального законодавства та євроінтеграційних процесів.

Наукова новизна дослідження розкривається у наступних положеннях, висновках та пропозиціях:

вперше:

здійснено аналіз кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту з точки зору їх класифікації за загальним та спеціальним суб'єктом, а також за видами кримінальних правопорушень (кримінальні проступки та злочини);

запропоновано комплексні зміни до чинного КК України щодо вдосконалення кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту з урахуванням кращих практик деяких зарубіжних держав;

аргументовано ідею запровадження до чинного КК України легального визначення поняття стану сп'яніння, класифікації стану алкогольного сп'яніння на: 1) легке алкогольне сп'яніння, 2) алкогольне сп'яніння середнього ступеня та 3) сильне алкогольного сп'яніння, а також можливості застосування примусового лікування до осіб, які страждають на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію, що не виключає осудності;

визначено необхідність запровадження у чинному КК України відповідальності за залишення місця ДТП за умови наявності потерпілої особи;

вироблено підхід до вдосконалення покарань суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема: надано пропозиції передбачити можливість застосування довічного позбавлення права керувати транспортними засобами за конкретно визначені

злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпечності, з обов'язковим переглядом цього покарання на предмет можливості його заміни на позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання; запропоновано визначити обставини, які обтяжують та пом'якшують покарання за деякі кримінальні правопорушення (ст. 286 КК України);

удосконалено:

ідею про легальне визначення поняття кваліфікації кримінальних правопорушень;

вчення про спеціальну (професійну) та вікову осудність та запропоновано надання легального визначення останньої;

наукове розуміння функцій спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень;

набуло подальшого розвитку:

питання щодо місця кримінального правопорушення, яке полягає у протиправному заволодінні транспортним засобом, в Особливій частині КК України;

дослідження питання історії становлення вчення про спеціальних суб'єктів.

Все це дало змогу запропонувати нові кримінально-правові норми та зміни у редакції чинних кримінально-правових норм, які передбачають відповідальність суб'єктів за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що викладені у дисертаційному дослідженні положення можуть бути використані у:

науково-дослідній діяльності – при розробці напрямів подальшого вдосконалення кримінального права з формуванням основних засад попередження кримінально-протиправних посягань;

правотворчій діяльності – при підготовці змін та доповнень до чинного кримінального законодавства України;

правозастосовній діяльності – отримані висновки можуть використовуватися судовими і правоохоронними органами як рекомендації щодо здійснення профілактичних заходів та застосування окремих норм кримінального права;

навчальному процесі – при проведенні занять із загальної та особливої частин кримінального права, спецкурсів (Акт впровадження Національного університету «Одеська юридична академія»; Акт впровадження Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса));

правовиховній діяльності – при впровадженні положень існуючої кримінально-правової ідеології у правосвідомість фахівців та громадян у цілому.

Особистий внесок здобувача. Дисертація становить самостійне дослідження, висновки та пропозиції, викладені в дисертації, становлять особистий здобуток автора.

У статті, підготовленій у співавторстві з Н.А. Мирошніченко, здобувачем зазначено, що встановлення ознак спеціального суб'єкта кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту потребує вивчення значного масиву нормативно-правових актів (міжнародних договорів, законів України та підзаконних актів), які регламентують суспільні відносини у галузі транспорту, а також відповідної судової практики та наукової літератури; проаналізовано значення категорії спеціальної (професійної) осудності для суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Наукові ідеї та висновки, що належать співавтору опублікованої наукової праці, у дисертації не використовувалися.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертаційного дослідження обговорювалися на засіданнях кафедри кримінального права Національного університету «Одеська юридична

академія», висвітлені у доповідях на науково-практичних конференціях: всеукраїнській студентській науковій конференції «Верховенство права очима правників-початківців» (28 листопада 2015 року, м. Одеса); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Закарпатські правові читання» (21-23 квітня 2016 року, м. Ужгород); всеукраїнській конференції молодих вчених та студентів «Аеро-2016. Космічне та повітряне право» (24 листопада 2016 року, м. Київ); міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Актуальні проблеми теорії кримінальної законотворчості та практики правозастосування» (27 грудня 2016 року, м. Одеса); на міжнародній науково-практичній конференції «Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття» (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права) (17 червня 2022 року, м. Одеса); міжнародній науково-практичній конференції «Завдання кримінального права в умовах надзвичайного стану», присвяченій 25-річчю утворення Національного університету «Одеська юридична академія» (9 грудня 2022 року, м. Одеса); V Всеукраїнській науково-практичній конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (10 грудня 2021 року, м. Львів); круглому столі «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи» (23 вересня 2022 року, м. Львів); міжнародній науково-практичній конференції «Кримінальна юстиція сучасної України: виклики та перспективи», присвяченій до 75-річчя д.ю.н., проф. Ю. П. Аленіна (20 листопада 2021 року, м. Одеса); міжнародній науковій конференції «Проблеми впровадження нового Кримінального кодексу в правову систему України» (07 квітня 2021 року, м. Харків); круглому столі «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи» (11 червня 2021 року, м. Львів); міжнародній науково-практичній конференції «Кримінально-правова правотворчість: визначення та значення» (28 травня 2021 року, м. Одеса); круглому столі «Необережні кримінальні правопорушення: проблеми теорії

та практики» (28 січня 2022 року, м. Київ); науково-практичній конференції «Юридичні новели під час воєнного стану» (13 червня 2022 року, м. Харків); Всеукраїнській науковій конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку» (18 листопада 2022 року, м. Одеса); міжнародній науково-практичній конференції «Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень» (19 травня 2023 року, м. Одеса); VII Всеукраїнській науково-практичній конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (8 грудня 2023 року, м. Львів); Одеській науково-практичній конференції «Консервативно-ліберальні ідеї Одеської школи кримінального права» (24 листопада 2023 року, м. Одеса); міжнародній науково-практичній конференції «Європейські орієнтири розвитку України: науково-практичний вимір в умовах воєнних викликів» (26 квітня 2024 року, м. Одеса).

Публікації. Основні результати дослідження, що містяться в дисертації, відображено у 24 наукових публікаціях, з яких 3 статті опубліковано в наукових фахових виданнях, перелік яких затверджено МОН України, а також у 21 тезах доповідей на науково-практичних конференціях, симпозіумах, засіданнях круглих столів.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, які містять вісім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (347 найменувань) та додатків (56 додатків). Загальний обсяг дисертації становить 331 сторінку, із них основного тексту – 194 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНИЙ СУБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

1.1. Загальний суб'єкт кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту

Історичний аналіз законодавчого підходу до розуміння цього елемента складу кримінального правопорушення дає підстави стверджувати, що вітчизняний кримінальний закон завжди визнавав суб'єктом кримінального правопорушення виключно фізичну особу. Необхідно зазначити, що вперше законодавче визначення суб'єкта злочину було надано у КК України 2001 року у ч. 1 ст. 18: «Суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого, відповідно до цього Кодексу, може наставати кримінальна відповідальність» [130]. Водночас, у ч. 2 ст. 18 КК України було сформульоване визначення спеціального суб'єкта: «Спеціальним суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка вчинила у віці, з якого може наставати кримінальна відповідальність, злочин, суб'єктом якого може бути лише певна особа» [130]. Відсутність будь-якої ознаки загального, а для спеціального – ознак спеціального суб'єкта кримінального правопорушення виключає склад конкретного кримінально протиправного діяння й застосування до особи покарання. Ці вимоги стосуються і кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI Особливої частини КК України. Така значущість суб'єкта кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту потребує значної уваги до його дослідження.

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в юридичній літературі визначаються по-різному: В. А. Звіряка вважає, що суб'єктом транспортних кримінальних правопорушень є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку. А за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів (ст. 277 КК України) і деяких інших, указаних у ч. 2 ст. 22 КК України, відповідальність

настає з 14-річного віку. Деякі кримінальні правопорушення може вчиняти тільки спеціальний суб'єкт, наприклад, особа, яка керує транспортним засобом (ст. 286 КК України) [102, с. 450-476]; В. О. Навроцький стверджує, що суб'єкт більшості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту – загальний. Відповідальність за такі посягання настає з 16-річного віку. З 14-річного віку може настати відповідальність за кримінальні правопорушення, передбачені ст. 277 (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), ст. 278 (угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна), ч.ч. 2 та 3 ст. 289 (кваліфікуючий та особливо кваліфікуючий склад незаконного заволодіння транспортним засобом) КК України. Деякі кримінальні правопорушення, передбачені розділом XI Особливої частини КК України, може вчиняти лише спеціальний суб'єкт, зокрема працівник транспорту чи окремі категорії таких працівників (ст.ст. 276, 284-285, 287-288 КК України), або навпаки – особи, які не є працівниками транспорту (ст. 281 КК України), особа, яка керує транспортним засобом (ст. 286 КК України)» [165, с. 396-419]; В. І. Касинюк наполягає на тому, що суб'єктом транспортних кримінальних правопорушень є особа, яка досягла 16-річного віку. Лише за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України), а також незаконне заволодіння транспортним засобом при кваліфікуючих обставинах (ч.ч. 2 та 3 ст. 289 КК України) відповідальність настає з 14-річного віку. Деякі транспортні кримінальні правопорушення, наприклад, порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, може здійснювати лише працівник транспорту, тобто спеціальний суб'єкт (ст. 276 КК України) [110, с. 340-366]; Ю. А. Кармазін був переконаний, що суб'єкт кримінальних правопорушень, що розглядаються, у більшості випадків спеціальний – особа, яка управляє транспортним засобом, а також інші особи, які професійно зобов'язані

дотримуватися правил безпеки руху та експлуатації транспорту, у тому числі забезпечувати його безпечну експлуатацію (кримінальна відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення настає з 16-річного віку). За діяння, передбачені ст.ст. 277, 278, ч.ч. 2 та 3 ст. 289 КК України, – з 14-річного віку) [109, с. 448-469].

Аналіз існуючих точок зору щодо суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту дає змогу виокремити на цьому етапі дослідження такі ключові положення: 1) це фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку; 2) з 14-річного віку може настати відповідальність за кримінальні правопорушення, передбачені ст. 277 (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), ст. 278 (угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна), ч.ч. 2 та 3 ст. 289 (кваліфікуючий та особливо кваліфікуючий склад незаконного заволодіння транспортним засобом) КК України; 3) у деяких випадках це – спеціальний суб'єкт, зокрема, працівник транспорту чи окремі категорії таких працівників (ст.ст. 276, 284–285, 287–288 КК України), особи, які не є працівниками транспорту (ст. 281 КК України); особа, яка керує транспортним засобом (ст. 286 КК України). Проте, слід зазначити, що повна картина суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту можлива лише при з'ясуванні особливостей суб'єктів по кожному конкретному складу кримінальних правопорушень, що містяться в розділі XI Особливої частини КК України. Скористаємося таким підходом.

У 2018 році до КК України було введено категорію кримінального правопорушення та його поділ на два види: злочин та кримінальний проступок. Попри те, що для чинного кримінального законодавства України поняття «кримінальний проступок» є відносно новим, протягом тривалого часу воно досліджувалося у теорії кримінального права. Зокрема, у 2012 році колектив кафедри кримінального права Національного університету «Одеська юридична академія» опублікував монографію «Кримінальний

проступок у доктрині та законодавстві», яка містить ґрунтовне дослідження даної категорії [132].

Традиційно у теорії кримінального права кримінальний проступок розглядається як правопорушення, що характеризується нижчим ступенем суспільної небезпечності у порівнянні зі злочином і, відповідно, не пов'язане з покаранням у виді позбавлення волі.

Ще наприкінці 80-х років ХХ століття пропонувалося визнати кримінальними проступками групу злочинів, що не мають великої суспільної небезпеки, за які законом передбачено покарання у виді позбавлення волі, обмеження волі на строк менше двох років чи інше більш м'яке покарання, а також необережні діяння, що спричинили значну шкоду, за які законом передбачене покарання у виді позбавлення волі на строк менше п'яти років чи інше більш м'яке покарання. Таким чином, зазначена теоретична модель кримінального проступку виходила не тільки з меншого ступеня суспільної небезпечності цієї категорії діянь, але й враховувала форму вини, розмір збитків, а також встановлені межі покарання.

М. І. Хавронюк, проаналізувавши положення кримінальних законів держав континентальної Європи, доходить висновку, що до злочинів відносять діяння двох категорій. До першої категорії належать діяння, які визнавалися злочинами в усі часи існування євразійської цивілізації та які посягають на найважливіші цінності. До другої категорії належать порушення, вчинення яких опосередковано посягає на найважливіші цінності, у зв'язку із чим вказані діяння і визнаються де-юре злочинами, але де-факто такими не є. Останню категорію діянь М. І. Хавронюк іменує *quasi*-злочинами [340], і на сьогодні вона має чітке законодавче визначення, а саме: «кримінальний проступок».

Отже, кримінальний проступок за своїми властивостями займає проміжне положення між злочином та іншими видами деліктів (у випадку з проступками проти безпеки руху та експлуатації транспорту – між злочинами та адміністративними чи дисциплінарними правопорушеннями), що

зумовлює потребу у детальному визначенні особливостей їх складу задля чіткого розмежування зазначених категорій та правильної їх кваліфікації.

Перш ніж безпосередньо переходити до характеристики суб'єктів кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту, розглянемо особливості їх складу.

Щодо об'єкта посягання. В усі часи існувало одне й те ж коло суспільних відносин, порушення яких оголошувалось табу, що створило необхідність умовного поділу об'єктів кримінально-правової охорони на абсолютні та відносні. Злочин є вольовим актом людини, яким вона переступає певну межу, законом Божим встановлену, договором людським закріплену. У зв'язку з тим, що абсолютними і непорушними є тільки Божі заповіді-імперативи (не вбий, не вкради та інші), то злочином, перш за все, є порушення відносин між Богом та людиною. Тобто діянням, яке заподіює зло (злочин), є порушення лише «вертикальних», «боголюдських» відносин, що фактично втілені в природному праві й належать до першого покоління прав людини. До вказаних діянь сьогодні вчені відносять такі, що посягають на людину, її життя й здоров'я, тобто на біологічне начало, і заподіюють, перш за все, фізичну шкоду, а також посягають на свободу та недоторканність людей, їх об'єднання, засоби виробництва, власність.

Особливістю кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту є те, що такі об'єкти кримінально-правової охорони, як життя та здоров'я людини, не є основним об'єктом вказаних кримінальних правопорушень, проте часто виступають у якості додаткового об'єкта. І, фактично, саме наявність додаткового об'єкта у більшості з вказаних кримінальних правопорушень трансформує такі діяння з адміністративного чи дисциплінарного правопорушення на кримінальне.

Проілюструємо дану тезу наступним прикладом. Частиною 1 ст. 109 КУпАП передбачена відповідальність за самовільне без потреби зупинення поїзда [115]. Таке ж діяння – самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (стоп-краном чи шляхом роз'єднання повітряної гальмівної

магістралі або іншим способом), – якщо воно створило загрозу загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяло шкоду здоров'ю потерпілого, вже кваліфікується як кримінальний проступок (ч. 1 ст. 283 КК України). Отже, саме діяння – самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда – має: родовий об'єкт – суспільну безпеку; видовий об'єкт – безпеку руху та експлуатацію транспорту; безпосередній основний об'єкт – безпеку руху та експлуатацію залізничного транспорту. І саме наявність безпосереднього додаткового об'єкта посягання – життя й здоров'я людей – є принциповою й обумовлює кваліфікацію діяння як кримінального правопорушення.

Так, встановленню ознак кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту передуює встановлення факту порушення приписів нормативно-правових актів тих галузей законодавства, які стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту. Наприклад, для кваліфікації кримінального проступку за ч. 1 ст. 281 КК України необхідно встановити, яке саме правило безпеки польотів повітряних суден було порушено.

Отже, у конструкціях даного виду кримінальних проступків встановлення безпосереднього основного об'єкта посягання є первинним щодо заподіяння шкоди або створення небезпеки людському життю чи здоров'ю, оскільки якщо не буде встановлено порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту, то шкода, якою б вона не була, не може бути кваліфікована за відповідними статтями КК України, які передбачають відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту. У зв'язку з чим відсутність порушення правил безпеки польотів повітряних суден є прямою вказівкою на відсутність складу кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК України.

На необхідність встановлення ознак конкретних порушень норм права, які регламентують відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, звертає увагу Пленум Верховного Суду України, наприклад, у п. 3 Постанови «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», де зазначається, що при розгляді справ про кримінальні правопорушення, відповідальність за які встановлено статтями 286-288, 415 КК України, слід мати на увазі, що диспозиції сформульованих у них норм є бланкетними. У зв'язку з цим суди повинні ретельно з'ясовувати і зазначати у своїх рішеннях, у чому саме полягали названі у перелічених статтях порушення; норми яких правил, інструкцій, інших нормативних актів не додержано; чи є причинний зв'язок між цими порушеннями та передбаченими законом суспільно небезпечними наслідками [249].

Отже, конструкція більшості складів кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту сформульована таким чином, що поряд з безпосереднім основним об'єктом – безпекою руху або експлуатації певного виду транспорту, передбачається наявність безпосереднього додаткового об'єкта посягання – здоров'я, життя та інших цінностей, тобто тих, що належать до першого покоління прав людини і порушуються опосередковано через інші горизонтальні відносини.

Щодо об'єктивної сторони кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Конструкція об'єктивної сторони багатьох кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту сформульована таким чином: «Порушення правил ..., якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків» (ч. 1 ст. 276 КК України, ч. 1 ст. 281 КК України) або «Порушення правил ..., якщо це створило загрозу ...» (ч. 1 ст. 282 КК України) чи «[Певне діяння] ..., яке створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків» (ч. 1 ст. 279 КК України), «[Певне діяння] ..., якщо це створило загрозу загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяло шкоду здоров'ю потерпілого» (ч. 1 ст. 283 КК України). В інших випадках вказується на конкретний спосіб вчинення правопорушення. Наприклад, шляхом погрози вбивством, заподіяння тяжких тілесних

ушкоджень або знищення майна (ч. 1 ст. 280 КК України).

Тобто, в основі об'єктивної сторони більшості кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту лежить інша сукупність об'єктивних ознак (адміністративного чи дисциплінарного правопорушення), що обумовлює суміжну природу окремих кримінальних правопорушень. За своїми ознаками даний вид кримінальних проступків характеризується тим, що їх об'єктивна сторона охоплює діяння, які мають ознаки адміністративних або дисциплінарних правопорушень, а також – у більшості випадків – наслідки у виді створення загрози заподіяння шкоди.

Щодо суб'єктивної сторони кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Складність об'єктивних ознак обумовлює складність суб'єктивних ознак кримінальних проступків даного виду. Суб'єктивна сторона досліджуваного виду кримінальних правопорушень також має свої особливості, сутність яких полягає у поєднанні різного психічного ставлення до діяння як елемента складу кримінального правопорушення та до небезпечних наслідків або створення загрози їх заподіяння. Подібну конструкцію вини у теорії кримінального права інколи іменують змішаною або подвійною формою вини. Сутність змішаної вини полягає у психічному ставленні у формі умислу до діяння, а до наслідків – у формі необережності. При цьому діяння без наслідків є адміністративним або дисциплінарним правопорушенням. Вище ми наводили приклад щодо кваліфікації самовільного зупинення поїзда.

Проаналізувавши в загальному виді інші елементи складу кримінального правопорушення, перейдемо до безпосередньої характеристики ***загальних суб'єктів кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту.***

Частина 1 статті 279 КК України утворює склад кримінального проступку, об'єктивна сторона якого полягає у блокуванні транспортних комунікацій шляхом влаштування перешкод, відключення енергопостачання чи іншим способом, яке порушило нормальну роботу транспорту або

створювало небезпеку для життя людей, або настання інших тяжких наслідків.

Стосовно суб'єкта цього проступку існують такі погляди: 1) суб'єктом є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку [140, с. 629-653]; 2) суб'єктом є особа, яка досягла 16-річного віку (даний кримінальний проступок можуть вчиняти і працівники транспорту, які обслуговують транспортні комунікації) [110, с. 340-366].

Аналіз існуючих точок зору, чинного законодавства та судової практики надає можливість виокремити такі положення: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа; 2) така особа досягла 16-річного віку; 3) це можуть бути і працівники транспорту, які обслуговують транспортні комунікації.

На підставі викладеного вище пропонуємо таке теоретичне визначення суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 279 КК України: «Суб'єкт кримінального проступку, який полягає у блокуванні транспортних комунікацій, а також захопленні транспортних підприємств, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального проступку виповнилося 16 років».

Стосовно суб'єкта кримінального проступку, передбаченого **ч. 1 ст. 280 КК України (примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків)**, висловлюються такі думки: 1) це фізична осудна особа, що досягла 16-річного віку [102, с. 450-476]; 2) суб'єкт кримінального проступку загальний [166, с. 833-863]; 3) це особа, яка досягла 16-річного віку (якщо примушування здійснює службова особа щодо своїх підлеглих, то при наявності відповідних ознак відповідальність настає за сукупністю і за службове кримінальне правопорушення) [110, с. 340-366].

Таким чином, пропонуємо наступне теоретичне визначення суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 280 КК України: «Суб'єкт кримінального проступку, який полягає у примушуванні працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків, загальний; ним є

фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла 16-річного віку».

Що стосується аналізу практики правоохоронних органів, то можемо констатувати, що, відповідно до статистичної інформації, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора [237], за 2013-2023 роки було зареєстровано інформацію всього про 3 діяння, які містять ознаки, передбачені ст. 280 КК України (див. додаток 13).

Щодо суб'єкта кримінального проступку, *передбаченого ч. 1 ст. 283 КК України, яка встановлює відповідальність за самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда*, існують такі судження: 1) суб'єктом цього кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і не є працівником залізниці (аналогічні дії працівника залізниці кваліфікуються за ст. 276 КК України) [140, с. 629-653]; 2) суб'єкт цього кримінального правопорушення загальний (працівник залізничного транспорту за такі дії несе відповідальність за ст. 276 КК України) [166, с. 833-863]; 3) суб'єктом цього кримінального правопорушення є особа, яка досягла 16-річного віку.

Аналіз суджень, наведених вище, та законодавства дає змогу виокремити такі важливі положення: 1) суб'єктом цього кримінального проступку є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років; 2) таким суб'єктом не може бути працівник залізничного транспорту.

Такий підхід надає нам можливість запропонувати наступне теоретичне визначення суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 283 КК України: «Суб'єкт кримінального проступку, який полягає у самовільному без нагальної потреби зупиненні поїзда, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років. Такою особою не може бути працівник залізниці, оскільки дії такої особи підлягають кваліфікації за ст. 276 КК України».

Що стосується практичного застосування даної статті, то, відповідно до

даних Офісу Генерального прокурора України [237], за період 2013-2023 років було зареєстровано інформацію всього про 12 діянь, які мають ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 283 КК України (див. додаток 16).

Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК України). Стосовно суб'єкта цього кримінального правопорушення існують такі судження: 1) суб'єктом є особа, якій виповнилося 16 років [110, с. 340-366]; 2) суб'єктом кримінального проступку є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку [140, с. 629-653]; 3) суб'єкт кримінального правопорушення загальний [166, с. 833-863].

Аналіз чинного законодавства та існуючих точок зору надає нам можливість запропонувати таке теоретичне визначення суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України: «Суб'єкт кримінального проступку, який полягає у знищенні, підробці або заміні номерів, вузлів та агрегатів транспортного засобу, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років».

У літературі висловлено пропозицію щодо перенесення кримінально-правової норми про відповідальність за знищення, підроблення або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу як такої, що безпосередньо не стосується кримінально-правової охорони відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, до розділу XV Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування та об'єднань громадян». Основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України, названо порядок відносин між органами державного управління, фізичними та юридичними особами з приводу державної реєстрації та обліку транспортних засобів, їх митного оформлення, забезпечення офіційного інформаційного обігу у процесі використання транспортного засобу та вчинення цивільних правочинів. Відносини з

приводу безпеки руху та експлуатації транспортних засобів є лише одним із додаткових об'єктів зазначеного кримінального правопорушення [68, с. 6]. У КК Болгарії [6] і Латвії [9] знищення, підроблення або заміну ідентифікаційних номерів транспортних засобів віднесено, як і в Україні, до транспортних кримінальних правопорушень. Тим не менш, не виключається й інший варіант вирішення проблеми невідповідності суті кримінально-правових заборон і назви розділу XI Особливої частини КК України – уточнення назви цього розділу (можлива назва – «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху, експлуатації, порядку користування та реєстрації транспортних засобів») [91, с. 684].

Наведемо декілька прикладів із судової практики. Так, відповідно до вироку Корсунь-Шевченківського районного суду Черкаської області від 29.11.2023 у справі № 699/1129/23, Особа 1, який працював водієм АТ «Українська залізниця» регіональної філії Одеська залізниця, у квітні 2023 року обміняв належний йому автомобіль ВАЗ на автомобіль «Opel Vectra», 2001 року випуску, синього кольору, на іноземній реєстрації. Оскільки належних документів, які б надавали право користуватися цим автомобілем, в обвинуваченого не було, він додатково у квітні 2023 року придбав інший автомобіль «Opel Vectra», 2001 року випуску, у непридатному для керування стані разом зі свідоцтвом про реєстрацію цього автомобіля. Таким чином, маючи у володінні автомобіль «Opel Vectra», 2001 року випуску, синього кольору, на іноземній реєстрації (автомобіль 1) та автомобіль «Opel Vectra», 2001 року випуску, разом зі свідоцтвом про його реєстрацію, в непридатному для керування стані (автомобіль 2), діючи умисно, без дозволу органів з надання сервісних послуг МВС, з метою безперешкодного користування транспортним засобом, усвідомлюючи протиправність своїх дій, у порушення п. 7 Постанови Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх

типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів», у якому зазначено, що «експлуатація транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах або знищені чи підроблені, забороняється» [241], Особа 1 самостійно здійснив зварювальні роботи, пов'язані із заміною номера кузова автомобіля 1 на номер кузова з автомобіля 2 шляхом вирізання номерного майданчика з номером кузова з номерної панелі та перенесення її на автомобіль з іноземною реєстрацією на днище поруч з переднім пасажирським сидінням, де в автомобілів марки Opel Vectra знаходиться штатне місце розташування номера кузова. Особа 1 самостійно переклеїв ідентифікаційну табличку з інформаційно-довідковими даними на праву середню стійку кузова з автомобіля 1 на автомобіль 2 з іноземною реєстрацією. Після цього Особа 1 використовував автомобіль Opel Vectra, який раніше мав іноземну реєстрацію, із заміненями на ньому номером кузова та ідентифікаційним номером, з використанням на ньому номерного знака від іншого автомобіля. Під час керування цим транспортним засобом Особа 1 25.05.2023 був зупинений працівниками поліції, які вилучили цей автомобіль [62].

У вироку Деснянського районного суду м. Чернігова від 09.06.2023 у справі № 750/8062/23, суд, характеризуючи особу винного, зазначив, що останній тричі протягом року притягувався до адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху [60]. Очевидно, враховуючи саме таку характеристику особи, суд призначив покарання у виді обмеження волі з умовним звільненням, а не штраф, який у більшості випадків призначається судами за дане кримінальне правопорушення.

Цікавим також є вирок Луцького міськрайонного суду Волинської області від 15.05.2020 у справі № 161/5425/20 [63]. Так, Особа 1, здійснюючи функції представника влади, будучи працівником правоохоронного органу, з метою власного збагачення, всупереч інтересам служби, вступив у змову з Особа 2 та Особа 3 щодо заміни номера кузова транспортного засобу за

наступних обставин. Так, 19.09.2019 Особа 2 зустрілась з Особа 4, в ході розмови з яким повідомила про можливість за грошову винагороду у розмірі 700 доларів США замінити номер кузова транспортного засобу автомобіля марки «Volkswagen Golf 1.9 TDI», реєстраційний номер Республіки Польща, який перебуває у володінні останнього, та виготовити підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу (на пластиковій основі) із зазначеними недостовірними відомостями про реєстрацію транспортного засобу на державних номерних знаках України.

У подальшому, 05.10.2019, Особа 2, перебуваючи у попередній змові з Особа 1 та Особа 3, реалізуючи спільний умисел, отримала від Особа 4 зазначений транспортний засіб та цього ж дня передала його Особа 1 для подальшого транспортування до Особа 3 з метою заміни номера кузова. Цього ж дня Особа 1 зустрівся з Особа 3 у м. Луцьку, де останній оглянув вказаний транспортний засіб та здійснив подальше його транспортування до гаражного приміщення за адресою 1.

У подальшому, 08.10.2019, Особа 3, перебуваючи у гаражному приміщенні за адресою 1, змінив маркувальне позначення першопочаткового номера кузова транспортного засобу автомобіля марки «Volkswagen Golf 1.9 TDI», а також змінив реєстраційний номер вказаного транспортного засобу з реєстраційного номеру Республіки Польща на реєстраційний номер України.

Продовжуючи свої кримінально протиправні дії, цього ж дня, Особа 3 транспортував зазначений автомобіль в м. Луцьк, де спільно з Особа 2, після обговорення виконаної роботи по заміні номеру кузова, передали вказаний транспортний засіб зі зміненим номером кузова Особа 4, а останній передав раніше обумовлену суму грошових коштів у розмірі 350 доларів США для Особа 2 у присутності Особа 3.

Крім того, Особа 2, придбавши пристрій струменевого способу друку та пластикові картки для виготовлення шляхом нанесення на пластикову картку фонових зображень, текстової інформації, інших вихідних даних, підроблених офіційних документів, які видаються, посвідчуються

підприємствами, установами, організаціями з метою їх подальшого використання іншими особами, підробила, шляхом повного виготовлення сфальсифікованого документа, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу автомобіля марки «Volkswagen Golf», видане на прізвище Особа 4. Продовжуючи свої кримінально протиправні дії, Особа 2 незаконно збула шляхом передачі Особа 4 вказане підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, за що отримала винагороду у розмірі 350 доларів США.

Таким чином, дії Особа 2 кваліфіковані судом за ч. 2 ст. 28, ст. 290, ч. 1 ст. 358 КК України як заміна номера кузова транспортного засобу, вчинена за попередньою змовою групою осіб, а також підроблення іншого офіційного документа, який видається чи посвідчується підприємством, установою, організацією, з метою використання його іншою особою, та збут такого документа.

Дії Особа 1 та Особа 3 кваліфіковані за ч. 2 ст. 28, ст. 290 КК України як заміна номера кузова транспортного засобу, вчинена за попередньою змовою групою осіб.

Виходячи з аналізу судової практики, можна встановити, що найчастіше суб'єктом цього кримінального проступку є чоловіки, які володіють відповідними навичками. Також часто дане кримінальне правопорушення вчиняється у сукупності зі ст. 358 КК України. Окрім того, у 2022-2023 році помітна тенденція до зростання кількості вироків за даною статтею, що зумовлено посиленою перевіркою транспортних засобів на блокпостах.

1.2. Загальний суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України). Стосовно суб'єкта злочину, передбаченого ст. 277 КК України, у науковій літературі спостерігається єдність поглядів. Вважається, що ним є фізична осудна особа, яка досягла 14-річного віку.

Аналіз статичних даних за 2013-2023 роки, опублікованих на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України, дозволяє встановити, що за останні три роки кількість зареєстрованих діянь, які мають ознаки складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 277 КК України, суттєво знизилася (див. додатки 8-10) [237].

Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України). Стосовно суб'єкта злочину, передбаченого ст. 278 КК України, існують такі судження: 1) суб'єктом цього злочину є фізична осудна особа, яка досягла 14-річного віку [110, с. 340-366]; 2) таким суб'єктом можуть виступати й особи з числа членів екіпажу транспортного засобу, якщо вони не виконують обов'язкові розпорядження власника чи уповноваженого ним органу або органів управління рухом [166, с. 833-863]; 3) це можуть бути як працівники вказаних видів транспорту, так і сторонні особи [109, с. 448-469]; 4) за відповідною частиною ст. 278 КК України слід кваліфікувати угон або захоплення транспортного засобу, вчинений особою, яка є працівником цього виду транспорту та керує ним, і додаткової кваліфікації за ст. 276 КК України цей злочин не потребує [102, с. 450-476]; 5) суб'єкт злочину – особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років (це можуть бути як працівники вказаних видів транспорту, так і сторонні особи) [73, с. 562-566].

Аналіз задекларованих точок зору, чинного законодавства та судової практики дає змогу виділити такі принципові положення: 1) суб'єктом цього злочину є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 14 років; 2) це може бути як працівник вказаних видів

транспорту, так і стороння особа; 3) це може бути особа з числа членів екіпажу транспортного засобу, якщо вона не виконує обов'язкові розпорядження власника чи уповноваженого ним органу або органів управління рухом.

На підставі викладеного пропонуємо таке теоретичне визначення суб'єкта цього злочину: «Суб'єкт злочину, який полягає в угоні або захопленні залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 14 років».

Предметом даного кримінального правопорушення є залізничний рухомий склад, повітряні, морські чи річкові судна. Не можуть бути предметом цього кримінального правопорушення транспортні засоби, які вказані у примітці до ст. 286 КК України, адже відповідальність за незаконне заволодіння такими транспортними засобами настає за ст. 289 КК України.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 278 КК України, характеризується угоном або захопленням залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна. Угон відрізняється від захоплення тим, що він може вчинятися як таємним, так і відкритим способом, а захоплення відбувається тільки відкрито, набуваючи вигляду протиправного впливу на того, хто керує транспортним засобом. Також у випадку угону особа бажає негайно незаконно пересуватися залізничним рухомим складом, повітряним, морським чи річковим судном, а при захопленні цих транспортних засобів пересування можливе згодом. Угон відповідного транспортного засобу є закінченим злочином з моменту початку руху на транспортному засобі, а захоплення – з моменту встановлення контролю над транспортним засобом.

Вчинення працівником транспорту угону або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна не виключає інкримінування ст. 278 КК України.

Захоплення повітряного судна віднесено, як і в Україні, до транспортних

злочинів, зокрема, у Болгарії [6], Латвії [9], Молдові [1]. Водночас існує чимало держав (наприклад, Азербайджан [5], Вірменія [4], Грузія [8], Казахстан [17], Польща [14]), в яких зазначене діяння розглядається як злочин проти громадської безпеки.

Аналізуючи статистичні дані за 2013-2023 роки, опубліковані на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], зазначимо, що у 2023 році було зареєстровану рекордну кількість повідомлень про діяння, що мають ознаки злочину, передбаченого ст. 278 КК України (див. додаток 11).

Стаття 286 КК України, яка встановлює відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, також передбачає наявність загального суб'єкта. В.О. Навроцький писав, що суб'єктом цього злочину визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право. Це може бути: водій, інструктор чи майстер виробничого навчання, який керує навчальним водінням; службова особа, яка дає водію обов'язкові для виконання вказівки. При цьому не мають значення наявність чи відсутність в особи права володіння чи користування цим транспортним засобом, посвідчення на право керування транспортним засобом. Військові за порушення правил водіння або експлуатації бойової, спеціальної чи транспортної машин відповідають, за наявності необхідних підстав, за ст. 415 КК України [166, с. 833-863]; 2) О.В. Микитчик вважає, що суб'єкт злочину – фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла 16-річного віку і керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право (за певних умов до відповідальності за коментованою статтею може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо)) [140, с. 629-653]. Інші автори, в певній мірі, повторюють ці погляди. В.М. Бурдін не погоджується з твердженням, що суб'єктом злочину,

передбаченого ст. 286 КК України, визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право. Адже виникає питання про те, чи поширюється обов'язок дотримуватися певних правил безпеки на особу, яка формально не включена в систему відповідних правових відносин? На це запитання вчений дає негативну відповідь і вважає, що від злочина, який незаконно заволодів транспортним засобом, або від особи, яка позбавлена чи взагалі не має права керувати транспортним засобом, не можна вимагати проходження техогляду і оформлення договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності, а також дотримання всіх інших вимог керуванням транспортним засобом. Всі діяння такої особи щодо транспортного засобу знаходяться поза сферою правового регулювання, адже особа, яка заволоділа таким транспортним засобом, не стала повноправним суб'єктом відповідних транспортних відносин і на неї не поширюються вимоги, які стосуються законного володільця чи власника [51, с. 13-17].

Ми не погоджуємося з цією точкою зору, адже незалежно від того, на законних підставах особа керує транспортним засобом, чи ні, її діяльність від того не стає менш небезпечною. Проте зумовлюється це фактом використання (законного чи незаконного) особою джерела підвищеної небезпеки, яким є транспортний засіб. У науковій літературі цілком правильно підкреслюється, що суттєвою ознакою будь-якого джерела підвищеної небезпеки є його властивість, яка вказує на високий ступінь ймовірності заподіяння суспільно небезпечних наслідків у випадку порушення правил безпеки.

Вирішальною у дискусії щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 286 КК України, стала постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду ВС від 4 вересня 2023 року у справі № 702/301/20 (провадження № 51-944кмо23), у якій наголошується, що «суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку (загальний) і керує транспортним засобом,

незалежно від того, чи має вона на це право. Отже, додаткових вимог до суб'єкта, а саме наявності у нього права на керування транспортними засобами, ст. 286 КК України не містить» [227].

Зазначене вище дає нам змогу запропонувати таке визначення суб'єкта цього злочину: «Суб'єкт злочину, який полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років та яка керувала транспортним засобом (так званий фактичний водій), незалежно від того, чи мала така особа посвідчення водія, чи вміла вона керувати транспортним засобом, вчинила вона порушення на власному, чужому або службовому транспортному засобі».

Суб'єктом даного злочину може бути також особа, яка навчає водінню іншу особу (наприклад, інструктор), якщо нею не було вжито відповідних заходів для відвернення суспільно небезпечних наслідків. Але якщо особа, яка навчається водінню, всупереч вказівкам майстра, інструктора чи іншої особи, яка навчає водінню, вчиняє порушення ПДР, якому не було реальної можливості запобігти, вона підлягає кримінальній відповідальності на загальних підставах.

З розглядуваним злочином пов'язане ще одне дискусійне питання. Мова йде про кримінальну відповідальність особи, яка заподіяла шкоду життю чи здоров'ю під час керування транспортним засобом у лісі, полі, автосалоні чи внутрішніх територіях підприємств. Тобто йдеться про ті місця, на які формально не поширюються правила дорожнього руху. Щодо даного питання Пленум Верховного Суду України висловив певні застереження у Постанові від 23 грудня 2005 року № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також адміністративні порушення на транспорті». Так, зокрема, у п. 5 зазначеної постанови вказується, що відповідальність за ст. 286 КК України настає незалежно від

місця, де були допущені порушення правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини (на магістралі, шосе, вулиці, залізничному переїзді, полі, території підприємства, у дворі тощо) [249]. Разом із тим, треба відзначити, що правила дорожнього руху регламентують поведінку учасників дорожнього руху на тих ділянках місцевості, які спеціально призначені для руху транспортних засобів. Очевидно, що поле, ліс, приміщення автосалонів тощо не можуть вважатися місцями, спеціально призначеними для руху транспортних засобів. Проте, знову ж таки, треба погодитися, що суспільна небезпека вчиненого діяння та його наслідків від цього не зменшується, адже мова йде про використання джерела підвищеної небезпеки. І в цьому відношенні не має значення, чи використовувався він відповідно до певних правил, чи ні.

Ми погоджуємося з В.А. Мисливим, що однією з причин цих діянь є застосування невідповідних прийомів і відсутність достатніх навичок безпечного керування швидкісними, потужними автомобілями. Хоча біологічні властивості не є першоджерелами цих діянь, такі якості водіїв, як концентрація уваги, час реакції, швидкість прийняття рішення, впливають на їх вчинення. Зокрема, це: неуважність, розгубленість, уповільнена реакція, погана сконцентрованість, втома, тощо. І хоча умови життєдіяльності, напружена праця знижують ключові психофізіологічні якості водіїв, реальний вплив цих факторів на аварійність не з'ясовується [149].

Необхідно зазначити, що рухомий склад метрополітену не визнається транспортним засобом у розумінні ст. 286 КК України, незважаючи на те, що метрополітен може бути віднесений до міського електротранспорту. За технічними характеристиками метрополітен належить до залізничного транспорту, а його технічна регламентація здійснюється центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту, у зв'язку з чим порушення правил безпеки руху або експлуатації метрополітену треба кваліфікувати за ст. 276 КК України.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1

ст. 286 КК України, характеризується порушенням (дія або бездіяльність) правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що заподіяло потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. Кримінальне правопорушення може бути вчинене шляхом дії або бездіяльності (проїзд на заборонений сигнал світлофора, перевищення встановленої швидкості руху, неправильний обгін, невиконання вимог дорожніх знаків, порушення порядку перевезення пасажирів або вантажів, експлуатація технічно несправного транспортного засобу).

Диспозиція ст. 286 КК України носить бланкетний характер, а тому у вироку суд має чітко вказати, положення яких саме нормативно-правових актів було порушено. Необхідно також встановити, чи є діяння порушенням правил безпеки дорожнього руху або правил експлуатації транспорту. Наприклад, вироком Кіровського районного суду АРК Особу 1 було засуджено за ч. 2 ст. 286 КК України за те, що, керуючи автомобілем, він під час руху заднім ходом допустив порушення правил дорожнього руху і вчинив наїзд на пішохода. Останній отримав тяжкі тілесні ушкодження, від яких настала смерть. Колегія суддів Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду виключила з вироку районного суду вказівку на порушення Особою 1 правил експлуатації транспорту, оскільки в судовому засіданні не було встановлено обставин, які б свідчили про наявність в автомобілі технічних несправностей, за яких його експлуатація була б заборонена [69, с. 39].

На відміну від ст. 286 КК України, яка містить позбавлене конкретики формулювання «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту», ст. 315с КК ФРН чітко називає ті грубі порушення ПДР, які за умови створення небезпеки для фізичної цілісності або життя іншої людини чи чужої речі, що має значну цінність, визнаються злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху. Це може проявлятися у наступному: якщо особа під час дорожнього руху: 1) керує транспортним засобом, хоча вона не у змозі безпечно ним керувати: а) внаслідок вживання

алкогольних напоїв чи інших одурманюючих речовин або б) через розумові чи фізичні вади, або 2) з грубим порушенням ПДР і з необережності: а) не дотримується переваги, б) неправильно виконує обгін або іншим чином неправильно керує під час обгону, в) неправильно їде в районі пішохідних переходів, г) їде занадто швидко в місцях з поганою видимістю, на перехрестях доріг, вузлах або залізничних переїздах, д) не тримається правого боку дороги у місцях з недостатньою видимістю, е) повертає, їде назад чи всупереч напрямку руху або намагається зробити це на автомагістралі чи головній дорозі, або є) не робить транспортні засоби, які зупинилися чи зламалися, розпізнаваними на достатній відстані, хоча це необхідно для забезпечення безпеки руху [13].

Вважаємо підхід, використаний законодавцем ФРН, який полягає у зазначенні найбільш небезпечних порушень ПДР, досить цікавим, однак неприйнятним для нашої правової системи, адже саме бланкетний характер формулювання диспозицій певних статей чинного КК України дає змогу охопити весь масив нормативно-правових актів, які регулюють ті чи інші відносини, що дозволяє уникнути можливих маніпуляцій.

Не виключені ситуації, коли з боку особи, яка керує транспортним засобом, має місце порушення правил дорожнього руху, яке не перебуває у причинному зв'язку з наслідками, що настали; ці наслідки стали результатом дії сил природи, неправомірної поведінки потерпілого чи інших учасників дорожнього руху, прихованих дефектів транспортних засобів тощо. В юридичній літературі з цього приводу наводиться такий приклад. Водій на автомобілі швидкої медичної допомоги з несправними гальмами виїхав за викликом до хворого. Проїжджаючи вулицею, він побачив велосипедиста, подав звуковий сигнал та почав об'їжджати велосипедиста з лівої сторони у напрямку руху з дотриманням правил обгону. У цей момент велосипедист несподівано повернув уліво, вдарився в передню частину автомобіля та від отриманої травми загинув. Водія швидкої було притягнуто до відповідальності за порушення правил безпеки руху, яке спричинило смерть

потерпілого. Однак суд виправдав його, вказавши, що порушення правил дорожнього руху (їзда з несправними гальмами) не є причиною наслідку; смерть велосипедиста настала, оскільки потерпілий сам порушив відповідні правила. У цьому випадку був відсутній причиновий зв'язок між діянням і наслідком [91, с. 695].

Проілюструємо зазначені вище положення ще одним прикладом. Особа 1, який керував автомобілем та встановив, що закінчилося пальне, зупинився на проїжджій частині дороги, не виставивши на порушення правил дорожнього руху знак аварійної зупинки. Особа 2, який рухався у попутному напрямку на автомобілі із перевищенням встановленої швидкості, об'їжджаючи автомобіль Особи 1, виїхав на зустрічну смугу, де зіткнувся з легковим автомобілем, водій якого внаслідок аварії загинув. Винуватцем аварії було визнано Особу 2, який, як було встановлено, завчасно побачив автомобіль, що стояв на проїжджій частині дороги, однак виїхав на смугу зустрічного руху і не вжив заходів щодо зниження швидкості і зупинки керованого ним автомобіля. Врешті-решт суд вирішив, що порушення правил дорожнього руху, допущене першим водієм – Особою 1 (невстановлення знаку аварійної зупинки), не перебуває у причиновому зв'язку з аварією, оскільки встановлення цього знаку у ситуації, що склалася, не запобігло б аварії [91, с. 696].

Якщо суспільно небезпечні наслідки перебувають у причиновому зв'язку з порушеннями правил дорожнього руху, допущеними двома або більше водіями, всі порушники, за наявності в їх поведінці ознак складу аналізованого кримінального правопорушення, мають нести відповідальність за ст. 286 КК України. Наведемо такий приклад.

Особа 1, керуючи автобусом, порушив правила дорожнього руху і допустив зіткнення з мотоциклом під керуванням Особи 2, внаслідок чого останньому були спричинені тілесні ушкодження середньої тяжкості. Особа 1 перед виконанням розвороту ліворуч на своїй смузі руху не зайняв крайнього лівого положення, а знаходився в положенні, за якого перед

виконанням розвороту він мав пересвідчитися у безпечності свого маневру і надати перевагу в русі транспортному засобу, який рухався в попутному напрямку за ним. Однак Особа 1 цих вимог правил дорожнього руху не виконав, що і стало причиною настання ДТП. Вироком Вишгородського районного суду Особу 1 було визнано винним у вчиненні злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України [59].

Вважаючи, що суд неправильно вирішив питання про причиновий зв'язок як обов'язкову ознаку об'єктивної сторони складу даного злочину, Особа 1 оскаржував рішення суду першої інстанції.

Зазначимо, що всі винесені судові рішення містять чітку вказівку на порушення Особою 1 конкретних пунктів правил дорожнього руху, на тяжкість отриманих потерпілим тілесних ушкоджень, а так само констатують наявність прямого причиново-наслідкового зв'язку між порушенням винним правил дорожнього руху і отриманням тілесних ушкоджень потерпілим. Щоправда, жодна судова інстанція не висловилася з приводу особливостей встановлення причинового зв'язку, стверджуючи, що цей зв'язок є прямим.

Наявність останнього викликала заперечення з боку сторони захисту на тій підставі, що негативні для Особи 2 наслідки настали внаслідок його неправомірної поведінки, а не діяння Особи 1. Як засвідчило ознайомлення з судовими рішеннями, на які посилається Особа 1 як на такі, що винесені у кримінальних справах, подібних до його справи, за аналогічних обставин, суди визнавали причиною настання суспільно небезпечних наслідків порушення, схожі з констатованими в діях водія мотоцикла Особи 2. Автотехнічна експертиза і суди визнали встановленим факт порушення потерпілим правил дорожнього руху (пункт 12.3), оскільки він мав можливість відвернути зіткнення з автобусом [59].

У судовій практиці поширені випадки, коли суспільно небезпечні наслідки стають результатом спільних (проте неузгоджених між собою) дій різних учасників дорожнього руху – коли порушення правил безпеки з боку однієї особи, викликаючи порушення правил іншою особою, перебуває у

причиновому зв'язку зі злочинним результатом. Такий причиновий зв'язок носить чітко виражений опосередкований характер, однак і його достатньо для обґрунтування кримінальної відповідальності за транспортний злочин.

В аналізованій ситуації кожен з водіїв транспортних засобів (автобуса і мотоцикла) допустив порушення правил дорожнього руху, що врешті-решт призвело до спричинення тілесних ушкоджень одному з них. Подумки виключивши з розглядуваного ланцюга подій діяння Особи 1 у вигляді порушення ним правил дорожнього руху, переконуємось у тому, що без нього наслідок у вигляді тілесних ушкоджень Особі 1 не настав би. Враховуючи, що порушення Особою 1 правил дорожнього руху призвело до спричинення тілесних ушкоджень Особі 2, то кримінальній відповідальності має підлягати лише Особа 1, адже тільки в його діянні містяться всі ознаки складу кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України.

У поведінці Особа 2 немає складу кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, через відсутність відповідних суспільно небезпечних наслідків – через те, що шкода здоров'ю була заподіяна лише порушнику – тому, хто керував транспортним засобом, а не іншій особі.

Особа 1 мав рацію, коли в заяві про перегляд ухвали Вищого спеціалізованого суду вказував на неправильність твердження судів про прямий характер причинового зв'язку між порушенням ним правил дорожнього руху і заподіянням шкоди здоров'ю Особи 2. Проте на остаточний висновок про те, що Особою 1 вчинено необережний злочин, караний за ч. 1 ст. 286 КК України, ця допущена судами неточність не впливає, адже у теорії кримінального права загальновизнаним є той факт, що кримінально-правове значення має і опосередкований причиновий зв'язок, коли в заподіяння злочинного результату втручається поведінка третіх осіб або інших зовнішніх сил. Так, особливістю причинового зв'язку у злочинах проти безпеки руху або експлуатації транспорту є поширена ускладненість

цього зв'язку поведінкою самого потерпілого. При цьому, як зазначається в літературі, у якій спеціально досліджується специфіка причинового зв'язку при вчиненні транспортних злочинів, вина потерпілого не усуває наявності причинового зв'язку; заподіяна шкода перебуває у причиновому зв'язку як з порушенням правил, допущеним одним водієм транспортного засобу (тобто Особою 1), так і з необачною поведінкою самого потерпілого. У даному випадку це Особа 2, який також порушив правила дорожнього руху.

Отже, у випадках обопільного порушення правил дорожнього руху, кожне з яких призводить до спричинення суспільно небезпечних наслідків, кримінальній відповідальності мають підлягати ті особи, у діяннях яких вбачаються всі ознаки складу злочину, передбаченого відповідною частиною ст. 286 КК України. Такою особою в розглянутій ситуації є Особа 1. Інші учасники дорожнього руху за наявності підстав могли бути притягнені до адміністративної або цивільно-правової відповідальності.

Судова палата у кримінальних справах Верховного Суду України постановою від 24 січня 2013 року відмовила в задоволенні заяви Особи 1 про перегляд ухвали колегії суддів судової палати у кримінальних справах Вищого спеціалізованого суду щодо нього, але з міркувань, відмінних від наведених вище. Мотивуючи свою позицію, Верховний Суд України зазначив, що в судових рішеннях, наданих для порівняння, встановлено, що винні під час керування транспортними засобами, рухаючись попереду, не займали на проїзній частині того положення, яке займав Особа 2. Відповідно, причинами настання цих ДТП були порушення інших правил дорожнього руху [191].

Але у разі, коли суспільно небезпечні наслідки настають 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 їх недотримання іншим, і чи мав перший можливість уникнути ДТП 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, яка керувала транспортним засобом (п. 7 Постанови Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні порушення на транспорті») [249].

У підготовленому Верховним Судом України узагальненні практики розгляду судами кримінальних справ про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту подібні ситуації пов'язуються з особливостями суб'єктивної сторони вчиненого. Якщо учасник руху, який створив аварійну ситуацію, позбавив водія, який потрапив у таку ситуацію, можливості однозначно прогнозувати розвиток подій, це свідчить про те, що дії такого водія є вимушеними і не можуть вважатися суспільно небезпечними. Йдеться, ймовірно, про казус, хоча, на нашу думку, у цьому разі доречніше вести мову про відсутність складу кримінального правопорушення у зв'язку з відсутністю ознаки об'єктивної сторони кримінального правопорушення [249].

Згідно з офіційними публікаціями, світова статистика смертності від ДТП виключно внаслідок порушення правил безпеки руху транспорту і невідповідності стану вулично-дорожньої мережі рівню його інтенсивності становить біля 1,5 млн осіб, що отримало назву «криваві війни на дорогах». Згідно зі Стратегією і Державною програмою до 2024 року, передбачалася низка заходів із підвищення рівня безпеки дорожнього руху і скорочення смертності від ДТП щонайменше на 30 % [250]. Смертність і травматизм – це похідні (але не другорядні) наслідки часто умисного недотримання учасниками дорожнього руху відповідних правил.

Якщо звернутися до статистичної інформації, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора [237], можна встановити, що частка злочинів, передбачених ст. 286 КК України, серед загальної кількості

кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту із року в рік залишається високою та становить: у 2013 році – 56 %, у 2014 році – 41,2 %, у 2015 році – 45,3 %, у 2016 році – 43,1 %, у 2017 році – 45,9 %, у 2018 році – 47,2 %, у 2019 році – 50,7 %, у 2020 році – 56,1 %, у 2021 році – 59 %, у 2022 році – 49,9 %, у 2023 році – 64,2 % (див. додатки 19-22).

Показовою при вивченні питань, пов'язаних із цим злочином, є вже згадана вище Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду у справі № 702/301/20 від 04 вересня 2023 року [227]. Так, відповідно до тексту Постанови, вироком Маньківського районного суду Черкаської області від 14 вересня 2022 року Особа 1 визнано винуватим і засуджено за те, що він 23 лютого 2020 року приблизно о 18 годині 50 хвилин, *не маючи посвідчення водія на право керування транспортним засобом*, керуючи технічно справним автомобілем марки «MERCEDES-BENZ 250», рухаючись в населеному пункті по вул. Центральна в с. Сатанівка Монастирищенського району Черкаської області, в порушення вимог пунктів 2.3.б), 2.1.а), 10.1, 1.10 Правил дорожнього руху проявив неуважність, не стежив за дорожньою обстановкою, перед зміною напрямку руху не переконався, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, з'їхав з проїзної частини на праве узбіччя по напрямку свого руху, яке не призначене для руху транспортних засобів, де допустив наїзд на пішохода Особа 2. Внаслідок ДТП Особа 2 отримала тяжкі тілесні ушкодження, що спричинили її смерть. Вироком суду першої інстанції Особа 1 засуджено за ч. 2 ст. 286 КК України до покарання у виді позбавлення волі на строк 4 роки без позбавлення права керувати транспортними засобами. На підставі ст.ст. 75, 104 КК України Особа 1 звільнено від відбування покарання з випробуванням зі встановленням іспитового строку тривалістю 2 роки та покладено на нього обов'язки, передбачені ст. 76 КК України. Ухвалою Черкаського апеляційного суду від 16 листопада 2022 року зазначений вирок суду першої інстанції щодо Особа 1 залишено без змін, а апеляційну скаргу прокурора у кримінальному

провадженні - без задоволення.

У касаційній скарзі прокурор, посилаючись на істотне порушення вимог кримінального процесуального закону, неправильне застосування закону України про кримінальну відповідальність, невідповідність призначеного покарання тяжкості кримінального правопорушення та особі засудженого внаслідок м'якості, просить скасувати ухвалу апеляційного суду щодо Особа 1 і призначити новий розгляд у суді апеляційної інстанції. Зокрема, прокурор вказує на те, що апеляційний суд в порушення вимог ст.ст. 370, 419 КПК України не навів докладних мотивів та підстав залишення без задоволення доводів апеляційної скарги прокурора про необхідність призначення Особа 1 додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами. Вважає висновки суду апеляційної інстанції про відсутність підстав для призначення Особа 1 за ч. 2 ст. 286 КК України додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами неправильними, оскільки відсутність посвідчення водія не виключає можливість застосування до особи такого додаткового покарання та не перешкоджає його застосуванню. Зазначає, що призначення Особа 1 лише основного покарання без додаткового у виді позбавлення права керувати транспортними засобами, враховуючи конкретні обставини кримінального провадження, суспільну небезпечність кримінального правопорушення та спричинені наслідки, не є справедливим і достатнім для його виправлення, не відповідає меті покарання та є м'яким.

Колегія суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду ухвалою від 05 квітня 2023 року зазначене кримінальне провадження на підставі ч. 2 ст. 434-1 КПК України передала на розгляд Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду. Таке рішення колегія суддів прийняла у зв'язку із тим, що вважала за необхідне відступити від висновків про застосування норми права у подібних правовідносинах, викладених у постановках колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 22 січня

2019 року (справа № 708/40/18) [193] та від 01 лютого 2022 року (справа № 130/1011/20) [205]. У постанові колегії суддів Другої судової палати від 22 січня 2019 року (справа № 708/40/18) суд змінив вирок суду першої інстанції та ухвалу апеляційного суду, виключивши рішення про призначення засудженому за ч. 3 ст. 286 КК України додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами. При цьому колегія суддів зазначила, що засуджена особа не отримувала посвідчення водія на право керування транспортними засобами відповідної категорії згідно зі ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» та п. 2 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 травня 1993 року № 340, а тому суд не вправі призначити таке додаткове покарання [205]. Обґрунтовуючи свою позицію в ухвалі від 05 квітня 2023 року, якою зазначене кримінальне провадження на підставі ч. 2 ст. 434-1 КПК України передано на розгляд Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду, колегія суддів посилається також на постанову колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 28 листопада 2019 року (справа № 127/22049/18), у якій колегія суддів погодилася з рішеннями судів першої та апеляційної інстанцій щодо призначеного засудженому за ч. 2 ст. 286 КК України додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами, хоча він не мав посвідчення водія на право керування транспортним засобом категорії «А». При цьому колегія суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду, яка передала кримінальне провадження на розгляд Об'єднаної палати, погодилася з таким застосуванням норм закону України про кримінальну відповідальність і дійшла висновку, що згідно з чинними положеннями ст. 55 КК України у випадку, коли санкцією відповідної частини статті Особливої частини КК України передбачено можливість призначення особі додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами, суд, визнаючи

особу винуватою у вчиненні відповідного кримінального правопорушення, має право призначити цій особі таке додаткове покарання незалежно від того, чи обвинувачений отримував раніше посвідчення на право керування транспортними засобами взагалі або щодо транспортних засобів певної категорії зокрема. Зміст ст. 55 КК України, на думку колегії суддів, не містить щодо цього жодних законодавчих заборон чи обмежень.

Об'єднана палата звертає увагу на те, що безпосередньо у ст. 55 КК України не встановлено обмежень щодо призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами, коли воно передбачене у санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини КК України, особам, які на момент вчинення кримінального правопорушення не мали права керувати транспортними засобами. Враховуючи зазначене, виходячи з аналізу положень ст.ст. 1, 50, 55, 65, 286, 286-1 КК України, особі, яку визнано винуватою у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого відповідною частиною ст.ст. 286, 286-1 КК України, суд може призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами незалежно від того, чи мала така особа на момент вчинення кримінального правопорушення отримане у передбаченому законом порядку посвідчення на право керування транспортними засобами [227].

Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України).

Щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 289 КК України, існують такі думки: 1) суб'єкт злочину – фізична осудна особа, яка досягла 16-річного (ч. 1 ст. 289 КК України) або 14-річного віку (ч.ч. 2, 3 тієї ж статті). Суб'єктом злочину, передбаченого ст. 289 КК України, не можна визнавати осіб, які є співвласниками або законними користувачами транспортного засобу; працівників підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності, які без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; службових осіб, наділених повноваженнями щодо використання чи експлуатації транспортних засобів [140, с. 629-653];

2) суб'єктом злочину, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України, є особа, яка досягла 16-річного віку, а злочинів, передбачених ч.ч. 2 та 3 цієї статті, – 14-річного віку. Судова практика не визнає суб'єктом цього злочину членів сім'ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими він закріплений, а також службових осіб, наділених повноваженнями щодо користування чи експлуатації транспортних засобів [110, с. 340-366]; 3) суб'єктом злочину є особа, яка не має права на користування транспортним засобом, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння. Суб'єктами цього злочину не можуть виступати: а) водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємства, установи, організації, в яких працюють такі водії; б) особи, відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, закріплених за ними (начальник колони, інженер з експлуатації тощо); в) особи, яким власник видав доручення на управління транспортним засобом; г) співвласник транспортного засобу; д) особи, які користуються транспортним засобом за згодою власника чи користувача, хоча б ця згода і не була належно оформлена [166, с. 833-863].

Аналіз існуючих публікацій дає змогу виокремити такі принципові положення щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 289 КК України: 1) суб'єктом злочину є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину (за ч. 1 ст. 289 КК України) виповнилося 16 років, а щодо кваліфікованого та особливо кваліфікованого складів, передбачених ч.ч. 2 та 3 ст. 289 КК України, - 14 років; 2) суб'єктом цього злочину є особа, яка не має права на користування транспортним засобом, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння; 3) суб'єктами цього злочину не можуть виступати: а) особи, які є співвласниками транспортного засобу; б) члени сім'ї власника транспортного засобу; в) законні користувачі транспортного засобу (водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємств, установ, організацій, в яких працюють такі водії, незалежно від форми власності), що без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; г) особи, які користуються транспортним

засобом за згодою власника чи законного користувача, хоча б ця згода і не була належно оформлена; д) службові особи, наділені повноваженнями щодо користування чи експлуатації транспортних засобів; ж) особи, відповідальні за технічний стан та експлуатацію закріплених за ними транспортних засобів (начальник колони, інженер з експлуатації тощо); з) особи, яким власник видав доручення на управління транспортним засобом.

На підставі викладеного вище пропонуємо таке теоретичне визначення суб'єкта цього злочину: «суб'єкт злочину, який полягає у незаконному заволодінні транспортним засобом, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину (за ч. 1 ст. 289 КК України) виповнилося 16 років, а за ч.ч. 2 і 3 цієї ж статті – 14 років, і яка не має права на користування транспортним засобом, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння».

Постає питання про виправданість включення до розділу XI Особливої частини КК України ст. 289, присвяченої незаконному заволодінню транспортним засобом. Існує точка зору, згідно з якою це кримінально каране діяння як таке, що безпосередньо не пов'язане з безпекою дорожнього руху, має бути віднесене до кримінальних правопорушень проти власності. Подібним чином вирішується питання про місцезнаходження заборони про угон автотransпортних засобів у кримінальному законодавстві Польщі [14] та ФРН [13].

Водночас, на цю проблему можна поглянути й з іншого боку, вбачаючи суспільну небезпеку кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, передусім у створенні неконтрольованого використання транспортних засобів. Незаконне заволодіння транспортними засобами нерідко здійснюється особами, які перебувають у стані сп'яніння, не знають особливостей того чи іншого транспортного засобу, тощо. Як наслідок, значна кількість ДТП трапляється саме на тих транспортних засобах, якими незаконно заволоділи. Очевидно, подібними міркуваннями керувався і законодавець Болгарії, який відніс до транспортних злочинів протизаконне

проникнення у чужий механічний транспортний засіб без згоди власника [6]. Так само вирішується це питання у Молдові [1] та Узбекистані [11].

Своєрідна заохочувальна норма міститься у ст. 244 КК Іспанії. Тут зазначається, що викрадення чужого автомобіля або мотоцикла вартістю понад 400 євро без наміру їх привласнити, якщо вони протягом 48 годин повернуті у тому самому стані, карається арештом або штрафом. Якщо транспортний засіб у вказаний строк не повернутий, призначається покарання вже у виді позбавлення волі [3].

З аналізу статистичної інформації за 2013-2023 роки, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], можна встановити, що дане кримінальне правопорушення належить до одного з найпоширеніших серед правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Так, наприклад, у 2014 році частка кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України, серед загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту становила більше 50 %. Однак, варто зазначити, що станом на 2023 рік було зареєстровано найменшу за 10 років кількість повідомлень про діяння, які містять ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Аналізуючи статистичну інформацію більш детально, зазначимо, що з року в рік наявний стабільний відсоток вказаних кримінальних правопорушень, які вчиняються у стані сп'яніння, а також неповнолітніми особами (див. додатки 27-30).

Порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України). Ця норма є «правонаступницею» ст. 217 КК Української РСР 1960 року [131] і в редакції 2001 року майже не зазнала змін. 24 вересня 2008 року законодавець вніс зміни до диспозиції цієї норми і передбачив у ній відповідальність не лише за порушення чинних на транспорті правил, що убезпечують рух, а й за порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки [232].

Аналізована норма має бланкетну диспозицію, тобто для з'ясування ознак дії (бездіяльності) необхідно звернутися до підзаконних нормативних актів, які встановлюють правила, що забезпечують рух, або ж до правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів.

Обов'язкова ознака об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 291 КК України, включає діяння, яке може мати дві форми: 1) порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух; 2) порушення правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Отже, складовою обох форм діяння є порушення, яке може бути здійснене, на наш погляд, у два способи.

Перший спосіб – це невиконання правим чи норм і недотримання стандартів. Особа, на яку покладено обов'язок виконати якусь дію або утриматися від її вчинення, робить все навпаки: вчиняє заборонену дію (діяння у формі дії) або не виконує обов'язкову дію (діяння у формі бездіяльності). Наприклад, відповідно до п.п. 9.2, 9.3 Правил дорожнього руху водій транспортного засобу повинен подати сигнал світловими показниками чи рукою перед початком руху і зупинкою, перед перестроюванням, поворотом або розворотом [248]. Невиконання вказаної дії свідчить про невиконання Правил дорожнього руху, тобто про бездіяльність особи.

Другий спосіб – неналежне виконання правил. У цьому випадку особа при обов'язку виконання дії здійснює її неналежним чином або ж не здійснює взагалі (діяння у формі бездіяльності). Так, відповідно до п. 14.2 Правил дорожнього руху водій (наприклад, скутера з електродвигуном до 3 кВт) перед початком обгону повинен переконатися у чотирьох обставинах: а) жоден з водіїв транспортних засобів, які рухаються за ним і яким може бути створено перешкоду, не розпочав обгону; б) водій транспортного засобу, який рухається попереду по тій самій смузі, не подав сигналу про намір повороту (перестроювання) ліворуч; в) смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати, вільна від транспортних засобів на достатній для обгону

відстані; г) після обгону зможе, не створюючи перешкоди транспортному засобу, який він обганяє, повернутися на займану смугу [248]. Водій робить все необхідне у фізичному розумінні для виконання цієї дії: дивиться вперед, у дзеркало заднього виду і т.д., але впевнюється при цьому лише у трьох з чотирьох необхідних обставин при реальній можливості впевнитися у всіх.

Важливо зазначити, що правила безпеки руху транспорту можуть бути у різних формах виражені в нормативних актах. Здебільшого вони формулюються у формі категоричної настанови або категоричної заборони. Обов'язковість норм, що виражені в категоричній формі, очевидна. Однак трапляються норми, виражені в рекомендаційній формі. Рекомендаційний характер норми виключає її обов'язковість. Саме по собі невиконання рекомендації не може розглядатися як порушення правил безпеки руху. Але якщо внаслідок ігнорування особою рекомендації настали тяжкі наслідки, вона повинна нести відповідальність. Рекомендаційний характер норми ніби залишає особі більше свободи вирішувати, як діяти в конкретній ситуації, але не знімає з неї відповідальності за помилкове рішення. Ігноруючи рекомендацію, особа бере на себе ризик настання суспільно небезпечних наслідків. Так, наприклад, інформаційно-вказівний дорожній знак 5.30, передбачений Правилами дорожнього руху [248], встановлює рекомендовану швидкість для транспортних засобів на певній ділянці дороги. Дотримання водієм зазначеної на даному знаку швидкості не є обов'язковим. Проте якщо внаслідок її перевищення стануться суспільно небезпечні наслідки, передбачені КК України, то за наявності всіх ознак складу злочину водій повинен нести кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху на транспорті (виходячи з приналежності транспортного засобу до механічних – за ст. 286 чи ст. 291 КК України).

Таким чином, обидві форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, можуть вчинятися як шляхом дії – виконання передбаченої чинними на транспорті правилами заборони, так і шляхом бездіяльності – невиконання або неналежне виконання обов'язку, передбаченого цими правилами.

Перша форма діяння, передбаченого ст. 291 КК України, встановлює відповідальність за порушення правил, які: 1) чинні на транспорті, 2) забезпечують рух; друга – правил, норм і стандартів, що стосуються: 1) виготовлення, 2) переобладнання, 3) ремонту транспортних засобів.

Закон України «Про транспорт» виділяє серед транспорту загального користування залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен [253].

Навести повний перелік можливих порушень чинних на транспорті правил неможливо у зв'язку зі значною кількістю нормативних актів, що встановлюють ці правила. До того ж такі правила не є постійними і з розвитком техніки та появою нових видів транспортних засобів доповнюються та змінюються.

Ст. 291 КК України не містить чіткого визначення, за порушення яких саме правил, норм і стандартів настає відповідальність за цією нормою. На погляд С.В. Бабаніна, з яким ми цілком погоджуємося, це будь-які правила, норми і стандарти на транспорті загального користування, прийняті та введені в дію у встановленому порядку, що забезпечують рух, а також регулюють порядок виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів [26, с. 100-104]. Містяться вони у нормативних актах, що діють на території України: міжнародних нормативних актах, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, законах України, підзаконних нормативно-правових актах.

У правотворчій діяльності законодавець як України, так й інших держав керується окремими актами міжнародного законодавства. До таких документів можуть бути віднесені, зокрема: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10 травня 1952 року [161]; Конвенція ООН з морського права від 10 грудня 1982 року [252]; Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 року [124]; Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 року [123]; Конвенція про боротьбу з

незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, від 23 вересня 1971 року [122].

До нормативно-правових актів, що повинні в першу чергу розглядатися при кримінально-правовому аналізі суспільно небезпечних діянь, пов'язаних з порушенням чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, слід віднести: на залізничному транспорті – Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 № 411 [246], Правила поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.11.1995 № 903 [251]; Правила безпеки праці для працівників залізничних станцій і вокзалів, затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 12.03.2007 № 44 [242]; на морському та річковому транспорті – Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91 [245]; на автомобільному транспорті – Правила дорожнього руху України, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306 [248]; на авіаційному транспорті – Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху», затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 16.04.2019 № 475 [237]; на міському електротранспорті – Правила експлуатації трамвая і тролейбуса, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 03.02.2020 № 36 [244].

Що стосується другої форми діяння, передбаченого ст. 291 КК України, то основними нормативними документами, які повинні в першу чергу розглядатися при його кримінально-правовому аналізі, слід визнати міжнародні, регіональні та національні стандарти України, кодекс усталеної практики та технічні умови. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про стандартизацію», кодекс усталеної практики (звід правил) – нормативний документ, що містить рекомендації щодо практик чи процедур проектування, виготовлення, монтажу, технічного обслуговування або експлуатації

обладнання, конструкцій чи виробів. Технічні умови – нормативний документ, що встановлює технічні вимоги, яким повинна відповідати продукція, процес або послуга, та визначає процедури, за допомогою яких може бути встановлено, чи дотримані такі вимоги [231]. В Україні діє значна кількість нормативних документів, що встановлюють порядок виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів. Прикладами таких документів є ДСТУ 2741-94 «Засоби радіоелектронні дорожнього транспорту. Методи випробувань на надійність», ДСТУ 3310-96 «Засоби транспортні дорожні. Стійкість. Методи визначення основних параметрів випробуваннями», ДСТУ 3333-96 «Стенди роликові для перевірки гальмівних систем дорожніх транспортних засобів в умовах експлуатації. Загальні технічні вимоги», ДСТУ 3511-97 «Електродвигуни тяглові для міського електротранспорту. Припустимі навантаження. Методи визначення міцності якоря» та ін [26, с. 100-104].

Щодо суб'єкта цього злочину існують такі думки: 1) суб'єктом злочину можуть бути пасажери, пішоходи, велосипедисти, погоничі і пастухи худоби, особи, які керують гужовим транспортом, які досягли 16-річного віку (це також особи, які при виготовленні, ремонті транспортних засобів порушили відповідні правила, норми й стандарти) [110, с. 340-366]; 2) суб'єкт злочину – загальний: велосипедисти, пішоходи, пасажери, водії маломірних суден, водії гужового транспорту [140, с. 629-653]; 3) суб'єктом злочину є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку [102, с. 450-476]; 4) суб'єктом цього злочину можуть бути пасажери, пішоходи, велосипедисти, погоничі і пастухи худоби, особи, які управляють човнами, байдарками і маломірними суднами, які досягли 16-річного віку [111, с. 538-561].

Аналіз свідчить, що наведені точки зору не суперечать одна одній, а взаємодоповнюють одна одну. Проте слід зазначити, що це визначення не є повним. На наш погляд, суб'єкт цього злочину повинен мати таке теоретичне тлумачення: «Суб'єкт злочину, який полягає у порушенні чинних на транспорті правил, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту

вчинення злочину виповнилося 16 років. Таким суб'єктом можуть бути: пасажери, пішоходи, велосипедисти, погоничі і пастухи худоби, особа, яка керує гужовим транспортом, водії, які управляють човнами, байдарками, маломірними суднами. Це також особи, які при виготовленні, переобладнанні, ремонті транспортних засобів порушили відповідні правила, норми і стандарти».

Ряд кримінальних кодексів зарубіжних держав визначає, що суб'єктом такого кримінального правопорушення є учасники дорожнього руху, зокрема: пасажери, пішоходи або інші учасники руху. Пропонуємо внести зміни до ст. 291 чинного КК України, якими передбачити, що суб'єктом цього кримінального правопорушення є *пасажир, пішохід або інший учасник руху (окрім осіб, зазначених у ст.ст. 268-268-1 цього кодексу)* (див. додаток 54).

Аналіз статистичних даних за 2013-2023 роки, розміщених на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], свідчить про те, що річна кількість зареєстрованих діянь, які містять ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК України, є досить стабільною. Однак, у 2023 році кількість таких повідомлень є вищою за попередні 7 років. Також, відповідно до зазначених статистичних даних, у 2023 році зареєстровано найбільшу за останні 10 років кількість випадків вчинення зазначених діянь неповнолітніми особами (див. додатки 32-34).

Пошкодження об'єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсатопроводів та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК України). Щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 292 КК України, існують такі твердження: 1) суб'єктом злочину може бути особа, яка досягла 16-річного віку [140, с. 629-653]; 2) суб'єктом злочину може бути фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років [140, с. 629-653].

Вищенаведені твердження та положення чинного законодавства не містять суперечностей, однак потребують уточнення, тому пропонуємо таке

теоретичне визначення суб'єкта злочину, передбаченого ст. 292 КК України: «суб'єкт злочину, який полягає у пошкодженні об'єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсаторопроводів та нафтопродуктопроводів, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років».

Аналізуючи статистичні дані за 2013-2023 роки, розміщені на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], встановлюємо, що інформація про діяння, які містять ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 292 КК України, реєструється систематично. У 2023 році спостерігалось певне збільшення кількості зареєстрованих повідомлень у порівнянні з 2022 роком (див. додаток 35).

РОЗДІЛ 2

СПЕЦІАЛЬНИЙ СУБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

2.1. Історія становлення та функції спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень

У теорії права з давніх часів існувала думка, що деякі види правопорушень можуть бути вчинені лише певними категоріями осіб. Так, А.Ф. Бернер стверджував, що у римському праві «всі злочини поділялися на *delicta communia*, суб'єктами яких могли бути будь-які члени суспільства, та *delicta propria*, у якості суб'єкта котрих могли виступати лише посадові особи або особи певного звання» [46]. Як бачимо, уявлення про спеціального суб'єкта кримінального правопорушення існувало задовго до наших днів. Однак, у даній роботі ми не ставимо за мету дослідження передумов формування інституту спеціального суб'єкта кримінального правопорушення взагалі, нас цікавить історія вітчизняного кримінального права.

Першою систематизованою пам'яткою звичаєвого права (у тому числі кримінального), котра дійшла до нас, є Руська Правда, датована 1017-1054 роками. Хоча у ній не простежуються чіткі вимоги до суб'єктів злочинів, тим не менш, все ж таки наявні деякі норми, у яких конкретизовані ознаки суб'єктів. Так, у ст.ст. 54-55 Поширеної редакції йдеться про відповідальність купців за втрату взятих у борг грошей. Ст. 62 передбачає відповідальність пана за зловживання насильством у відношенні закупа. Ст. 78 встановлює відповідальність смерда за самоуправство у відношенні до інших смердів.

Як бачимо, диференціація відповідальності і криміналізація діянь в залежності від соціального походження і, відповідно, правового статусу осіб все ж таки наявна у даній історичний період. Таким чином, можемо стверджувати, що в Руській Правді вже зароджується тенденція до

диференційованого покладення відповідальності на певну категорію осіб зі специфічними, тільки їй властивими ознаками. І дана тенденція, на нашу думку, є «праматір'ю» спеціального суб'єкта кримінального правопорушення в сучасному кримінальному праві.

Наступний період у розвитку кримінального законодавства – польсько-литовський. Він характеризується тим, що до суб'єктів кримінальних правопорушень стали відносити бояр і царських людей. При цьому виникає такий вид спеціального суб'єкта, як міщанин, ознаки якого визначаються приналежністю до місцевих списків. Кримінальна відповідальність у зв'язку з магдебурзьким правом, яке розвивалося у XII–XIV ст., встановлювалася магістратурою міста. Суб'єкти кримінальних правопорушень у цей період характеризуються виключно загальними рисами, а спеціальні ознаки, якщо і зустрічаються, то мають значення лише для індивідуалізації покарання.

Входження України до складу Російської імперії зумовило розширення кола діянь зі спеціальними ознаками суб'єкта кримінального правопорушення. У кримінальному праві цього періоду починає формуватися такий вид спеціального суб'єкта, як службові особи. Необхідно зазначити, що відповідальність за службові кримінальні правопорушення в той час носила становий характер. Становий статус – це аналог правового статусу особи, який розглядається як правове положення людини, що відображає її фактичний стан у взаємовідносинах з суспільством і державою. Він набувався з огляду на факт народження особи у певній сім'ї і не міг бути змінений за її волею. Завдяки цьому не було потреби у законодавчому закріпленні ознак спеціального суб'єкта кримінального правопорушення, адже вони встановлювалися визначенням станової належності особи. Окрім того, помітна диференціація покарань в залежності від суб'єкта кримінального правопорушення: вищі службові особи підлягали тільки майновій відповідальності, представники середньої ланки, наприклад духовенство, засуджувалися до обмеження волі, а нижчу ланку піддавали смертній карі.

Однією з найбільш відомих пам'яток в історії кримінального права є Соборне уложення 1649 року. Як пише М.І. Хавронюк, хоча у цьому акті ще не встановлювалися загальні положення кримінального права, однак сукупність норм про кримінальні правопорушення вже була більш-менш впорядкована, у багатьох з них містилися приписи про звільнення від кримінальної відповідальності за певних обставин, була розроблена система санкцій [339]. Втім, в Уложенні щодо ознак суб'єкта кримінального правопорушення практично нічого не сказано, хоча воно й містить достатньо розгорнутий перелік кримінальних правопорушень зі спеціальними суб'єктами, якими, зокрема, є: діти (ст.ст. 1, 2, 4 розділу 22), брати і сестри (ст. 7 розділу 22), дружина (ст. 14 розділу 22), родичі особи, яка вчинила державну зраду (ст.ст. 6-10 розділу 2), воєводи і приказні люди (ст. 22 розділу 2), грошові майстри (ст. 1 розділу 5), ратні люди, які перебувають на військовій службі (ст.ст. 6, 8-11, 16, 19, 20 розділу 7), залежні люди, слуги (ст.ст. 8, 9, 16 розділу 22), іновірці (ст. 24 розділу 22).

Подальший розвиток кримінального законодавства в контексті спеціального суб'єкта кримінального правопорушення відбувається завдяки Артикулу військовому, виданому 25 квітня (6 травня) 1715 року, який входить до складу Військового статуту Петра I і за своєю сутністю є військово-кримінальним кодексом. Даний акт у якості суб'єктів кримінальних правопорушень передбачав: рядових (артикули 26, 36, 124), офіцерів (артикули 21, 31-33), осіб, які виконують обов'язки вартової служби (артикули 192, 207), дезертирів (артикул 195), осіб, яким ввірено майно чи кошти (артикули 193, 194), генерал-гевальдигер (суддівський служитель) і профос (військовий служитель, кат) (артикул 207). До спеціальних суб'єктів в Артикулах належали також засуджені (артикул 205), чоловіки (артикул 167). Вперше спеціальні суб'єкти з'являються у привілейованих складах кримінальних правопорушень (овочеві злодії, неповнолітні, голодуючі).

Довершеного виду відповідальність спеціального суб'єкта кримінальних

правопорушень набула в Уложенні про покарання кримінальні та виправні 1845 року. І хоча, як пише Р. Л. Максимович, у даному акті ще не було сформульовано легальної дефініції спеціального суб'єкта кримінального правопорушення, навіть не було введене дане поняття, проте кількість норм, які передбачали відповідальність спеціальних суб'єктів, у ньому значно збільшилася [137]. Уложення диференціювало відповідальність службових осіб (з подальшою диференціацією за родом занять) та осіб, які не є службовими особами (ст.ст. 317, 318).

У Кримінальному уложенні 1903 року вже відбувається об'єднання норм з однорідними спеціальними суб'єктами в окремі розділи. Наприклад, Розділ 37 «Про злочини, пов'язані зі службою державною та громадською».

Отже, незважаючи на відсутність як легального визначення, так і доктринального поняття спеціального суб'єкта, кримінальне законодавство дореволюційного періоду акумулювало в собі значну кількість різновидів спеціальних суб'єктів.

У перші роки радянського періоду кримінальне законодавство не було кодифіковане й існувало переважно у вигляді декретів, постанов, інструкцій. У законодавчих актах цього періоду (1917-1921 роки) в якості суб'єкта кримінального правопорушення найчастіше виступала службова особа.

Зі скасуванням законодавства Російської імперії на території України почали діяти норми щодо охорони залізничного транспорту та встановлювалася відповідальність за затримку вантажів, ешелонів, аварії та порушення безпечної експлуатації транспорту, за спробу руйнування залізниць і їх комунікацій у місцевостях, що перебували у воєнному стані, за саботаж і недбале ставлення працівників залізниці до роботи. Поступово норми поширюються на повітряний і водний транспорт та встановлюється відповідальність, зокрема, за порушення правил повітряних перевезень та за злочини на водному транспорті.

Першою спробою докладно визначити поняття службової особи у радянський період слід вважати примітку до ст. 105 КК УСРР 1922 року [44],

у якій було вжито термін «посадова особа». Аналіз статей Особливої частини КК УСРР 1922 року свідчить про тенденцію до виокремлення у складах кримінальних правопорушень спеціальних суб'єктів, які характеризуються не тільки службовим становищем, але й відношенням до проходження військової служби, релігійних організацій. Велика кількість нових видів спеціальних суб'єктів, на думку А.С. Осадчої, пояснюється кримінально-правовою політикою того часу, спрямованою на захист радянської держави від різного роду посягань майнового, політичного, ідеологічного характеру [172]. На думку О. А. Чувакова, криміналізація діянь зі спеціальним суб'єктом використовувалася для акцентування уваги членів суспільства на пріоритетах, цінностях держави, що підтверджується кваліфікуючими ознаками низки складів кримінальних правопорушень, які прямо пов'язані зі спеціальним суб'єктом [345].

Що стосується кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, то КК УСРР 1922 року у руйнуванні споруд транспорту вбачав диверсію (ст. 65) або знищення державного майна (ст.ст. 196, 197), розлагодження транспорту – кваліфіковане зловживання, перевищення чи бездіяльність влади (ст. 110). Посягання на діяльність транспорту визначають: дезертирство з транспорту (ст. 126), невиконання або порушення правил, встановлених для охорони порядку і безпеки руху на залізничних і водних шляхах сполучень (ст. 218) [44].

КК УСРР 1927 року перейняв багато положень КК УСРР 1922 року, однак відзначаються і новели щодо спеціального суб'єкта у сфері транспорту. Саме у цьому кодексі вперше встановлюється відповідальність осіб, які виконують певну діяльність, що впливає з професійних обов'язків. У цьому кодексі вперше зустрічається такий суб'єкт, як капітан судна [45].

Особливо важливо звернути увагу, що у КК УСРР 1927 року [45] прослідковується тенденція до деталізації ознак спеціальних суб'єктів та їхньої подальшої диференціації. Наприклад, поряд із відповідальністю службових осіб встановлюється відповідальність за діяння, вчинені при

виконанні професійних обов'язків: капітанів суден, осіб, які здійснювали будівельні роботи, тощо.

У КК УСРР 1927 року, як і в попередньому кримінальному законі, не було систематизовано кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту [45].

У 1932 році було встановлено відповідальність за порушення постанов комісаріатів шляхів, водного транспорту, управління шосейних і ґрунтових шляхів й автотранспорту та їхніх органів, правил охорони порядку та безпеки руху, запобігання незаконному використанню транспорту (ст. 961). Злочинам на повітряному транспорті, поряд зі ст. 5631, протидіяла ст. 942, яка передбачала відповідальність за порушення правил Повітряного кодексу СРСР (1935 року) і правил про охорону порядку і безпеки повітряних пересувань. Перед початком війни посилюється кримінальна відповідальність за дії, що могли спричинити аварію поїзда, а також встановлено відповідальність за самовільну без потреби зупинку поїзда стоп-краном.

Відсутність норм щодо охорони безпеки дорожнього руху компенсує застосування аналогії закону при віднесенні цих діянь до злочинів проти особи чи порушення працівниками транспорту транспортної дисципліни (ст. 5630а) або злочинно-недбалою виконання водієм своїх службових обов'язків (ст. 100), що майже 30 років сприяло об'єктивному ставленню у вину.

Зміни, що відбулися у соціальній, політичній, економічній сферах СРСР у повоєнний період, вимагали відповідних змін у правовій регламентації суспільного життя. У результаті здійсненої кодифікації законодавства і прийняття Основ кримінального законодавства СРСР і союзних республік 1958 року, 28 грудня 1960 року був прийнятий КК УРСР [131]. Тенденцією цього кодексу було як істотне збільшення норм, що містили ознаки різних видів спеціальних суб'єктів, так і подальша диференціація кримінальної відповідальності саме за суб'єктним критерієм. Тим не менш, КК УРСР

1960 року не виділяв норми про транспортні злочини у самостійну главу Особливої частини. Відповідні кримінально-правові заборони розміщувались у главах, присвячених злочинам проти держави, проти порядку управління, проти громадського порядку, громадської безпеки і народного здоров'я.

Тим не менш, саме КК УРСР 1960 року усунув прогалини у таких нормах, як: порушення правил безпеки руху та експлуатації авто-, мототранспорту і міського електротранспорту працівником транспорту (ст. 215), порушення правил руху авто-, мототранспорту, особою, яка не є працівником транспорту (ст. 216), порушення чинних на транспорті правил (ст. 217) [131]. Пізніше з'являються й інші норми. Як бачимо, багато складів вже мають чітку вказівку на спеціального суб'єкта.

Згідно з підрахунками, здійсненими А.С. Осадчою, на час прийняття, КК УРСР 1960 року містив 334 склади злочинів, з яких 179 могли бути вчинені лише суб'єктами, що характеризувалися спеціальними (додатковими) ознаками. При цьому у 119 складах спеціальний суб'єкт був конститутивною ознакою, а в 60 – кваліфікуючою [172]. Таке збільшення складів зі спеціальним суб'єктом передусім було пов'язане з роздрібненням загальних, широко сформульованих у законі норм із загальним суб'єктом та виокремленням із них спеціальних складів. Створення спеціальних норм обумовлювалося не стільки виникненням нових суспільних відносин, які потребували кримінально-правової охорони, скільки виділенням із об'єкта посягання, який охоронявся загальною нормою, більш вузької сфери суспільних відносин і встановленням щодо них самостійної охорони. І ще однією причиною збільшення кількості складів злочинів зі спеціальним суб'єктом у КК УРСР 1960 року можна вважати те, що окремі суспільні відносини, які до цього не потребували кримінально-правової охорони, законодавець вимушений був поставити під охорону кримінального закону, а відповідні діяння криміналізувати, зазначаючи певне коло суб'єктів, які можуть вчиняти ці діяння.

Таким чином, констатуємо, що упродовж радянського періоду розвитку

кримінального законодавства, особливо в 60-70-ті роки XX століття, спостерігається тенденція до збільшення складів кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом. Так, у КК УРСР 1960 року на момент його прийняття, порівнюючи з КК УСРР 1927 року, число складів злочинів зі спеціальним суб'єктом збільшилося більше ніж на 23 %. З моменту набуття чинності, тобто з 1 квітня 1961 року, ця кількість зросла ще на 19 % [336].

Прийнятий 5 квітня 2001 року КК вже незалежної України втілює у собі основні науково обґрунтовані розробки щодо спеціального суб'єкта кримінального правопорушення, які виражаються у наданні легального визначення цього поняття, розширенні переліку законодавчо закріплених видів спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень, застосуванні нових заходів кримінальної відповідальності до суб'єктів, які наділені спеціальними ознаками.

Також, у КК України 2001 року, нарешті, перебачено окремий розділ Особливої частини, який встановлює відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Отже, на пізніших етапах свого розвитку національне законодавство диференційовано підходило до кримінально-правової охорони функціонування різних видів транспорту залежно від їх розвитку і, відповідно, залежно від зростання суспільної небезпеки порушення правил безпеки руху на цих видах транспорту. Наприклад, чинний КК України містить ст. 291, яка певною мірою є «резервною» щодо інших норм, котрі встановлюють відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, оскільки передбачає відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, не охоплених іншими складами кримінальних правопорушень.

Таким чином, можемо виокремити наступні етапи історичного розвитку кримінального права та, відповідно, вчення про спеціального суб'єкта: 1) період Київської Русі (X-XI ст.); 2) період польсько-литовської доби та

козацтва (XIV-XVII ст.); 3) період перебування України у складі Російської імперії, Польщі та Австро-Угорщини (XVII ст. – 1917 р.); 4) радянський період (1917-1991 рр.); 5) період незалежності України (з 1991 р. до нашого часу). Встановлено, що тенденція до диференційованого покладення відповідальності на певну категорію осіб зі специфічними, тільки їм властивими ознаками, тобто на спеціальних суб'єктів, простежувалася вже у Руській Правді. Із вдосконаленням та історичним розвитком законодавства ця тенденція лише посилювалася. Також визначено, що з розвитком відносин у сфері безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту відповідних змін зазнавало і кримінальне законодавство.

Дослідивши історію становлення поняття спеціального суб'єкта кримінального правопорушення у вітчизняному кримінальному праві України, розглянемо **функції спеціального суб'єкта кримінального правопорушення в Особливій частині кримінального права.**

Термін «функція складу кримінального правопорушення» у доктрині вітчизняного кримінального права вперше використав Я. М. Браїнін, який зазначав, що склад кримінального правопорушення як кримінально-правовий інститут здійснює дві функції. По-перше, сукупність ознак, що входять до складу кримінального правопорушення, характеризує певне суспільно небезпечне і передбачене кримінальним законом діяння як кримінальне правопорушення. По-друге, наявність у певному суспільно-небезпечному і передбаченому кримінальним законом діянні складу кримінального правопорушення є підставою кримінальної відповідальності особи, яка вчинила це діяння. Без наявності в суспільно-небезпечному діянні складу кримінального правопорушення, передбаченого кримінальним законом, кримінальна відповідальність неможлива [49].

Незважаючи на відсутність у доктрині кримінального права одностайності щодо функцій складу кримінального правопорушення, не підлягає сумніву, що дана правова категорія є багатофункціональною та центральною при регулюванні кримінально-правових відносин.

Оскільки склад кримінального правопорушення є системою обов'язкових елементів, які визначають діяння саме як кримінальне правопорушення, це дає підстави стверджувати, що кожний елемент складу кримінального правопорушення, з одного боку, служить для виконання функцій складу кримінального правопорушення в цілому, а з іншого – може мати власні функції, через які здійснюється вплив на кримінально-правові відносини. Дане твердження цілком розповсюджується й на спеціального суб'єкта як структурний елемент складу кримінального правопорушення.

Вперше фундаментальне дослідження функцій спеціального суб'єкта кримінального правопорушення було здійснене А.С. Осадчою в дисертації на здобуття ступеня кандидата юридичних наук «Спеціальний суб'єкт злочину: генезис, функції, проблеми кваліфікації» [172]. Розглянемо основні положення запропонованої нею класифікації, відповідно до якої спеціальному суб'єкту кримінального правопорушення притаманні такі функції: криміноутворююча, диференційна, кваліфікаційна, розмежувальна, пеналізаційна.

А.С. Осадча стверджує, що говорити про криміноутворюючі ознаки можна лише щодо конкретних складів кримінальних правопорушень. При цьому вважається, що у тих випадках, коли ознаки спеціального суб'єкта кримінального правопорушення передбачені диспозицією статті Особливої частини КК України, останній обов'язково буде виконувати **криміноутворюючу функцію**, адже за його відсутності не буде відповідного складу кримінального правопорушення [172].

Проаналізувавши склади кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом, вчена встановила, що його ознаки можуть відігравати різні ролі: по-перше, виступати в якості конститутивної ознаки у простому складі кримінального правопорушення; по-друге, бути кваліфікуючою (у кваліфікованому складі кримінального правопорушення) або особливо кваліфікуючою (в особливо кваліфікованому складі кримінального правопорушення) ознакою; по-третє, створювати привілейований склад

кримінального правопорушення. При цьому у всіх трьох випадках спеціальний суб'єкт виконуватиме криміноутворюючу функцію [172]. Ми погоджуємося з вченою лише частково, вважаючи, що спеціальний суб'єкт виконуватиме криміноутворюючу функцію лише в першому випадку, тобто коли він зазначається у простому складі кримінального правопорушення; у кваліфікованих та привілейованих складах, на нашу думку, він виконуватиме кваліфікаційну та диференційну або розмежувальну функції.

Розглянемо, як впливають ознаки спеціального суб'єкта кримінального правопорушення у випадках, коли він виконує криміноутворюючу функцію, на механізм спричинення шкоди суспільним відносинам.

Як відомо, розділи Особливої частини КК України сформовані за родовим об'єктом посягання. Спробуємо довести, що специфіка кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом полягає в тому, що шкода суспільним відносинам (об'єкту кримінального правопорушення) завдається зсередини одним із суб'єктів правовідносин, що є одночасно і суб'єктом кримінального правопорушення.

Наявність складів кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом у більшості випадків пов'язана з особливим (специфічним) характером суспільних відносин, які виступають у якості одного з об'єктів кримінального правопорушення. Умовно їх можна називати спеціальними суспільними відносинами. Це, наприклад, відносини, які впливають з обов'язків учасників дорожнього руху, працівників транспорту тощо.

Спричинення шкоди таким відносинам (об'єктам кримінальних правопорушень) можливе тільки їх учасниками – спеціальними суб'єктами кримінальних правопорушень, хоча посягання на них у певних випадках можливе і з боку загальних суб'єктів. В останніх випадках механізм спричинення шкоди об'єкту кримінального правопорушення буде іншим, адже неспеціальний (загальний) суб'єкт не може порушити особливий порядок поведінки, не може зруйнувати спеціальні суспільні відносини, тому що не є їх учасником.

Правове положення особи визначається суспільними відносинами, в яких вона бере участь. Будь-які суспільні відносини мають свою структуру, до якої входять суб'єкти (носії), суспільно корисна діяльність як зміст відносин і їх предмет (об'єкт), з приводу якого відносини існують. В якості суб'єктів відносин виступає держава, юридичні особи, а також окремі громадяни. Визначальним елементом суспільних відносин є їх суб'єкт (учасник), відповідним чином включений у визначені системи суспільних відносин і фактично такий, що визначає їх активний характер. Суб'єкти (носії) шляхом виконання суспільно корисної діяльності як створюють, так і підтримують нормальне функціонування цих відносин. Саме під час такої діяльності всередині визначеної системи суспільних відносин суб'єкт і набуває спеціальних ознак (соціального статусу), які відповідають характеру цих відносин. Соціально корисна діяльність суб'єкта обумовлює «життя» цих відносин, тобто є способом їх існування. У свою чергу, суспільні відносини визначають обсяг і спрямованість соціально корисної діяльності суб'єкта. Це означає, що з моменту включення конкретного індивіда у визначені суспільні відносини, як самі відносини, так і соціально-корисна діяльність персоніфікується в особі конкретного суб'єкта. Саме такий суб'єкт і може зруйнувати суспільні відносини, щойно він замість виконання суспільно-корисної діяльності вчинить суспільно-небезпечне діяння, тобто кримінальне правопорушення. Такий суб'єкт, використовуючи свою соціальну властивість, руйнує систему суспільних відносин зсередини як шляхом розриву суспільно-корисної діяльності, тобто змісту відносин, так і шляхом спричинення шкоди учасникам і (чи) предмету відносин.

Треба мати на увазі, що взаємна обумовленість елементів відносин – суспільно-корисної діяльності як змісту відносин, предмету, з приводу якого вони виникають, та суб'єктів – настільки тісна, що «вилучення» одного з них викликає руйнування всієї системи в цілому. З моменту такого «руйнування» суспільних відносин, які знаходяться під охороною кримінального закону, тобто об'єкта кримінально-правової хорони, відбувається їх «трансформація»

в об'єкт кримінального правопорушення. Перетворення суспільних відносин, які охороняються кримінальним законом, в об'єкт кримінального правопорушення має наслідком також «трансформацію» суб'єкта (учасника) цих відносин на суб'єкта кримінального правопорушення, причому спеціального, тому що з цього моменту і соціальні властивості особи «трансформуються» в ознаки спеціального суб'єкта.

У деяких диспозиціях характеристика спеціального суб'єкта дається непрямым чином – шляхом вказівки на спосіб, місце вчинення кримінального правопорушення, інші об'єктивні ознаки, які означають, що не кожна фізична особа може вчинити це кримінальне правопорушення. Найбільш точно з цього приводу висловився В.В. Устименко, який стверджував, що ознаки спеціального суб'єкта в межах складу кримінального правопорушення детермінуються або об'єктом відповідного кримінального правопорушення, або його об'єктивною стороною (специфікою кримінально протиправних діянь) [335].

Отже, ознаки спеціального суб'єкта кримінального правопорушення у певних випадках виступають однією з підстав криміналізації, а отже, виконують криміноутворюючу функцію.

Диференційна функція. У доктрині кримінального права визначається, що диференціація кримінальної відповідальності – це зміна передбаченого законом виду, розміру та характеру відповідальності залежно від зміни суспільної небезпечності діяння та особи, яка його вчинила, а також з урахуванням принципу гуманізму та інших обставин.

Диференціація відповідальності – прерогатива законодавця, який закладає в кримінальний закон можливість призначити за одне й те є саме по суті діяння різне покарання або інші заходи кримінально-правового впливу, залежно від особи, яка вчинила діяння, і від обставин його вчинення. Отже, диференціація кримінальної відповідальності – це встановлення державою в кримінальному законі різного обсягу кримінальної відповідальності залежно від типової міри суспільної небезпечності як кримінального

правопорушення, так і особи, яка його вчинила, наявності кваліфікованих або привілейованих обставин. О.О. Книженко зазначає, що вік особи, як і її психологічний стан, є підставою диференціації, оскільки диференціація в кримінальному праві не обмежується покаранням та іншими формами реалізації кримінальної відповідальності, а охоплює і застосування інших заходів кримінально-правового впливу, зокрема примусові заходи виховного характеру та примусове лікування [112].

Диференціація кримінальної відповідальності є одним із засобів реалізації принципу справедливості у кримінальному праві при вирішенні питань, пов'язаних із визначенням виду, обсягу та меж кримінально-правового впливу на осіб, які вчинили суспільно-небезпечне діяння.

Наведемо такий приклад. Суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, об'єктивна сторона якого полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, є особа, яка керує транспортним засобом. Санкція передбачає покарання у виді штрафу від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправних робіт на строк до двох років, або арешту на строк до шести місяців, або обмеження волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років. Отже, дане кримінальне правопорушення належить до категорії нетяжких злочинів. За таке саме діяння – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, – особа, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, каратиметься вже позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років.

Таким чином, на підставі аналізу чинного законодавства, на прикладі спеціальних суб'єктів, які були розглянуті вище, можна прийти до висновку,

що спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення виконує також диференційну функцію, тобто через його ознаки відбувається диференціація кримінальної відповідальності і покарання.

Кваліфікаційна функція. Термін «кваліфікація» не є суто правовим. Він виник з латинської мови, де *quails* – якість, а *qualificare* – визначати, встановлювати якість. Якщо розглядати кваліфікацію у загальноправовому сенсі, то її можна визначити як юридичну оцінку тих або інших вчинків людини, що здійснюється шляхом їхнього співставлення з певними нормативними категоріями.

Чинний КК України не містить легального визначення поняття кваліфікації кримінальних правопорушень, хоча це словосполучення вживається доволі часто. Наприклад, у ч. 2 ст. 9 КК України передбачено, що правові наслідки вироку суду іноземної держави враховуються при кваліфікації нового кримінального правопорушення; згідно з ч. 3 ст. 29 КК України, обставини, що обтяжують відповідальність і передбачені у статтях Особливої частини КК України як ознаки кримінального правопорушення, що впливають на кваліфікацію дій виконавця, крім ознак, що характеризують особу окремого співучасника кримінального правопорушення, ставляться в вину лише співучаснику, який усвідомлював ці обставини. У ч. 2 ст. 33 КК України вказано, що при сукупності кримінальних правопорушень кожне із них підлягає кваліфікації за відповідною статтею або частиною статті Особливої частини КК України тощо [130].

Як наголошує Є. Л. Стрельцов, поняття «кваліфікація» достатньо часто використовується, перш за все, у практичній діяльності у декількох значеннях, у тому числі, як правова оцінка відповідного суспільно небезпечного діяння, яка робиться на основі норм матеріального (кримінального) права [316, с. 296-300].

Тобто, під кваліфікацією кримінальних правопорушень розуміють встановлення і юридичне закріплення точної відповідності між ознаками вчиненого діяння і ознаками складу кримінального правопорушення,

передбаченого кримінально-правовою нормою. Незважаючи на окремі розбіжності у визначенні поняття кваліфікації кримінальних правопорушень, більшість авторів погоджується з тим, що законодавчою моделлю кваліфікації є склад кримінального правопорушення. Кваліфікаційна функція складу кримінального правопорушення реалізується завдяки тому, що він використовується у ході співставлення фактичних ознак вчиненого діяння і ознак кримінального правопорушення, передбачених законом. Чинне законодавство виключає безпосереднє порівняння із законом без проміжної ланки – складу кримінального правопорушення – через специфіку конструювання кримінально-правових норм. Таке порівняння неможливе насамперед через те, що фактичні ознаки діяння і кримінально-правова норма – це різнопорядкові явища. Якщо ознаки діяння, яке піддається кримінально-правовій кваліфікації – це одиничне, то норма – загальне. З точки зору логіки, основу кваліфікації становить виділення з одиничного (вчиненого діяння) особливого (складу кримінального правопорушення) і ототожнення його із загальним (нормою, яка застосовується). Одиничне не може зв'язуватися із загальним без проміжної ланки – особливого. Опосередкованою ланкою між кримінально-правовими нормами (загальним) та конкретним діянням (одиничним) виступає склад кримінального правопорушення (особливе), який включає в себе юридичні ознаки, що визначають кваліфікацію вчиненого в повному обсязі, достатньому для такого висновку. Використання конструкції складу кримінального правопорушення як програми (алгоритму) кримінально-правової кваліфікації передбачає аналіз ознак складу кримінального правопорушення в чітко визначеній послідовності. Аналіз ознак складу кримінального правопорушення у певній послідовності є також запорукою правильності встановлення кожної з них [167].

У процесі кримінально-правової кваліфікації слід розрізняти загальні ознаки суб'єкта кримінального правопорушення (осудність, вік та належність саме до фізичної особи) [136, с. 287-293] та особливі ознаки, які притаманні

тільки суб'єктам окремих видів кримінальних правопорушень, тобто спеціальним суб'єктам, адже при здійсненні кримінально-правової кваліфікації в окремих випадках істотне значення мають саме вони. Наприклад, щоб кваліфікувати діяння за певними статтями про транспортні кримінальні правопорушення, необхідно, щоб суб'єкт, окрім осудності та певного віку, мав низку інших ознак, які безпосередньо визначені в диспозиції статті Особливої частини КК України.

Отже, можна констатувати, що кваліфікація кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом полягає у обов'язковому встановленні, поряд із сукупністю інших ознак складу кримінального правопорушення, властивостей (якостей), які характеризують особу як спеціального суб'єкта кримінального правопорушення.

Враховуючи, що загальні ознаки суб'єкта кримінального правопорушення обов'язково мають бути притаманні кожному спеціальному суб'єкту, при кваліфікації цих діянь діє правило пріоритетності норм, у яких зазначений спеціальний суб'єкт. Співвідношення загальних і додаткових (спеціальних) ознак суб'єкта кримінального правопорушення полягає в тому, що загальні ознаки властиві суб'єктам всіх складів кримінальних правопорушень (і тому законодавець не вказує ці ознаки в конкретних складах, а визначає їх у Загальній частині КК України). При цьому ознаки спеціального суб'єкта доповнюють обов'язкові ознаки загального суб'єкта або шляхом вказівки на них у диспозиції статті, або шляхом тлумачення тексту норми права [318, с. 90-95].

Отже, ознаки спеціального суб'єкта кримінального правопорушення дозволяють не лише порівняти фактично вчинене із кримінально-правовою нормою, а й довести, що певна норма поширюється саме на певне діяння, розмежувати кримінальні правопорушення між собою, подолати конкуренцію норм.

Зазначимо також, що у деяких країнах кримінальне законодавство передбачає легальне визначення поняття «кваліфікація». Наприклад, ст. 113

КК Республіки Молдова надає таке визначення цього поняття: «кваліфікацією злочину є визначення та юридичне встановлення точної відповідності ознак вчиненого шкідливого діяння ознакам складу злочину, передбаченого кримінальною нормою. Офіційна кваліфікація злочину провадиться на всіх стадіях кримінального процесу особами, які здійснюють кримінальне переслідування, та суддями» [1].

Таким чином, з огляду на наявність у чинному КК України посилань на поняття «кваліфікація», пропонуємо доповнити його легальним визначенням цього поняття, а також внести запропоновану дефініцію до тексту проєкту КК України. Пропонуємо наступне визначення поняття кваліфікація: «кваліфікацією кримінального правопорушення є визначення та юридичне встановлення точної відповідності ознак вчиненого діяння ознакам складу кримінального правопорушення, передбаченого цим Кодексом» (див. додаток 54).

Розмежувальна функція зумовлена наявністю в КК України суміжних складів кримінальних правопорушень. У системі кримінального законодавства міститься доволі значна кількість складів, які за конкретним змістом і юридичними ознаками є близькими один одному. Це, по-суті, різні склади, але внаслідок тотожності окремих елементів їх розглядають як суміжні. Відділити один суміжний склад від іншого можна завдяки наявності у них певних розмежувальних ознак, певних «граней», що лежать між схожими, на перший погляд, кримінальними правопорушеннями.

Значення загальних і спеціальних ознак суб'єктів при кваліфікації кримінальних правопорушень зовсім не однакове. Таким чином, ознаки спеціального суб'єкта за умови їх однозначного формулювання є достатньо чітким розмежувальним критерієм. При кваліфікації окремого складу кримінального правопорушення вони виступають у якості обов'язкових ознак спеціальної норми, а в парі з відповідними їй несумісними за змістом ознаками іншого складу кримінального правопорушення можуть бути розмежувальними ознаками суміжних складів кримінальних правопорушень.

Тому ознаки спеціального суб'єкта складу кримінального правопорушення є надійним і досконалим законодавчим інструментом, що забезпечує розмежування суміжних складів кримінальних правопорушень та їх правильну кваліфікацію.

Наведемо такий приклад. Ст. 284 КК України передбачає відповідальність за ненадання допомоги капітаном судна особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів. Ст. 136 КК України передбачає відповідальність за ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані. Суб'єктом даного кримінального правопорушення може бути будь-яка особа, яка має можливість надати таку допомогу. Отже, одним із розмежувальних критеріїв даних кримінальних правопорушень є саме ознаки спеціального суб'єкта, передбачені ст. 284 КК України.

Пеналізаційна функція. Наразі відсутнє легальне визначення поняття пеналізації, однак ним віддавна оперують у доктрині кримінального права. Наприклад, А.А. Митрофанов вважає, що пеналізація полягає у визначенні в законі про кримінальну відповідальність конкретних видів і розмірів покарань, що можуть бути застосовані до особи, яка вчинила кримінальне правопорушення [160].

Відповідно до ч. 2 ст. 1 КК України для здійснення поставлених перед ним завдань Кодекс не тільки визначає, які суспільно небезпечні діяння є кримінальними правопорушеннями, але й які покарання застосовуються до осіб, що їх вчинили [130]. Таким чином, пеналізація кримінальних правопорушень, тобто визначення їх караності, є другою з головних функцій кримінального закону поруч із визначенням самої кримінальної протиправності діянь.

Нагадаємо, що всі покарання, передбачені ст. 51 КК України, мають специфічні риси, які дозволяють класифікувати їх за певними критеріями. Одним з критеріїв поділу покарань на загальні і спеціальні є суб'єкт кримінального правопорушення. Спеціальні покарання – це заходи примусу,

які можуть бути застосовані від імені держави за вироком суду лише до певного кола осіб, які визнаються винними у вчиненні кримінального правопорушення, і полягають у передбаченому кримінальним законом обмеженні прав і свобод людини. До спеціальних покарань відносяться: позбавлення військового, спеціального звання, рангу, чину або кваліфікаційного класу; позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю; службові обмеження для військовослужбовців; тримання в дисциплінарному батальйоні військовослужбовців.

Пленум Верховного Суду України звертав увагу суддів на те, що позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю застосовується у якості додаткового покарання у тих випадках, коли вчинення кримінального правопорушення було пов'язане з посадою засудженого чи з зайняттям ним визначеною діяльністю. У цій же Постанові вказується, що суди не повинні призначати виправні роботи особам, які вчинили кримінальні правопорушення, пов'язані з виконанням ними службових чи професійних обов'язків, коли залишення винного на тій самій роботі може призвести до послаблення виховного й запобіжного впливу покарання або до вчинення таких же злочинних діянь [249].

2.2. Загальна характеристика спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень

Вивчення такого елементу складу кримінального правопорушення як спеціальний суб'єкт є актуальним вже з огляду на те, що у чинному КК України частка кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом становить більше 60 % від загальної кількості складів [130]. Дослідження спеціального суб'єкта, зокрема точне формулювання його поняття, ознак та видів має важливе значення для правильної кваліфікації діяння, що має ознаки кримінального правопорушення, а, отже, й для забезпечення

законності під час здійснення правосуддя.

У науці вітчизняного кримінального права, як справедливо зазначав В.В. Устименко, розробка поняття спеціального суб'єкта кримінального правопорушення активно почалася тільки наприкінці 50-х років ХХ століття. До того часу при визначенні кола спеціальних суб'єктів в основному вказували, що ним може бути не всяка, а лише «спеціальна особа», без конкретизації цього положення [335].

З кінця 50-х років ХХ століття з'являються відносно детальні визначення поняття спеціального суб'єкта, які умовно можна об'єднати у три групи.

Так, спеціальним суб'єктом називали особу, яка, окрім властивостей загального суб'єкта кримінального правопорушення (вік та осудність), характеризується додатковими особливими, тільки їй властивими ознаками. У даному визначенні акцент робиться на відмінності загального та спеціального суб'єктів кримінального правопорушення шляхом посилення на додаткові ознаки останнього. Однак, не вказано, які саме ознаки відносяться до характеристики таких спеціальних суб'єктів.

У ряді випадків науковці стверджували, що спеціальним суб'єктом є особа, яка характеризується конкретними особливостями, що зазначені у диспозиції відповідної статті КК. Недолік даного визначення полягав у тому, що не вказувалося, що спеціальний суб'єкт повинен характеризуватися й загальними властивостями суб'єкта кримінального правопорушення (осудністю й віком кримінальної відповідальності). Проте, правильно зазначено, що ознаки спеціального суб'єкта мають бути передбачені у диспозиціях статей кримінального закону або прямо витікати з їх змісту.

Нарешті, абсолютна більшість вчених вважає, що спеціальним суб'єктом є особа, яка, окрім необхідних ознак загального суб'єкта кримінального правопорушення (осудність та досягнення віку кримінальної відповідальності), повинна володіти певними додатковими властивостями,

які обмежуватимуть можливість притягнення інших осіб до кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення зі спеціальним суб'єктом [91, с. 202]. Наведене визначення є найбільш вдалим, оскільки воно містить обмежувальну ознаку, що окреслює коло осіб, які можуть бути суб'єктами відповідних кримінальних правопорушень, хоча й у визначенні не вказано, що ознаки спеціального суб'єкта мають обов'язково бути передбачені у кримінальному законі або прямо впливати з його змісту.

Д.В. Бараненко надає визначення, відповідно до якого спеціальним суб'єктом кримінального правопорушення визнається фізична осудна особа, винна у вчиненні кримінально караного діяння, склад якого в обов'язковому порядку передбачає наявність тих чи інших ознак, що характеризують його *виконавця* [40, с. 81-88]. Вважаємо, що дане визначення містить два недоліки. По-перше, склад кримінального правопорушення не завжди прямо вказує на ознаки спеціального суб'єкта, по-друге, автор визначення ототожнює спеціального суб'єкта лише з виконавцем. Однак, варто пам'ятати, що ряд статей встановлюють відповідальність не лише виконавця, але й організатора, пособника або підбурювача.

Заслуговує уваги визначення, надане А.В. Ландіною, відповідно до якого спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення – це особа, яка вчиняє кримінальне правопорушення і характеризується певними якостями (вміннями, навичками, фізичними чи психологічно-психічними), що вирізняють її із сукупності загальних суб'єктів кримінального правопорушення [135, с. 54-62].

Є.Л. Стрельцов, розглядаючи питання спеціального суб'єкта кримінального правопорушення, акцентує увагу на тому, що традиційно виділяють певні категорії спеціального суб'єкта. Наприклад, це суб'єкт: а) який повинен, поряд з основними, мати й певні додаткові якості; або б) він повинен мати відповідні особливості, які вказані в диспозиції конкретної кримінально-правової норми; або в) такий суб'єкт повинен мати певні відзнаки, які обумовлені його діяльністю чи характером покладених на нього

обов'язків. Висловлюється думка, що специфіка кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом полягає в тому, що шкода суспільним відносинам (об'єкту кримінального правопорушення) спричиняється зсередини одним із суб'єктів правовідносин, який одночасно є і суб'єктом кримінального правопорушення [317, с. 94-98].

Розглянуті дефініції спеціального суб'єкта є, в принципі, правильними. Разом із тим вони мають ряд недоліків: неповнота визначення, не розкривають всіх суттєвих ознак, що характеризують дане поняття. У дефініцію ж, як відомо, необхідно завжди включати суттєві властивості, які стосуються характеристики певного явища або об'єкта. До поняття спеціального суб'єкта необхідно включати тільки ті суттєві ознаки, які характеризують його в рамках складу кримінального правопорушення і необхідні для правильної кваліфікації здійсненого діяння. Сукупність даних ознак, або їх єдність, і є підставою об'єднання багатьох суб'єктів в одну групу – спеціальних суб'єктів. Розглянемо ці ознаки:

1. Спеціальним суб'єктам, окрім осудності та віку кримінальної відповідальності, притаманні й інші додаткові юридичні ознаки. Вони завжди наділені однією або декількома рисами, які відносяться до їх характеристики. Дані риси і характеризують спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень, тому їх доцільно називати ознаками спеціального суб'єкта кримінального правопорушення. Осудність та вік кримінальної відповідальності є обов'язковими як для загального, так і спеціального суб'єктів. Відсутність хоча б однієї з них виключає наявність кримінального правопорушення взагалі. Ознаки ж спеціальних суб'єктів для наявності загального суб'єкта кримінального правопорушення не мають юридичного значення, а застосовуються лише для характеристики певного кола осіб. Тому в літературі їх називають факультативними, додатковими, спеціальними, а іноді й специфічними. У плані загального вчення про склад кримінального правопорушення ознаки спеціального суб'єкта переважно й традиційно варто називати факультативними, оскільки відносно вчення про

склад кримінального правопорушення вважається, що ознаки, які характерні не для всіх складів кримінальних правопорушень, а входять лише в деякі, є факультативними.

Іншого значення вони набувають у конкретному складі кримінального правопорушення, де ці ознаки прямо передбачені диспозицією статті. У таких випадках ці риси спеціального суб'єкта є обов'язковими поруч з осудністю та віком. При цьому, під час кваліфікації кримінального правопорушення такі властивості часто встановлюються у першу чергу, раніше ознак, які характеризують інші елементи складу кримінального правопорушення (наприклад, об'єкт, суб'єктивну сторону). Специфіка кваліфікації кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом й полягає в тому, що вона починається, як правило, зі встановлення ознак спеціального суб'єкта, а вже потім, виходячи з особливостей даного суб'єкта, визначається кримінально-правова норма, за якою він має нести відповідальність. У даних випадках ознаки спеціального суб'єкта несуть основне навантаження порівняно з іншими ознаками суб'єкта (осудністю та віком).

Коло спеціальних суб'єктів у конкретних складах кримінальних правопорушень може бути окреслено як широко, так і вузько. Так, поруч зі спеціальними суб'єктами кримінальних правопорушень, коло яких окреслено широко (працівник транспорту), виокремлюють ще більш вузьке коло спеціальних суб'єктів, наприклад, капітан судна тощо. Дані категорії суб'єктів називають спеціально-конкретними, що більш точно демонструє специфіку їх юридичної природи. Спеціально-конкретні суб'єкти також відносяться до спеціальних, але їх ознаки більш деталізовані, окреслені більш вузько. Тому говорити про ознаки спеціально-конкретних суб'єктів доцільно лише в контексті ознак спеціального суб'єкта. У такому разі спеціальний суб'єкт є родовим поняттям відносно видового поняття «спеціально-конкретний суб'єкт».

2. Ознаки спеціального суб'єкта прямо описані в законі або

впливають із його змісту. Конкретні властивості спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень передбачені, як правило, у відповідних статтях Особливої частини КК України. У більшості випадків вони прямо вказані у диспозиції, тобто законодавець конкретно окреслює, хто саме може нести кримінальну відповідальність за дане діяння. Наприклад, працівник залізничного, водного або повітряного транспорту (ст. 276 КК України). У ряді випадків вони можуть бути передбачені у кваліфікованих (особливо кваліфікованих) складах. Це, наприклад, ч. 3 ст. 368 КК України, де суб'єктом злочину є службова особа, яка займає відповідальне становище. У КК України більшість складів кримінальних правопорушень (основних, кваліфікованих, особливо кваліфікованих) містять ознаки тільки одного спеціального суб'єкта. Наприклад, мати (ст. 117 КК України), громадянин України (ст. 111 КК України). В окремих випадках у диспозиціях альтернативно описується декілька спеціальних суб'єктів. Так, у ст. 276-1 КК України в якості спеціальних суб'єктів названі член екіпажу або диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху).

Ознаки спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень описуються в КК України як у позитивній, так і негативній формах. Якщо спеціальний суб'єкт зазначений у законі в позитивній формі, то в диспозиції статті конкретно описуються ознаки, які стосуються його характеристики. У такій формі передбачені ознаки переважної більшості спеціальних суб'єктів. Це, наприклад, капітан судна (ст. 284 КК України), особа, яка керує транспортним засобом (ст. 286 КК України) тощо. Ознаки суб'єктів, які сформульовані в негативній (заперечній) формі, зустрічаються у КК України як винятки. Тим не менш, негативні ознаки характеризують спеціального суб'єкта кримінального правопорушення так само, як і позитивні. При їх виявленні необхідно виходити з доказу «від протилежного», оскільки зміст негативного поняття не може бути визначений без знання змісту відповідного позитивного поняття. Що стосується суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, то саме

таким чином сформульовані ознаки суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК України. Таким суб'єктом є особа, яка не є працівником повітряного транспорту. У даному випадку метою включення до складу кримінального правопорушення негативних категорій є сприяння відмежуванню цього складу від суміжних.

Однак, як відомо, у більшості випадків встановити наявність складу кримінального правопорушення у конкретному діянні не можна тільки за ознаками, вказаними у диспозиціях статей Особливої частини КК України. Розкриття змісту складу, як правило, відбувається не лише у межах окремої статті Особливої частини, а й шляхом системного тлумачення норм Загальної та Особливої частин КК України, аналізу законодавства та судової практики.

3. Законодавець, вносячи до статті Особливої частини КК України ознаки спеціального суб'єкта, визначає, що дане кримінальне правопорушення може вчинити не будь-яка особа, а лише та, яка наділена такими властивостями.

Ознаки, які вводяться законом до складу кримінального правопорушення для характеристики суб'єкта, мають наступну мету: законодавець за допомогою цих ознак обмежує коло осіб, які можуть нести кримінальну відповідальність за певне кримінальне правопорушення або групу кримінальних правопорушень, тим самим підтверджуючи тезу, що не будь-яка фізична осудна особа може бути суб'єктом даного виду або роду кримінальних правопорушень. Широке коло фізичних осудних осіб, які можуть бути суб'єктами кримінальних правопорушень, законодавець звужує шляхом внесення до складу кримінального правопорушення обмежуючих – спеціальних та конкретних – ознак.

Наявність ознак спеціального суб'єкта у диспозиції завжди відіграє роль «обмежувача» кола осіб, які можуть нести відповідальність за даною статтею. Тому особа, яка не наділена такими ознаками, не може нести кримінальну відповідальність за дане кримінальне правопорушення. Так, наприклад, кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху

або експлуатації повітряного транспорту, вчинене працівником повітряного транспорту, настає на підставі ст. 276 КК України. Відповідальність за порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК України) покладається на особу, яка не є працівником повітряного транспорту.

4. Спеціальним суб'єктом кримінального правопорушення може бути визнано лише та особу, яка є належним учасником певних суспільних відносин.

Посягання на спеціальні суспільні відносини можливе лише з боку їх учасників – спеціальних суб'єктів. Суб'єктами таких суспільних відносин можуть бути не всі особи, а тільки певна їх категорія. На відміну від загальних, до спеціальних відносин особи включаються спеціальним нормативним способом. Це означає наступне: якщо особа до даної сфери спеціальних відносин включається з порушенням вимог закону, помилково тощо, то вона не може вважатися належним учасником даних відносин і, відповідно, нести кримінальну відповідальність за посягання на ці спеціальні відносини. Врахування при формулюванні поняття спеціального суб'єкта кримінального правопорушення даної ознаки є важливою умовою правильної кваліфікації кримінальних правопорушень у подальшому.

Поняття спеціального суб'єкта у кримінальному праві і є єдністю досліджених вище істотних ознак, через які втілюються специфіка й сутнісна характеристика даного поняття.

Враховуючи зазначене вище, пропонуємо наступне визначення: **спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення – фізична осудна особа, яка досягла віку кримінальної відповідальності та є належним учасником суспільних відносин, що охороняються кримінальним законом, вчинила передбачене даним законом кримінальне правопорушення та наділена, поряд із загальними, додатковими ознаками, які вказані у диспозиції відповідної статті Особливої частини КК України або безпосередньо впливають з її змісту, а в деяких випадках – в інших законодавчих актах, і може нести кримінальну відповідальність.**

Вичерпність сформульованого поняття підтверджується при дослідженні спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, яким присвячено дане дослідження.

Зважаючи на кількість та різноманіття спеціальних суб'єктів, що згадуються в Особливій частині КК України, є можливість об'єднати їх в однотипні групи і підгрупи. Такий підхід дозволить розподілити спеціальних суб'єктів таким чином, що кожен із них входить до певної групи за тотожністю юридичної природи характерних ознак. В середині такої групи можна виділити й відповідні підгрупи, що дасть змогу більш детально охарактеризувати спеціальних суб'єктів. Таке розподілення можливе лише шляхом класифікації спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень, яка здійснюється різними шляхами.

Так, до кінця 60-х років XX століття не пропонувалося взагалі ніяких класифікацій. В основному виділяли такі види спеціальних суб'єктів: посадові особи, військовозобов'язані, військовослужбовці тощо. Вперше систематизація видів спеціальних суб'єктів шляхом їх класифікації була здійснена лише у 70-х роках XX століття. У якості підстав для класифікації виділялися ознаки спеціальних суб'єктів, які характеризують: *1. Державно-правове становище особи. 2. Професійну приналежність. 3. Службове положення, особливий характер виконуваної роботи. 4. Демографічні ознаки (стать, вік, родинні стосунки).* Дана класифікація заслуговує на увагу як перша наукова спроба систематизувати спеціальних суб'єктів, наявних у чинному тоді КК.

Пізніше було запропоновано класифікацію спеціальних суб'єктів, у якій виокремлювалися 4 групи ознак, що характеризують: *1) правове положення особи (громадянин, іноземець, особа без громадянства, особа, яка відбуває покарання, військовозобов'язаний); 2) професію або рід діяльності суб'єкта (лікар, капітан судна тощо); 3) взаємовідносини суб'єкта з потерпілим (батьки, діти, опікун, піклувальник, особа, яка перебуває у матеріальній залежності або службовому підпорядкуванні); 4) фізичні*

властивості суб'єкта (стать, вік, наявність хвороби).

Найбільш повна і ступінчата класифікація поділяє спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень на 3 групи, які характеризують: *1. Соціальну роль і правове положення суб'єкта. 2. Фізичні властивості суб'єкта. 3. Взаємини з потерпілим.*

У свою чергу, ці групи поділяються на підгрупи. До першої і найбільшої включені такі підгрупи: *1.1. Громадянство (громадянин України, іноземець, особа без громадянства). 1.2. Посадове становище (службова особа, представник влади, суддя). 1.3. Професія, рід діяльності, характер виконуваної роботи (працівник залізничного, повітряного або водного транспорту, лікар тощо). 1.4. Відношення до військової служби (військовозобов'язаний, військовослужбовець, особа, яка підлягає призову). 1.5. Участь у судовому процесі (свідок, перекладач). 1.6. Відбування покарання або арешту. 1.7. Наявність/відсутність судимості. 1.8. Визнання особи рецидивістом.*

Друга група включає такі підгрупи: *2.1. Вік. 2.2. Стать. 2.3. Стан здоров'я.*

До третьої групи входять підгрупи, які характеризують: *3.1. Родинні зв'язки з потерпілим. 3.2. Службові зв'язки. 3.3. Інші відносини.*

З аналізу запропонованої класифікації виникає питання про доцільність виокремлення третьої групи суб'єктів, оскільки критерій взаємовідносин з потерпілим цілком охоплюється категорією «соціальна роль суб'єкта».

Найдосконалішою, на нашу думку, є класифікація, розроблена В.В. Устименком. Автор виділив наступні три групи спеціальних суб'єктів за ознаками, що характеризують: *1. Правове положення (статус) суб'єкта. 2. Особу злочинця. 3. Специфіку кримінально протиправних діянь особи [335].*

Під специфікою кримінально протиправних діянь автор класифікації розуміє: *1) характер виконуваних кримінально протиправних діянь, які утворюють об'єктивну сторону відповідних кримінальних правопорушень.*

Наприклад, організатор (ст.ст. 181, 294, 392 КК України); 2) інтенсивність діянь, що утворюють об'єктивну сторону відповідних кримінальних правопорушень. Наприклад, активний учасник (ст.ст. 294, 392 КК України). На нашу думку, дана підстава класифікації є недоцільною, оскільки фактично вона повторює положення інституту співучасті і більше стосується такого елементу складу кримінального правопорушення, як об'єктивна сторона, а не суб'єкт.

Проаналізувавши наведені вище наукові розробки, пропонуємо класифікацію спеціальних суб'єктів, яка охоплює наступні дві їх групи за ознаками, що характеризують:

1. Соціально-правове положення (статус) суб'єкта.
2. Фізичні (біологічні) властивості суб'єкта.

Соціально-правове положення – це широка й узагальнююча категорія, яка розкриває всі сторони закріпленого у праві становища особи, включаючи її соціальні ознаки, якості. До даної групи можна віднести наступні підгрупи:

1.1. Державно-правове положення особи – громадянин України, особа без громадянства, іноземець. Врахування спеціальних суб'єктів даної групи має значення при кваліфікації, наприклад, кримінальних правопорушень проти основ національної безпеки України. Якщо шпигунство здійснюється громадянином України, таке діяння кваліфікується як державна зрада (ч. 1 ст. 111 КК України). Якщо ж те саме діяння здійснюється іноземцем або собою без громадянства, відповідальність настає на підставі ч. 1 ст. 114 КК України.

1.2. Правове положення особи у сфері оборони держави – військовозобов'язаний, особа, яка підлягає призову, військовослужбовець. Дана підгрупа має значення при кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених Розділом XIX «Кримінальні правопорушення проти встановленого порядку несення військової служби (військові кримінальні правопорушення)» Особливої частини КК України. Ст. 401 КК України, яка містить поняття військового кримінального

правопорушення, обмежує коло суб'єктів, які містяться у даному розділі, такими спеціальними суб'єктами, як військовослужбовці, а також військовозобов'язані та резервісти під час проходження зборів. Ч. 2 ст. 401 КК України конкретизує коло суб'єктів, визначаючи, що «за відповідними статтями цього розділу несуть відповідальність військовослужбовці Збройних Сил України, Служби безпеки України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, а також інші особи, визначені законом» [130].

1.3. Правове положення особи у сфері транспорту. Дану групу доцільно виокремити з огляду на наявність у КК України відповідного розділу, який включає ряд кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Саме цій категорії спеціальних суб'єктів присвячене дане дисертаційне дослідження.

1.4. Правове положення особи у сфері організаційно-розпорядчої, адміністративно-господарської або іншої службової діяльності. Найбільш поширеним у чинному КК України видом спеціального суб'єкта є службова особа.

Аналіз КК України породжує питання про обґрунтованість винесення поняття службової особи в окрему частину ст. 18 КК України з урахуванням того, що у примітці до ст. 364 КК України «Зловживання владою або службовим становищем» знову дається визначення поняття службової особи, до того ж аналогічне наведеному у ч.ч. 3 та 4 ст. 18 КК України. Таким чином, складається враження, що законодавець намагається вивести службову особу за межі спеціального суб'єкта кримінального правопорушення, що не є виправданим. На підставі аналізу дефініції поняття «спеціальний суб'єкт», яка наведена у ч. 2 ст. 18 КК України, можна зробити висновок, що службова особа є одним із різновидів спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень.

На нашу думку, винесення такої групи спеціальних суб'єктів в окремі частини ст. 18 КК України зумовлене наявністю в Особливій частині значної кількості складів кримінальних правопорушень, де спеціальним суб'єктом є саме службова особа. Якщо абсолютна більшість спеціальних суб'єктів за правовим положенням у сфері транспорту міститься у Розділі XI Особливої частини КК України, то вказівки на службову особу як спеціального суб'єкта кримінального правопорушення знаходимо у розділах V, VII, XIV, XV, XVII Особливої частини КК України. Таким чином, поняття службової особи ніби «виноситься за дужки». Оскільки воно не охоплюється тільки Розділом XVII «Кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності та професійної діяльності, пов'язаної з наданням публічних послуг», а використовується й в інших розділах, вважаємо доцільним залишити визначення поняття «службова особа» у Загальній частині КК України, щоб запобігти неоднозначному тлумаченню даного поняття, тобто ст. 18 КК України залишити без змін, а у примітці до ст. 364 КК України виключити абз. 1 п. 1 та п. 2 як такі, що дублюють ч.ч. 3 та 4 ст. 18 КК України.

1.5. Правове положення особи у сфері шлюбно-сімейних відносин і відносин, які складаються на основі певної залежності (матеріальної, службової тощо).

Зазначимо, що під поняттям шлюбно-сімейних відносин розуміються відносини саме між суб'єктом кримінального правопорушення та потерпілим. Даний критерій є актуальним з огляду на значну кількість складів, де суб'єктами кримінальних правопорушень є мати, батько, мачуха, вітчим, опікуни або піклувальники, діти. Дані суб'єкти можуть виконувати як криміноутворюючу (наприклад, ст. 117, ч. 1 ст. 150¹, ст.ст. 164-166 КК України), так і диференційну (наприклад, ч. 2 ст. 135, ч. 2 ст. 155, ч. 2 ст. 156, ч. 2 ст. 304, ч. 2 ст. 323 КК України) функції.

Говорячи про відносини службової залежності, зазначимо, що відповідно до ст. 59 Кодексу торговельного мореплавства України [114], на капітана судна покладаються обов'язки з надання допомоги людям, які

зазнали лиха. Таким чином, відмежування кримінального правопорушення, передбаченого ст. 136 КК України (ненадання допомоги особі, яка перебуває в небезпечному для життя стані), від такого, що передбачене ст. 284 КК України (ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха), проводиться саме за суб'єктом. Для складу правопорушення, передбаченого ст. 136 КК України, характерний загальний суб'єкт, у той час як суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 284 КК України, є капітан, чиє судно зіткнулося з іншим судном або зустріло у морі або на іншому водному шляху осіб, які зазнали лиха.

До біологічних (фізичних) характеристик особи, які є ознаками спеціального суб'єкта кримінального правопорушення, відносяться:

2.1. Стать. Наразі у КК України є декілька статей, суб'єктів яких можна визначити як спеціальних саме на підставі статі – ст. 117 (умисне вбивство матір'ю своєї новонародженої дитини), ч. 2 ст. 135 (залишення в небезпеці матір'ю новонародженої дитини, якщо матір не перебувала в обумовленому пологами стані) КК України. Однак, це не означає, що виокремлення підгрупи спеціальних суб'єктів за ознакою статі втрачає своє практичне значення. Більше того, вивчення даного питання здійснюється у кримінологічному та кримінально-правовому аспектах, тому вважаємо даний критерій класифікації не лише актуальним, а й перспективним з точки зору наукового дослідження.

2.2. Вік. Як пише О.А. Плашовецький, у наш час існує необхідність диференційованого підходу до встановлення вікових критеріїв спеціального суб'єкта кримінального правопорушення, які враховуються, з одного боку, за здатністю і готовністю до цілеспрямованих дій та, з іншого боку, за віком, після досягнення якого законом дозволяється виконання певних професійних обов'язків, обіймання певних посад або заняття певною діяльністю [182].

Фізичне досягнення певного віку (як правило, повноліття) є умовою визнання особи суб'єктом певних видів кримінальних правопорушень і, отже, ознакою спеціального суб'єкта. Однак, спеціально вказувати в

конкретній нормі вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність за дане кримінальне правопорушення, на нашу думку, недоцільно, оскільки для цього потрібно буде змінювати структуру норми Особливої частини КК України, вводячи до її складу гіпотезу - умови, за яких діє ця норма, а також передбачати відповідні винятки.

В. М. Бурдін вказує на необхідність передбачити у кримінальному законодавстві, що неповнолітні не можуть бути суб'єктами кримінальних правопорушень, виконавцем яких визначено службову особу. Вчений вважає за доцільне ввести до КК України окрему статтю чи її частину, у якій зазначити, що особи, які не досягли 18-річного віку, не можуть бути суб'єктами тих кримінальних правопорушень, виконавцем яких є лише службова особа [53]. Прихильники цієї точки зору пропонують доповнити ст. 22 КК України частиною 3, яка б передбачала випадки, коли суб'єктами кримінальних правопорушень не можуть бути особи, які не досягли 18-річного віку [296].

Однак, у цієї точки зору є й критики, які спираються на ч. 1 ст. 35 ЦК України, відповідно до якої повна цивільна дієздатність може бути надана фізичній особі, яка досягла шістнадцяти років і працює за трудовим договором, а також неповнолітній особі, яка записана матір'ю або батьком дитини. Таким чином, у деяких випадках повна цивільна дієздатність може наставати й до досягнення 18-річного віку [344].

Звертаючись до законодавства деяких зарубіжних держав, зазначимо, що законодавець Республіки Таджикистан досить абстрактно формулює, що в окремих випадках, передбачених Особливою частиною даного Кодексу, кримінальній відповідальності підлягають тільки особи, які досягли більш старшого віку, ніж шістнадцять років [10]. КК Республіки Узбекистан, навпаки, у ст. 17 передбачає підвищений вік кримінальної відповідальності та містить перелік кримінальних правопорушень, відповідальність за які настає з 18 років [11].

Вважаємо, що немає сенсу доповнювати ст. 22 чинного КК України

новою частиною, у якій визначати, які саме кримінальні правопорушення можуть бути вчинені особою, яка досягла 18-річного віку, адже, по-перше, тоді треба визначати й кримінальні правопорушення, відповідальність за які може наставати з досягненням, наприклад, 30 років (відповідно до ст. 127 Конституції України, на посаду судді може бути призначений громадянин України, не молодший тридцяти та не старший шістдесяти п'яти років) [126]. Отже, суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 375 КК України (постановлення суддею (судьями) завідомо неправосудного вироку, рішення, ухвали або постанови) може бути лише та особа, яка досягла віку 30 років. По-друге, більшість норм, принаймні тих, які визначають кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, де міститься вказівка на спеціального суб'єкта, мають бланкетний характер. Тому для здійснення кваліфікації за цими нормами обов'язковим є вивчення певного масиву нормативно-правових актів, які регламентують вимоги до суб'єктів вказаних відносин і, відповідно, суб'єктів кримінальних правопорушень.

Отже, однією з ознак спеціального суб'єкта кримінального правопорушення є досягнення певного віку, відмінного від загального віку кримінальної відповідальності. Для того, щоб чітко його визначити, потрібно звертатися до інших нормативних актів, які визначають вік, з якого дозволяється здійснювати ту чи іншу діяльність, обіймати певні посади або виконувати певні обов'язки.

Досліджуючи таку ознаку, як вік, зупинимось на деяких моментах, що стосуються неповнолітніх. За загальним правилом, суб'єктами кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту є особи, які досягли 16-річного віку, а за окремі кримінальні правопорушення вказаної категорії, а саме: пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України) та незаконне заволодіння транспортним засобом (ч.ч. 2, 3 ст. 289 КК України)

відповідальність передбачена вже з 14-річного віку.

Статистична звітність за останніх 8 років свідчить про те, що серед неповнолітніх наявна стійка тенденція до вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (див. додатки 36-44). При цьому ними вчиняються саме злочини, а не кримінальні проступки. Вважаємо, що наслідки, які мають місце при вчиненні неповнолітніми кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема настання смерті потерпілого, у значній мірі зумовлені психологічними особливостями неповнолітніх, а також відсутністю у них необхідних навичок та досвіду, які б могли сприяти уникненню суспільно небезпечних наслідків.

На жаль, суспільство систематично сколихують жахливі новини про ДТП з летальними наслідками за участю неповнолітніх. Так, наприклад, на вебсайті «Прочерк» повідомляється, що ювенальними прокурорами 10.05.2022 скеровано до суду обвинувальний акт у кримінальному провадженні за фактом вчинення неповнолітнім ДТП, внаслідок якої смертельно травмований інший неповнолітній. Дії водія, необачність якого вартувала життя потерпілому, кваліфіковано за ч. 2 ст. 286 КК України [170].

Триває судовий розгляд кримінального провадження щодо смертельної ДТП у Харкові за участі неповнолітнього водія «Infinity», яка сталася 26 жовтня 2021 року [72]. Варто зазначити, що хлопець, який був за кермом автомобіля, попередньо порушував правила дорожнього руху. Так, рішенням Держинського районного суду міста Харкова від 09 листопада 2021 року вказану особу було притягнуто до адміністративної відповідальності, передбаченої ч. 1 ст. 122 КУпАП (перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху) та ч. 2 ст. 126 КУпАП (керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом) [192].

Тим не менше, незважаючи на зазначені тенденції, у Верховній Раді

України був зареєстрований проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо керування автомобілями» № 8039 від 16 вересня 2022 року [230], яким планувалося внести зміни до ч. 2 ст. 15 Закону України «Про дорожній рух», відповідно до яких надати право керування автомобілями з автоматичною коробкою передач (категорії В) особам, які досягли 16-річного віку, за письмовою нотаріально посвідченою згодою батьків (усиновлювачів) або піклувальників, а автомобілями з механічною коробкою передач (категорії В) – особам, які досягли 17-річного віку.

Даний законопроект отримав негативний висновок Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України з огляду на наступне. Відповідно до ст.ст. 367-369 та Додатка XXXII Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), а також відповідно до п. 289 Плану заходів з імплементації Угоди, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 вересня 2014 року № 847, підготовлено план імплементації Директиви 2006/126/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 грудня 2006 року про посвідчення водія, що замінює Директиву Ради 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 року про посвідчення водія. Зокрема, відповідно до положень пп. (б) п. 4 ст. 4 зазначеної Директиви, мінімальний вік для водіїв автомобілів категорії В становить 18 років. Отже, ухвалення даного закону та внесення відповідних змін до Закону України «Про дорожній рух» прямо суперечило б згаданій Директиві.

Окрім того, як зазначається у висновку, викликає сумнів підхід, який передбачає диференціацію вікового цензу при встановленні права на керування автомобілем в залежності від типу коробки передач, адже рівень суспільної небезпеки транспортного засобу визначається не конструктивними особливостями його коробки передач, а *навичками управління транспортним засобом, які здобуваються у процесі навчання, а*

також досвідом водіння та особистісними якостями, які, загалом, визначають характер поведінки водія на дорозі [230].

З огляду на зазначений висновок, даний законопроект було знято з розгляду 07 лютого 2023 року.

До зазначеного можемо доповнити лише те, що неповнолітні, які, як правило, не мають нагальної потреби у керуванні автомобілем, а також з огляду на особливості їх психіки та потужності сучасних транспортних засобів, не мають допускатися до керування автомобілями, які є джерелом підвищеної небезпеки [344], раніше, ніж це рекомендовано визнаними світовою спільнотою нормативно-правовими актами. Надання неповнолітнім права керування автомобілями може поставити під загрозу безпеку як самих юних водіїв, так й інших учасників дорожнього руху, а також призвести до суттєвого збільшення кількості окремих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

2.3. Фізіологічний стан суб'єкта кримінального правопорушення.

Дана підстава виокремлення спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень має важливе значення при кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. По-перше, для такого кримінального правопорушення, як здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин (ст. 276-1 КК України) стан сп'яніння виконує криміноутворюючу функцію. По-друге, перебування особи у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, під час порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту відіграє кваліфікуючу функцію.

До речі, КК Республіки Молдова у ст. 134-12, яка знаходиться у Главі XIII «Значення деяких термінів або виразів у даному Кодексі» надає визначення стану сп'яніння, під яким розуміється стан особи, що виник

внаслідок вживання алкоголю, наркотичних та/або інших речовин, що викликають сп'яніння, і що виразився у психофункціональному розладі організму. Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,3 до 0,5 г/л або концентрацією парів алкоголю в повітрі, що видихається, від 0,15 до 0,3 мг/л. Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л і вище або концентрацією парів алкоголю в повітрі, що видихається, від 0,3 мг/л і вище [1]. Вважаємо таке законодавче рішення цілком раціональним і правильним.

Ще одним цікавим аспектом є той факт, що у КК Республіки Молдова, як і у кримінальному законодавстві низки інших держав, злочином визнається сам лише факт керування транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння або у стані сп'яніння, викликаному іншими речовинами, без настання суспільно небезпечних наслідків [1].

Варто відзначити, що у проекті КК України у частині 2 статті 2.3.6, яка міститься у Розділі 2.3 «Суб'єкт», також пропонується визначення стану сп'яніння, а саме: «Станом сп'яніння є зміни в організмі, викликані вживанням психоактивних речовин, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини, у тому числі вживанням алкогольного напою, що перевищує 0,20 г чистого алкоголю на літр крові». При цьому у частині 3 зазначеної статті пропонується прирівнювати до перебування у стані сп'яніння на час вчинення кримінального правопорушення: 1) відмову особи після вчинення злочину чи проступку за її участю від проходження у встановленому порядку огляду на стан сп'яніння або 2) приведення особою себе у стан сп'яніння до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану сп'яніння чи до прийняття рішення про звільнення особи від проведення такого огляду. Важливий, хоч і неоднозначний, аспект пропонується у ч. 4 цієї ж статті: особа, яка вчинила необережне кримінальне

правопорушення у стані сп'яніння, що виникло проти її волі, внаслідок чого вона була нездатна повною мірою розуміти фактичні обставини своєї протиправної дії чи бездіяльності або керувати нею під час його вчинення, не підлягає кримінальній відповідальності [321].

Про вагомість такої ознаки суб'єкта кримінального правопорушення, як стан сп'яніння, свідчать статистичні дані за останніх 8 років (див. додатки 45-53). Незважаючи на певні коливання у показниках, кількість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, що вчиняються у стані сп'яніння, із року в рік залишається високою.

Отже, пропонуємо доповнити ст. 21 чинного КК України приміткою, яка міститиме наступне визначення поняття стану сп'яніння:

«Станом сп'яніння є викликані вживанням алкоголю, наркотичних або інших речовин зміни в організмі, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини».

Також пропонуємо включити до цієї примітки наступну класифікацію ступенів алкогольного сп'яніння:

«Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л до 1,5 г/л.

Під станом сп'яніння середнього ступеня розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 1,5 г/л до 2,5 г/л.

Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 2,5 г/л і вище».

Запропонований мінімальний вміст алкоголю для визначення стану легкого алкогольного сп'яніння узгоджується з Конвенцією про дорожній рух від 8 листопада 1968 року з правками [124], у якій зазначено, що у національному законодавстві потрібно передбачити спеціальні положення, що стосуються керування під впливом алкоголю, а також допустимий законом рівень вмісту алкоголю в крові, а у відповідних випадках – у повітрі,

що видихається, перевищення якого є несумісним із керуванням транспортним засобом. У будь-якому випадку максимальний рівень вмісту алкоголю в крові відповідно до національного законодавства не повинен перевищувати 0,50 г чистого алкоголю на літр крові або 0,25 мг на літр повітря, що видихається.

Також пропонуємо встановити кримінальну відповідальність за сам лише факт керування транспортними засобами у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (див. додаток 54).

Вважаємо, що запровадження запропонованих вище положень до чинного КК України надасть змогу чітко розмежовувати адміністративне правопорушення від кримінального проступку: керування транспортним засобом у стані легкого алкогольного сп'яніння або сп'яніння середнього ступеня передбачатиме адміністративну відповідальність, а керування транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння буде підставою для притягнення до кримінальної відповідальності.

Ще у пояснювальній записці до Закону України № 2617-VIII від 22.11.2018 [228], яким було запроваджено категорію кримінального правопорушення, зверталася увага, що в Україні смертність унаслідок ДТП – одна з найвищих у Європі та постійно зростає і, у зв'язку з цим, пропонувалося посилити відповідальність за керування транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння шляхом переведення її у кримінальну площину. Таким чином, у чинному КК України з'явилася стаття 286-1 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння». Тим не менш, зважаючи на постійно зростаючу кількість повідомлень про ДТП, які вчиняються водіями у стані сп'яніння, вважаємо, що робота у даному напрямі має продовжуватися.

Резюмуючи вищезазначене, встановлюємо, що Розділом XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації

транспорту» Особливої частини КК України охоплюється 18 статей. Нести відповідальність за кримінальні правопорушення, передбачені ст.ст. 276, 276-1, 281, 282, 284-288 КК України, можуть лише особи, які наділені додатковими ознаками, тобто спеціальні суб'єкти.

Умовно дану групу суб'єктів можна розділити на два види:

1) особи, які є працівниками транспортної інфраструктури, але безпосередньо не керують транспортними засобами: ст. 276 (особи, які здійснюють ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку), ст. 276-1 (диспетчер управління повітряним рухом), ст.ст. 281, 282, 287, 288 КК України;

2) особи, які здійснюють безпосереднє керування транспортними засобами: ст. 276 (працівники залізничного, водного або повітряного транспорту), ст. 276-1 (член екіпажу), ст.ст. 284, 285, 286-1, 287, 288 КК України.

Кваліфіковані склади, які б утворювалися за ознакою спеціального суб'єкта, у даному розділі відсутні.

Таким чином, визначившись із загальною характеристикою спеціальних суб'єктів, перейдемо до характеристики спеціальних суб'єктів окремих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

2.3. Спеціальний суб'єкт кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту

Особливість правової природи кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту полягає, на нашу думку, в ускладненому (управлінськими відносинами) об'єкті посягання, змішаній протиправності, змішаній вині та особливому правовому статусі суб'єктів.

Суб'єкт посягання у кримінальних проступках проти безпеки руху та експлуатації транспорту має певні особливості у правовому статусі і у більшості випадків є спеціальним. Наприклад: працівник залізничного,

водного або повітряного транспорту (ч. 1 ст. 276 КК України), особа, яка не є працівником повітряного транспорту (ч. 1 ст. 281 КК України), особа, на яку покладається виконання певних правил (ч. 1 ст. 282 КК України), капітан судна (ст.ст. 284 та 285 КК України).

Частина 1 статті 276 КК України - порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту.

Стосовно суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 276 КК України, існують такі судження: 1) О.В. Микитчик вважає, що суб'єкт цього кримінального правопорушення спеціальний: осудна особа, що досягла 16-річного віку і є працівником залізничного, водного або повітряного транспорту (черговий по станції, машиніст, помічник машиніста, складач потягів, оглядач вагонів, оператор, капітан, помічник капітана, штурман, командир повітряного судна, пілот, радист, механік, диспетчер та інші особи, діяльність яких безпосередньо пов'язана з експлуатацією та ремонтом зазначеного транспорту)» [140, с. 629-653]; 2) на думку В.О. Навроцького, суб'єкт цього кримінального правопорушення спеціальний: це осудна особа, яка досягла 18-річного віку і є працівником залізничного, водного або повітряного транспорту (згідно з чинними правилами руху й експлуатації залізничного, водного, повітряного транспорту та ремонту його об'єктів до відповідних видів робіт допускаються лише особи, які досягли 18-річного віку). Остання ознака означає, що така особа: а) перебуває у трудових відносинах з відповідним транспортним підприємством; б) дії вчинено у зв'язку з виконанням трудових обов'язків із забезпечення руху чи експлуатації або проведенням ремонту транспорту. Особа, яка не наділена вказаними ознаками, за дії, внаслідок яких сталася транспортна аварія чи катастрофа і, відповідно, настали вказані у ст. 276 КК України наслідки, підлягає відповідальності за статтями КК України про кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи, проти власності [166, с. 833-863]; 3) В.І. Касинюк переконаний, що суб'єктом цього кримінального правопорушення може бути лише працівник залізничного, водного або

повітряного транспорту, трудова діяльність якого пов'язана з рухом, експлуатацією транспортних засобів або їх ремонтом. У судовій практиці інколи виникає питання, як кваліфікувати дії робітника, слюсаря, який виконував ремонт механізмів, обладнання засобів сигналізації або зв'язку на заводі, у майстерні, які не підпорядковані залізничному, водному чи повітряному транспорту. Деякі вчені вважають, що у цих випадках відсутні ознаки складу даного кримінального правопорушення. Вважається, що при ремонті засобів транспорту за ст. 276 КК України має відповідати робітник незалежно від того, є він працівником транспорту чи ні [111, с. 538–561, 572–577]; 4) П.С. Матишевський визначав, що суб'єктом цього кримінального правопорушення може бути тільки працівник залізничного, водного чи повітряного транспорту (машиніст, помічник машиніста, складач потягів, черговий по станції, капітан, помічник капітана, штурман, шкіпер, командир повітряного судна, пілот, радист, механік, диспетчер та інші особи, діяльність яких безпосередньо пов'язана з експлуатацією та ремонтом цих видів транспорту). Це також можуть бути працівники відомчих залізниць, метрополітену, особи, які працюють на риболовецьких науково-дослідних та інших суднах. Суб'єкт кримінального правопорушення наділений сукупністю двох ознак: а) перебування на службі чи роботі на відповідному виді транспорту; б) пов'язаність його діяльності з виконанням обов'язків щодо безпеки руху, експлуатації чи ремонту транспортних засобів, колій, засобів сигналізації чи зв'язку. За загальним правилом, відповідальність за ст. 276 КК України передбачається з 16-річного віку, але фактично на ці посади допускаються особи не молодше 18 років [139, с. 624–651]. Також І.О. Харь пише, що дії службових осіб зазначених видів транспорту, які не порушили правил безпеки руху або експлуатації транспорту, але давали (не давали) розпорядження, накази, вказівки щодо діяльності, внаслідок якої такі порушення були вчинені іншими працівниками транспорту, за наявності інших ознак можуть нести відповідальність за службову недбалість за ст. 367 КК України. Особи, які порушили правила безпеки руху або експлуатації

автомобільного транспорту, несуть відповідальність за ст.ст. 286, 287 КК України, а військовослужбовці – за ст. 415 (порушення правил водіння або експлуатації машин), ст. 416 (порушення правил польотів або підготовки до них), ст. 417 (порушення правил кораблеводіння) КК України [341, с. 102].

Аналіз існуючих точок зору щодо суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ст. 276 КК України, надає можливість виокремити з них такі фундаментальні положення: 1) це спеціальний суб'єкт; 2) це фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося принаймні 16 років¹; 3) це працівник залізничного, водного або повітряного транспорту, трудова діяльність якого пов'язана з рухом, експлуатацією транспортних засобів або їх ремонтом, ремонтом колій, засобів сигналізації чи зв'язку (черговий по станції, машиніст, помічник машиніста, складач потягів, оглядач вагонів, оператор, капітан, помічник капітана, штурман, шкіпер, командир повітряного судна, пілот, радист, механік, диспетчер, працівник відомчих залізниць, метрополітену, особи, які працюють на риболовецьких науково-дослідних та інших судах).

На підставі виокремлених ознак та аналізу судової практики, пропонуємо визначати суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 276 КК України, наступним чином: суб'єкт кримінального проступку, який полягає у порушенні правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, спеціальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років і яка є працівником залізничного, водного або повітряного транспорту, трудова діяльність якого пов'язана з

¹ Ми пропонуємо визнавати суб'єктом цього кримінального правопорушення особу, яка досягла 16-річного віку, виходячи з положень низки міжнародних актів та національного законодавства. Так, відповідно до Конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року: кожний член рядового складу машинної вахти повинен бути не молодше 16 років. Згідно з Кодексом законів про працю України, не допускається прийняття на роботу осіб молодше 16 років.

рухом, експлуатацією транспортних засобів або їх ремонтом, ремонтом колій, засобів сигналізації чи зв'язку.

Об'єктивна сторона цього кримінального правопорушення характеризується діянням особи, яка порушила правила безпеки або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту, здійснила недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій або засобів сигналізації та зв'язку. Для кваліфікації за ч. 1 ст. 276 КК України необхідно встановити, що вказане діяння створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Про створення вказаної небезпеки можуть свідчити такі обставини, як зіткнення локомотивів, сходження вагонів з колій, перевертання вагонів тощо.

У більшості випадків застосування ч. 1 ст. 276 КК України тяжкі наслідки не настають не у зв'язку з втручанням інших осіб (наприклад, працівників транспорту), а в результаті обставин, які мають характер випадковості. З цього приводу у літературі зазначається, що встановити, що з потерпілим можуть трапитися реальні нещасні випадки, можна тільки гіпотетично. Практика застосування норм про кримінальну відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення засвідчує, що суди на факти створення деліктів безпеки реагують лояльно. Конструювання транспортних кримінальних правопорушень саме як деліктів створення небезпеки є досить розповсюдженим прийомом у законодавчій практиці багатьох держав (наприклад, ст.ст. 381 і 382 КК Іспанії [3], ст. 174 КК Польщі [14]).

Порушення правил з точки зору кваліфікації за ст. 276 КК України може набувати вигляду перевищення встановленої швидкості руху, проїзду на заборонений сигнал, недотримання техніки пілотування або правил проходження шлюзів, неправильного розходження із зустрічними суднами, невиконання вказівок диспетчерів, недотримання маршрутів або висоти польоту, неправильного розміщення вантажу, тощо.

Наведемо наступний приклад із практики. Згідно з вироком

Приморського районного суду м. Одеси від 06.08.2020 у справі № 522/10956/20 [64] Особу 1, який є капітаном судна «DELFI», визнано винним у вчиненні кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 276 КК України, вчиненого за наступних обставин.

Особа 1, будучи працівником водного транспорту, а саме капітаном судна «DELFI», порушив вимоги нормативно-правових актів, якими регламентуються правила безпеки руху та експлуатації водного транспорту, що призвело до аварійної морського події, котра сталася 20.11.2019 з танкером-бункерувальником «DELFI», який почав дрейфувати та потрапив на міліну в акваторії морського порту Одеса.

Капітан Особа 1, в порушення правил безпеки мореплавства, втративши з лютого 2018 року приналежність судна «DELFI» прапору Республіки Молдова, яке було виключено із класу MSR через неможливість підтримувати технічні вимоги та рекомендації MSR, а також в порушення вимог міжнародного свідоцтва про мінімальний склад екіпажу, з командою у складі 3-х (замість 5-ти) осіб, з липня 2019 року стояв без вантажу на якорі, за межами територіальних вод України, в очікуванні поповнення суднових запасів, а також розпоряджень судновласника щодо подальших дій.

У ніч з 02 на 03 листопада 2019 року, в результаті сильного південного вітру, судно «DELFI» почало дрейфувати на північ і через 3,9 миль дрейфу увійшло у територіальні води України.

О 08:20 03.11.2019 після встановлення радіозв'язку з капітаном Особа 1 та отримання від останнього відомостей про відсутність палива та мастил для запуску головного двигуна судна «DELFI», він був попереджений лоцманами-операторами ПРПС «Южний», що з урахуванням погодних умов, які очікуються, його судно у такому стані є загрозою для безпеки мореплавства, та капітану було запропонована допомога, проте він відмовився і повідомив, що очікує на допомогу від судновласника. Крім цього, капітан Особа 1, будучи проінформованим про погодні умови, не вжив відповідних заходів, внаслідок чого в ніч з 13.11.2019 на 14.11.2019 судно

«DELFI» знову дрейфувало на північний захід, при віддачі правого якоря якірні ланцюги переплуталась та було втрачено правий якір «Хола».

16.11.2019 під час перевірки судна «DELFI» представниками підрозділу Державної прикордонної служби України та його огляду було встановлено, що залишок палива для підтримання роботи дизель-генератора - до 18.11.2019, запаси провізії та питної води - до 01.12.2019, радіолокаційна станція у непрацездатному стані, AIS працює з перебоями, головні двигуни в непрацездатному стані, судно втратило правий якір і стоїть на лівому, сплив термін свідоцтва про право плавання під державним прапором, свідоцтва про право власності на судно, свідоцтва про мінімальний склад екіпажу, суднове санітарне свідоцтво відсутнє, сплив термін дії дозволу на право користування судновою радіостанцією та журналу щоденних радіослужб, відсутнє свідоцтво про вантажну марку.

Погода, за даними Гідрометеорологічного центру Чорного та Азовського морів, в акваторії портів «Одеса та «Южний» погіршувалася та станом на 21-22.11.2019 передбачалася така: вітер Північно-східний 12-16 м/с, висота хвиль 1,3-1,5 м, видимість 7 км, про що капітана Особу 1 протягом тижня попереджали оператори ПРПС «Южний», а капітан цього порту особисто, під час сеансу радіозв'язку, наполегливо рекомендував Особа 1 подати сигнал лиха «SOS» для можливості розпочати проведення рятувальних робіт із буксирування судна «DELFI» та його екіпажу в безпечний порт. Проте, капітан Особа 1, маючи на борту технічно несправного судна двох членів екіпажу, які кілька місяців перебували без повноцінного харчування і відпочинку, до того ж не мали відповідних документів про кваліфікацію та підготовку з безпеки, не були ознайомлені із цим судном та не знали фактичного місцезнаходження рятувальних засобів, отже не були підготовленими до дій в умовах надзвичайних ситуацій, проігнорував передбачувані штормові умови, які могли бути небезпечними для судна і команди, та від запропонованої допомоги відмовився, чим поставив під загрозу життя членів екіпажу та виявив злочинну

самовпевненість, тобто, передбачаючи настання суспільно-небезпечних наслідків, легковажно розраховував на їх відвернення.

У подальшому, аварійне знеструмлене судно «DELFI», яке, у некерованому стані, продовжило дрейфувати, 22.11.2019 о 09:26, в районі пляжу «Дельфін» в місті Одеса було викинуте на берегову межу та потрапило на мілину з креном на 60, а в подальшому на 90 градусів, тим самим створивши загрозу для мореплавства в акваторії Одеського морського порту та небезпеку для життя членів екіпажу та сторонніх осіб. Того ж дня, о 14:40, водолазами ВМС ЗСУ були врятовані всі члени екіпажу судна «DELFI», які з місця порятунку доставлені до медичного закладу з діагнозом «Переохолодження».

Кваліфікуючи діяння Особи 1, суд посилався на наступні нормативно-правові акти: ст. 58 глави 2 Кодексу торговельного мореплавства України [114]; главу 5 «Безпека мореплавання» Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС); Резолюцію А.741(18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню» (МКУБ); п. 2.1 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України № 904 від 20.11.2003 [240]; п.п. 1.4, 1.5 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004 [245]; рекомендації звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна та його екіпажу при стоянці на якорі на аварійному судні без палива, води та провізії.

Отже, з даної справи можемо зробити висновок, що кваліфікація діянь працівників транспорту потребує аналізу та ретельного вивчення значного масиву нормативно-правових актів.

Щодо суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК України – порушення правил повітряних польотів, існують такі

погляди: 1) що таким суб'єктом є пілот, член екіпажу, який не є працівником повітряного транспорту (за цією ознакою слід проводити відмежування цього кримінального правопорушення від кримінального проступку, передбаченого ст. 276 КК України, де суб'єктом виступає працівник повітряного транспорту) [110, с. 340-366]; 2) таким суб'єктом є фізична осудна особа, яка досягла до моменту вчинення кримінального правопорушення 16-річного віку (не може бути суб'єктом цього кримінального правопорушення працівник повітряного транспорту) [140, с. 629-653]; 3) суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний: ним є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і не є працівником повітряного транспорту (працівники транспорту за порушення правил безпеки польотів повітряних суден несуть відповідальність за ст. 276 КК України) [166, с. 833-863].

Аналіз існуючих точок зору надає можливість виокремити з них такі основні положення: 1) таким суб'єктом є фізична осудна особа, яка досягла до моменту вчинення кримінального правопорушення 16-річного віку; 2) суб'єктом цього кримінального проступку є пілот, член екіпажу, який не є працівником повітряного транспорту.

На підставі розглянутих точок зору та чинного законодавства пропонуємо таке визначення суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК України: «Суб'єкт кримінального проступку, який полягає у порушенні правил повітряних польотів, спеціальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення кримінального правопорушення виповнилося 16 років і яка не є працівником повітряного транспорту».

Розглянемо такий приклад із судової практики. Вироком Турійського районного суду Волинської області від 25.01.2021 у справі № 169/881/20 [65] Особу 1 визнано винним у вчиненні кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК України. Так, упродовж березня-травня 2020 року Особа 1, грубо порушуючи вимоги правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України,

самостійно виготовив, з метою подальшої експлуатації, із заводських і саморобних деталей та агрегатів літальний апарат аматорської конструкції автожир, без державних реєстраційних і розпізнавальних знаків, який оснащений крилами, лопатями та штовхаючим гвинтом, що приводиться в дію за допомогою двигуна типу «Rotax», та який не зареєстрований у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, не має необхідних дозвільних документів на здійснення польотів. У подальшому, 26 липня 2020 року, вказаний літальний апарат (автожир) з метою проведення польотів був перевезений у с. Радовичі Турійського району Волинської області та тоді ж, у денний час доби, Особа 1, не будучи працівником повітряного транспорту, за допомогою вказаного вище літального апарату типу автожир, здійснив політ над полями, приватними житловими та господарськими будівлями жителів цього населеного пункту, автомобільними дорогами сільського сполучення, електроопорами ліній електропередач. У подальшому, приблизно о 13:30-14:00, Особа 1 здійснив посадку вказаним літальним апаратом на злітно-посадкову смугу аеродрому на території фермерського господарства, що знаходиться поблизу с. Радовичі Турійського району Волинської області, та, не вимикаючи двигун, нехтуючи вимогами чинного законодавства України, перемістив літальний апарат впритул до воріт приміщення ангара, в якому розташований музей ретротехніки, до якого в цей час під'їхав автобус та приватні автомобілі з екскурсантами в кількості більше двадцяти осіб, у тому числі неповнолітніми особами, що саме виходили з транспортних засобів, створивши своїми діями реальну небезпеку для життя людей, які не були належним чином попереджені про появу літального апарату та пов'язані з цим можливі тяжкі наслідки.

Незважаючи на те, що вказане повітряне судно не було підготовлено до польотів відповідно до експлуатаційно-технічної документації, Особа 1 особисто здійснив на ньому не менше одного польоту, до початку польоту не зареєстрував повітряне судно в установленому законом порядку і не мав реєстраційного посвідчення, сертифіката льотної придатності, не мав дозволу

Державної авіаційної служби України на виконання польотів, не мав бортової документації, яка визначається авіаційними правилами України, не пройшов навчання, яке необхідне для виконання польотів, не отримав пілотське посвідчення. Крім того, він не погодив польоти з органами обслуговування повітряного руху та органами управління Повітряних Сил Збройних Сил України. Також він не застрахував у встановленому законом порядку відповідальність за можливу шкоду, заподіяну третім особам, та не мав при собі чинного медичного сертифіката. В аналізованому вирокі зазначається, що своїми діями Особа 1 грубо порушив вимоги: Повітряного Кодексу України [184], Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету міністрів України від 06.12.2017 № 954 [238], Наказу Державної авіаційної служби України від 05.02.2019 № 153 «Про затвердження Авіаційних правил України», частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» [237]. При цьому, зазначаючи нормативно-правові акти, суд чітко вказує, які саме положення було порушено.

У вирокі наголошується, що зазначені порушення правил безпеки польотів повітряних суден, вчинені Особа 1, створили небезпеку для людей, оскільки падіння літального апарату на житлові та господарські будівлі, на окремий автотранспорт, окремих осіб або в безпосередній близькості від них, розлив і займання палива, руйнування частин і механізмів, могли спричинити тяжкі наслідки для життя і здоров'я людей, аварію та пошкодження майна у місці такого падіння або в безпосередній від нього близькості.

Отже, з проаналізованого вирокі можемо встановити, що, по-перше, як і у випадку з ч. 1 ст. 276 КК України, тяжкі наслідки не настають не у зв'язку з втручанням інших осіб (наприклад, працівників транспорту), а в результаті обставин, які мають характер випадковості. Таким чином, встановити, що з потерпілим можуть трапитися реальні нещасні випадки, можна тільки гіпотетично. По-друге, кваліфікація цього кримінального проступку також вимагає вивчення та аналізу значного масиву нормативно-правових актів у

сфері транспорту.

Щодо суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 282 КК України – порушення правил використання повітряного простору – пропонуються такі судження: 1) суб'єкт у цьому кримінальному правопорушенні спеціальний; ним може бути особа, відповідальна за виконання вказаних робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи [111, с. 538-561, 572-577]; 2) суб'єктом є тільки особа, яка відповідає за безпечний пуск ракет, проведення відповідних стрільб, вибухових робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи [102, с. 450-476]; 3) суб'єкт спеціальний, а саме: особи, відповідальні за безпечне використання повітряного простору (командири, начальники, керівники, техніки та ін.) під час запуску ракет, проведення стрільб, вибухових робіт або вчинення інших дій (переміщення метеорологічних зондів, об'єктів рекламного, спортивного або іншого призначення тощо) [140, с. 629-653].

Аналіз наведених точок зору та законодавства надає нам можливість виділити такі принципові положення: 1) таким суб'єктом може бути особа, відповідальна за виконання вказаних робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи; 2) таким суб'єктом є тільки особа, яка відповідає за безпечний пуск ракет, проведення відповідних стрільб, вибухових робіт або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи; 3) це особи, відповідальні за безпечне використання повітряного простору (командири, начальники, керівники, техніки під час запуску ракет, проведення стрільб, вибухових робіт або вчинення інших дій, переміщення метеорологічних зондів, об'єктів рекламного, спортивного або іншого призначення тощо).

На підставі наведеного можна запропонувати таке визначення суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ч. 1 ст. 282 КК України: «Суб'єкт кримінального проступку, який полягає у порушенні правил використання повітряного простору, спеціальний; ним є фізична осудна особа, яка на

момент вчинення кримінального правопорушення досягла 16-річного віку, відповідальна за виконання робіт із дотримання правил використання повітряного простору або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи».

Зважаючи на те, що у теорії утвердилася думка щодо того, що суб'єкт вказаного кримінального правопорушення є спеціальним, пропонуємо внести наступні зміни до диспозиції ч. 1 ст. 282 КК України, щоб закріпити це положення на законодавчому рівні:

Стаття 282. Порушення правил використання повітряного простору

*1. Порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, **вчинене особою, відповідальною за виконання робіт з дотримання правил використання повітряного простору або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів,** -*

караються штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років (див. додаток 54).

Що стосується практичного застосування даної статті, варто зазначити, що судова практика з даного питання є досить обмеженою, а, відповідно до статистичної інформації про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування за 2016-2023 роки, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], щорічно реєструється у середньому всього 2 повідомлення про вчинення діянь, які мають ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 282 КК України (див. додаток 15).

Суб'єктом кримінального проступку, передбаченого ст. 284 КК України, яка встановлює відповідальність за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, є капітан судна.

Незважаючи на наявність у диспозиції статті чіткої вказівки на ознаки суб'єкта цього кримінального правопорушення, у теорії немає однозначного трактування. Так, існують наступні думки: 1) суб'єктом є тільки капітан судна [110, с. 340-366]; 2) суб'єкт кримінального правопорушення спеціальний: ним є капітан будь-якого судна, у т. ч. військового корабля, незалежно від національної належності судна та його виду (особа, яка не є капітаном, наприклад, водій катера, водного мотоцикла або човна, за ненадання допомоги особам, що зазнали лиха в разі зіткнення з іншим подібним судном, за наявності підстав несе відповідальність за ст. 135 КК України) [166, с. 833-863]; 3) суб'єкт кримінального правопорушення – спеціальний, а саме: особа, яка обіймає посаду капітана судна чи виконує його обов'язки [140, с. 629-653]; 4) суб'єктом є капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки (якщо капітан судна не надав допомогу, виконуючи наказ/розпорядження власника судна в межах його повноважень та в належному порядку, то він не підлягає кримінальній відповідальності за умови, що він не усвідомлював і не міг усвідомлювати кримінально протиправного характеру розпорядження. За такі дії несе відповідальність особа, яка віддала наказ чи розпорядження) [111, с. 538-561, 572-577].

Треба наголосити на тому, що суб'єктом кримінального правопорушення може бути лише та особа, яка мала можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу та пасажирів.

Аналіз існуючих точок зору надає нам можливість виокремити з них такі фундаментальні положення: 1) суб'єктом цього кримінального проступку є капітан будь-якого судна, у тому числі військового корабля, незалежно від національної належності судна та його виду, або особа, яка виконує його обов'язки; 2) особа, яка не є капітаном, наприклад, водій катера, водного мотоцикла чи човна, не несе кримінальної відповідальності за кримінальний проступок, передбачений ст. 284 КК України, а при наявності відповідних ознак кримінального правопорушення несе відповідальність за ст. 135 КК

України.

Враховуючи викладене вище та виходячи з чинного законодавства, пропонуємо таке визначення суб'єкта кримінального проступку, передбаченого ст. 284 КК України: «Суб'єкт кримінального правопорушення, яке полягає у ненаданні допомоги судну та особам, що зазнали лиха, спеціальний; ним є фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла віку кримінальної відповідальності та є капітаном відповідного судна за умови, що він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів».

Зазначимо також, що дана стаття повністю корелює з обов'язком капітанів кожного із суден, що зіткнулися, після зіткнення подати допомогу іншому судну, його пасажирам і екіпажу, наскільки вони можуть зробити це без серйозної загрози для своїх пасажирів, екіпажу і судна, який встановлюється ст. 60 Кодексу торговельного мореплавства України [114].

З аналізу статистичної інформації про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування за 2016-2023 роки, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], встановлюємо, що одиничні повідомлення про діяння, які мають ознаки кримінального проступку, передбаченого ст. 284 КК України, реєструвалися лише у 2019 та 2022 роках (див. додаток 17). Судова практика з даного питання також відсутня. Отже, з огляду на відсутність практики застосування цієї статті, а також того факту, що діяння, передбачене цією статтею, цілком охоплюється диспозицією ст. 276 КК України, пропонуємо виключити дану статтю з КК України.

Суб'єкт кримінального проступку, передбаченого ст. 285 КК України, – неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден – також спеціальний. Стосовно суб'єкта цього кримінального проступку існують такі точки зору: 1) це капітан судна або особа, яка виконує його обов'язки [110, с. 340-366]; 2) суб'єкт кримінального

правопорушення спеціальний: ним може бути лише капітан судна, яке зіткнулося з іншим судном [341, с. 110].

Аналіз існуючих точок зору дає змогу виокремити такі важливі положення: 1) це фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла віку кримінальної відповідальності; 2) суб'єктом цього кримінального правопорушення є капітан судна, яке зіткнулося з іншим судном, або особа, яка виконує обов'язки капітана судна.

Зважаючи на вищевикладене, пропонуємо таке визначення суб'єкта цього кримінального проступку: «Суб'єкт кримінального проступку, який полягає у неповідомленні капітаном назви свого судна при зіткненні суден, спеціальний; ним є фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла віку кримінальної відповідальності та є капітаном відповідного судна, якщо він мав можливість подати ці відомості».

Як і у випадку зі ст. 284 КК України, дана стаття повністю корелює з обов'язком капітанів суден, що зіткнулися, наскільки це можливо, повідомити один одному назву своїх суден, порти приписки, а також порти відправлення і призначення або найближчий порт, в який судно зайде, який встановлюється ст. 60 Кодексу торговельного мореплавства України [114].

З аналізу статистичної інформації про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], встановлюємо, що за 2016-2023 роки повідомлення про діяння, які мають ознаки кримінального проступку, передбаченого ст. 285 КК України, взагалі не реєструвалися (див. додаток 18). Судова практика з даного питання також відсутня. Отже, проаналізувавши наявні в науці кримінального права праці щодо підстав на методології криміналізації і декриміналізації, а також пеналізації діянь (Д.О. Балобанова [37; 39], Ю.Ю. Коломієць [121], Є.Л. Стрельцов [316], В.О. Туляков [325; 326; 328; 333]), з огляду на відсутність практики застосування цієї статті, а також того факту, що діяння,

передбачене цією статтею, цілком охоплюється диспозицією ст. 276 КК України, пропонуємо виключити статтю 285 з КК України, при цьому переглянути санкцію ч. 1 ст. 276 КК України таким чином, щоб вона включала види покарань, передбачені санкціями ст.ст. 284 та 285 КК України (див. додаток 54).

2.4. Спеціальний суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту

Частинами 2, 3 статті 276 КК України передбачається відповідальність спеціального суб'єкта за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту за обтяжуючих обставин. Детальна характеристика суб'єкта цього кримінального правопорушення наведена у підрозділі 2.3. Зазначимо лише, що суб'єктом цього злочину може бути тільки працівник залізничного, водного або повітряного транспорту, тобто спеціальний суб'єкт. При цьому службові особи зазначених видів транспорту, які не порушили правил безпеки руху або експлуатації транспорту, але давали (не давали) розпорядження, накази, вказівки щодо такої діяльності, унаслідок чого порушення допустили інші працівники транспорту, за наявності відповідних підстав можуть нести відповідальність за службову недбалість (ст. 367 КК України).

Для інкримінування ч. 2 ст. 276 КК України обов'язковим є те, що вказані діяння заподіяли потерпілому середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди. Відповідальність за ч. 3 ст. 276 КК України настає, якщо перелічені вище діяння спричинили загибель людей.

Зазначимо наступний приклад із судової практики. Вироком Фастівського міськрайонного суду Київської області від 11.11.2019 у справі № 381/1758/19 [66] Особа 1 визнано невинуватим у пред'явленому

йому обвинувачені за ч. 2 ст. 276 КК України та виправдано за відсутністю в його діях складу злочину.

Так, згідно з обвинувальним актом, Особа 1, будучи машиністом відокремленого підрозділу «Локомотивне депо Козятин» Регіональної філії «Південно-західна залізниця» АТ «Українська залізниця», порушив правила безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту, що створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків та заподіяло велику матеріальну шкоду, за наступних обставин.

23.12.2018 об 11 год. 20 хв. поїзд № 3152 вагою 4563 т, 236 осей, 59 вагонів (52 завантажених, 7 порожніх) прибув на 5-ту колію Фастівського парку станції Фастів. По станції Фастів даний поїзд підлягав розформуванню. О 12 год. 00 хв. після проведення технічного обслуговування поїзда № 3152, оглядач вагонів технічного обслуговування станції Фастів-1 за вказівкою маневрового диспетчера станції Фастів-1 перекрив кінцевий кран між 5-м та 6-м вагонами з голови поїзда та доповів оператору станції Фастів-1, який, в свою чергу, повідомив складача поїздів про перекриття групи з 5-ти вагонів та зробив про це запис у журналі оператора ПТО. О 13 год. 55 хв. складачем поїздів станції Фастів-1 надано план маневрової роботи і вказівку машиністу Особа 1 на заїзд маневрового тепловозу ЧМЕ 3 № 110 під склад поїзда № 3152 на 5-у колію Фастівського парку та інформацію про довжину і вагу складу даного поїзда. О 13 год. 57 хв. чергова по станції Фастів-І приготувала маршрут та по гучномовному парковому зв'язку оголосила про заїзд маневрового локомотива на 5-ту колію Фастівського парку з наступним витягуванням складу поїзда на витяжну колію для розформування. Після зчеплення маневрового тепловозу ЧМЕ 3 № 110 по 5-й колії з вагонами поїзда № 3152 о 14 год. 00 хв. було вилучено гальмові башмаки з-під рухомого складу сигналістом 8-го поста. О 14 год. 03 хв. чергова по станції Фастів-І приготувала маршрут для витягування складу поїзда № 3152 з 5-ї на 27-у колію (витяжну) Фастівського парку, про що повідомила машиніста Особа 1 по маневровому радіозв'язку та по парковому зв'язку причетних

працівників. Машиніст локомотива ЧМЕ 3 № 110 Особа 1 близько 14 год. 15 хв. 23.12.2018, перебуваючи на своєму робочому місці, а саме за кермом маневрового тепловозу ЧМЕ 3 № 110, що входив до складу поїзду № 3152 та знаходився на 5-й колії Фастівського парку за адресою: Київська область, м. Фастів, вул. Шевченка № 30, *у стані алкогольного сп'яніння*, в ході виконання своїх службових обов'язків, під час здійснення маневрових робіт, після отримання по маневровому радіозв'язку від чергової по станції Фастів-1 інформації про приготований маршрут для витягування складу поїзда № 3152 з 5-ї на 27-му колію (витяжну) Фастівського парку, не дочекався оглядача вагонів, який виконував завдання на іншій ділянці Фастівського парку згідно з наданим планом роботи та повинен був перевірити та випробувати автогальма перших п'яти вагонів з боку локомотива. Разом з тим, машиніст Особа 1, нехтуючи встановленими правилами експлуатації залізничного транспорту, не виконуючи правил безпеки руху та експлуатації транспорту, а саме вимог чинних інструкцій та заходів безпеки, доповів складачу поїздів про готовність состава до витягування на витяжку, не дочекавшись оглядача вагонів, не виконавши з'єднання гальмівних рукавів між першим вагоном та локомотивом і не випробувавши автогальма, усвідомлюючи при цьому, що порушенням таких правил створює реальну загрозу настання тяжких наслідків у разі виникнення аварії, привів у рух склад поїзда № 3152.

Після заїзду маневрового складу поїзда № 3152 за сигнал М67 о 14 год. 17 хв. 23.12.2018 чергова по станції Фастів-1 по маневровому радіозв'язку надала команду машиністу Особа 1: «Машиніст Особа 1, на витяжці зупинка», після цього передала стрілки Фастівської гірки малої потужності на місцеве управління, що надало можливість складу поїзду рухатися далі по 27-й колії Фастівського парку в сторону тупикової призми. При цьому чергова по станції Фастів-1 повністю розраховувала на добросовісне виконання всіх інструкцій з боку машиніста, тобто не могла передбачити порушення Особою 1 встановлених правил обслуговування та експлуатації

залізничного транспорту та завадити настанню аварії.

Зі свого боку машиніст Особа 1 відповів на команду чергової по станції «На витяжці зупинка» та продублював команду «зупинка» ***із затримкою 23 секунди, оскільки перебував у стані алкогольного сп'яніння, що знижувало його увагу та швидкість реакції.***

Надалі машиніст Особа 1 о 14 год. 18 хв. 23.12.2018 здійснив в'їзд локомотива ЧМЕ-3 № 110 зі складом поїзда 59 вагонів, загальною вагою 4563 т, в тупикову призму, зруйнувавши її, з подальшим сходом з рейок локомотиву та трьох перших порожніх вагонів.

При цьому, машиніст Особа 1 не вжив усіх заходів для того, щоб уникнути в'їзду в тупикову призму, оскільки для негайної зупинки поїзда ним не був використаний важіль екстреного гальмування, а саме кран машиніста.

Таким чином, сторона обвинувачення прийшла до висновку, що своїми недбалими діями Особа 1 заподіяв АТ «Українська залізниця» майнової шкоди на загальну суму 272 968 грн. 06 коп. та створив реальну небезпеку для життя та здоров'я людей, власності, інших соціальних цінностей, а також функціонуванню матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту.

Кваліфікуючи діяння Особа 1, сторона обвинувачення посилялася на: Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України № 411 від 20.12.1996 [246]; Інструкцію з руху поїздів та маневрової роботи, затверджену наказом Міністерства транспорту України № 507 від 31.08.2005; Інструкцію з сигналізації на залізницях України, затверджену наказом Міністерства транспорту України № 259 від 08.07.1995; «Інструкцію локомотивній бригаді» Головного управління локомотивного господарства Державної адміністрації залізничного транспорту України № ЦТ-0106, затверджену наказом Укрзалізниці 22 листопада 2004 року № 876/ЦЗ.

Суд, визнаючи Особу 1 невинуватим у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 276 КК України, зазначив, що «як видно із пред'явленого

обвинувачення, матеріалів справи та досліджених судом доказів, останнє *[обвинувачення]* сформульовано неконкретно. Такий висновок суду ґрунтується на тому, що Особа 1 інкриміноване обвинувачення в порушенні ним, як працівником залізничного транспорту, правил безпеки руху, експлуатації транспорту, що створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків та заподіяло велику матеріальну шкоду. *Тобто у формулюванні обвинувачення відсутня конкретика, а допущена альтернатива в наслідках, які сторона обвинувачення пов'язує з діянням Особи 1, і зазначено про створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків. При цьому, в обвинувальному акті не вказано, в чому саме полягала така небезпека для життя людей, реальність такої небезпеки. Так само не вказано, в чому саме полягало настання інших тяжких наслідків і яких саме.* Одночасно, суд звертає увагу, що при формулюванні у такій формі і спосіб обвинувачення сторона обвинувачення не вказала чітко, що саме стало наслідком порушення Особою 1 правил безпеки руху, експлуатації транспорту, а допустила формулювання, яке містить припущення та неоднозначність» [66].

Крім того, суд першої інстанції у виправдувальному вироку звертає увагу, що стороною обвинувачення Особі 1 інкриміновано у якості обтяжуючої кримінальну відповідальність обставини вчинення ним злочину у стані алкогольного сп'яніння. У якості доказу цього стороною обвинувачення суду надано Висновок щодо результатів медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного, чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, № 180, складений о 19:55 23.12.2018, відповідно до якого Особа 1 перебував у стані алкогольного сп'яніння (показник 0,53‰). Оцінивши вказаний Висновок, суд встановив, що останній складено на бланку, затвердженому наказом МВС та МОЗ України від 09.09.2009 № 400/666, який втратив чинність на час складання, а доказів, які б стали підставою для складання цього висновку стороною обвинувачення, також

надано суду не було. Таким чином, суд прийшов до висновку, що під час досудового розслідування не було здобуто належного та допустимого доказу, який би поза розумним сумнівом підтверджував перебування обвинуваченого Особа 1 станом на час настання транспортної події з його участю у стані алкогольного сп'яніння.

У вироку Київського апеляційного суду від 03.10.2022 у справі № 381/1758/19 [61], яким скасовано вирок Фастівського міськрайонного суду Київської області від 11.11.2019, зазначено, що висунуте Особі 1 обвинувачення у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 276 КК України, знайшло своє підтвердження в ході розгляду кримінального провадження судом першої інстанції та апеляційного розгляду.

Досліджені судами першої та апеляційної інстанцій докази: результати огляду місця події, вимірювання параметрів колісних пар, висоти автозчепів та розподілу маси тепловоза ЧМЕ № 110, службового розслідування аварії, показання свідків дають підстави вважати, що на час аварії тепловоз знаходився у справному технічному стані, а причиною аварії були порушення машиністом Особою 1 правил безпеки руху і експлуатації транспорту, які полягали у тому, що він, в порушення зазначених в обвинувальному акті вимог правил безпеки руху і експлуатації транспорту, не забезпечив безпеку руху складу поїзда № 3152, не з'єднав гальмівні рукава між першим вагоном та локомотивом та не здійснив випробування автогальм перших п'яти вагонів складу поїзда.

Як в суді першої інстанції, так і в апеляційному суді обвинувачений не оспарював факт сходження з рейок тепловоза ЧМЕ № 110 і трьох вагонів під його керуванням 23.12.2018 на 27 колії Фастівського парку, однак заперечував, що перебував у стані алкогольного сп'яніння, та наполягав на тому, що аварія сталася внаслідок незадовільного технічного стану тепловоза ЧМЕ № 110 і поганих погодних умов.

Такі заперечення обвинуваченого суд апеляційної інстанції вважає непереконаливими, адже він посиляється лише на технічний стан локомотива

та погодні умови. Будь-яких відомостей щодо виконання ним усіх вказаних вище правил безпеки руху і експлуатації транспорту він не надав.

Водночас, колегія суддів погоджується з висновком суду першої інстанції про те, що результати медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного сп'яніння № 180, складеного о 19 год. 55 хв. 23.12.2018, не є доказом з підстав, зазначених в оскаржуваному вироку, а також через те, що з моменту аварії до моменту проходження Особою 1 медичного огляду пройшло більше п'яти годин, а його твердження про вживання ним ліків на спиртовій основі у зв'язку з погіршенням стану здоров'я після аварії залишилося неспростованим.

Крім того, на думку колегії суддів, з обвинувачення слід виключити кваліфікуючу ознаку «створення небезпеки для життя людей», оскільки в обвинувальному акті не вказано, у чому саме полягала ця небезпека та яким людям вона загрожувала, а досліджені докази також не містять відомостей про створення діями Особи 1 небезпеки для життя інших осіб.

За результатами перегляду справи Київський апеляційний суд ухвалив новий вирок, яким визнав Особу 1 винуватим у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 276 КК України, та призначив йому покарання у виді 4 років позбавлення волі. На підставі ст. 75 КК України звільнив Особу 1 від відбування покарання з випробуванням з іспитовим строком тривалістю 2 роки.

Постановою колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 01.06.2023 у справі № 381/1758/19 [218] вирок Київського апеляційного суду залишено без змін.

При цьому, у постанові міститься важливе зауваження щодо того, що об'єктивна сторона складу зазначеного злочину полягає у сукупності таких ознак: 1) порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту чи недоброякісний ремонт транспортних засобів, залізничних колій, засобів сигналізації та зв'язку, залізничного, водного або повітряного транспорту; 2) наслідків, передбачених частиною 2 або 3, або створення небезпеки

настання таких чи інших тяжких наслідків (ч. 1); 3) причинного зв'язку між порушеннями зазначених правил і наслідками чи небезпекою їх настання

Дослідивши матеріали справи, Верховний Суд дійшов висновку, що допущені Особою 1 порушення правил безпеки руху залізничного транспорту перебували у причинному зв'язку зі сходом з рейок тепловоза та трьох вагонів і створили настання тяжких наслідків у вигляді великої матеріальної шкоди.

Отже, підсумовуючи результати дослідження зазначених судових рішень у наведеній справі, ми можемо зробити висновок, що кожна кваліфікуюча ознака, встановлена ч.ч. 2 та 3 ст. 276 КК України, має бути належним чином доведена та обґрунтована.

Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин (ст. 276-1 КК України) належить до нетяжких злочинів. КК України було доповнено цією статтею у 2011 році у зв'язку з прийняттям Повітряного кодексу України [184].

Стосовно суб'єкта цього злочину існують такі погляди:

- 1) О.В. Микитчик вважає, що суб'єкт цього злочину спеціальний: член екіпажу повітряного судна – особа авіаційного персоналу, якій в установленому порядку доручено виконання певних обов'язків на борту повітряного судна протягом виконання польотного завдання (п. 2.1.41 Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998 № 486 [243]); диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер повітряного руху) – особа, яка здійснює диспетчерське обслуговування повітряного руху та має свідоцтво диспетчера служби руху з чинними рейтингами відповідно до наданих прав (п. 2.1.45 тих самих Правил) [140, с. 629-653]; 2) В.І. Касинюк пише, що суб'єктом цього злочину може бути член екіпажу повітряного судна або диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху)

[111, с. 538-561, 572-577]; 3) В.О. Навроцький зазначає, що «суб'єкт цього злочину – спеціальний. Окрім загальних ознак суб'єкта, він повинен бути наділений ще й додатковими ознаками, які характеризують, по-перше, належність до учасників повітряного руху, які забезпечують польоти у зв'язку із зайняттям певної посади та виконанням відповідних функцій, по-друге, особливий фізіологічний стан. До учасників повітряного руху, які забезпечують польоти, відносяться дві категорії осіб: а) члени екіпажу повітряних суден; б) диспетчери управління повітряним рухом (диспетчери служби руху). До членів екіпажу повітряних суден відносяться всі особи, які перебувають на борту повітряного судна у зв'язку з виконанням професійних функцій з управління літаком, гвинтокрилом, дирижаблем (пілот, штурман, бортінженери) чи обслуговування пасажирів (стюарди, офіціанти), а також додаткові спеціалісти, що забезпечують виконання технічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт. До вказаних осіб прирівнюються працівники авіапідприємств та інспекційних органів, які здійснюють контроль за діяльністю екіпажу, оцінюють рівень його підготовки і вправі давати вказівки щодо професійної діяльності – державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, шеф-пілот, інструктори, керівники стажування.

Диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху) – особа, яка здійснює диспетчерське обслуговування повітряного руху та має свідоцтво диспетчера служби руху з чинними рейтингами відповідно до наданих прав. Диспетчери можуть бути: аеродромні, підходу, посадочного радіолокатора, району повітряного руху, місцевих повітряних ліній. До вказаного виду суб'єкта злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, відносяться також: керівники диспетчерських служб, які здійснюють контроль за роботою підлеглих диспетчерів і вправі відсторонити їх від виконання конкретних операцій та прийняти відповідні функції на себе чи доручити їх виконання іншим диспетчерам, зокрема, диспетчери-інструктори; старші диспетчери; керівники польотів; керівники

диспетчерських пунктів; керівництво, диспетчерський та інспекторський склад уповноважених державних підприємств та організацій України.

Особливий фізіологічний і психологічний стан, у зв'язку з перебуванням в якому особа визнається такою, що підлягає кримінальній відповідальності, характеризується: а) станом алкогольного сп'яніння або б) перебуванням під впливом наркотичних чи психотропних речовин. Кримінальна відповідальність за здійснення професійної діяльності учасниками повітряного руху в указаному стані настає при будь-якому ступені та виді алкогольного, наркотичного чи психотропного сп'яніння і незалежно від того, чи особа сама привела себе до відповідного стану, чи приведена до нього поза своєю волею (наприклад, сп'яніла внаслідок того, що інша особа підмінила напій, ввела психотропні речовини примусово)» [166, с. 837]; 4) В.А. Звіряка стверджує, що суб'єктом цього злочину може бути тільки член екіпажу повітряного судна або диспетчер керування повітряним рухом, тобто диспетчер служби руху. Обов'язковою ознакою суб'єкта цього злочину є його особливий стан – алкогольного сп'яніння або перебування під впливом наркотичних або психотропних речовин [102, с. 450-476].

Наведені позиції узгоджуються з положеннями національного законодавства. Так, згідно з ч. 1 ст. 57 Повітряного кодексу України, екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції: виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; обслуговування устаткування, механізмів і приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання; забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування [184]. У той же час п. 1 ч. 3 ст. 58 та ч. 4 ст. 58 Повітряного кодексу України передбачають, що члену екіпажу забороняється виконувати свої обов'язки на повітряному судні, якщо він перебуває під дією будь-якого препарату, що

впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту повітряного судна, або вживає алкоголь менше ніж за вісім годин до зазначеного часу виконання своїх службових обов'язків у польоті або оголошення готовності заступати на льотне чергування з рівнем алкоголю в крові, що перевищує 0,2 проміле, та вживати алкоголь під час польоту чи перебування в режимі очікування [184].

Аналіз існуючих точок зору щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, та чинного законодавства дає змогу виокремити такі ключові ознаки: 1) суб'єкт цього злочину спеціальний; 2) суб'єктом може бути член екіпажу повітряного судна, тобто особа авіаційного персоналу, якій в установленому порядку доручено виконання певних обов'язків на борту повітряного судна протягом виконання польотного завдання (п. 2.1.41 Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні), до якого належать: особи льотного складу: особи льотного екіпажу; екіпажу пасажирського і вантажного салону (які під час польоту постійно виконують такі функції: виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна, обслуговування устаткування; механізмів і приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання; забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування); 3) суб'єктом може бути диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер повітряного руху); 4) обов'язковою ознакою суб'єкта є особливий фізіологічний стан – додаткова ознака суб'єкта – стан алкогольного сп'яніння або перебування під впливом наркотичних чи психотропних речовин.

На підставі викладеного вище можна запропонувати наступне визначення суб'єкта злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України: «Суб'єкт злочину, який полягає у здійсненні професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під

впливом наркотичних чи психотропних речовин, спеціальний; ним є фізична осудна особа, яка до моменту вчинення злочину досягла віку кримінальної відповідальності та є членом екіпажу або диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) і перебуває у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин».

З аналізу статистичної інформації про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування за 2016-2023 роки, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], встановлюємо, що одиничні повідомлення про діяння, які мають ознаки злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, реєструвалися лише у 2013 та 2016 роках (див. додаток 7). Судова практика з даного питання відсутня. Отже, з огляду на відсутність практики застосування цієї статті, а також того факту, що діяння, передбачене цією статтею, цілком охоплюється диспозицією ст. 276 КК України, пропонуємо виключити дану статтю з КК України, при цьому переглянути санкцію ч. 1 ст. 276 КК України таким чином, щоб вона включала види покарань, передбачені санкцією ст. 276-1 КК України (див. додаток 54).

Стаття 286-1 КК України, яка встановлює відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння, також передбачає наявність спеціального суб'єкта. Чинний КК України було доповнено цією статтею у 2021 році. Відповідно до статистичної інформації, розміщеної на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України, у 2022 році було зареєстровано 774 повідомлень про діяння, що мають ознаки цього кримінального правопорушення, а у 2023 році їх кількість становила 950 [237], що свідчить про високу актуальність запровадження цієї кримінально-правової норми.

Європейська конвенція про покарання за дорожньо-транспортні злочинні діяння від 30.11.1964 у перелік кримінально караних діянь включає,

зокрема, керування автотранспортом під впливом інтоксикації, у стані сп'яніння, під впливом наркотиків та речовин, які діють подібним чином, а так само при нездатності керувати внаслідок надмірної втоми.

У низці держав керування транспортним засобом у стані сп'яніння визнається злочином незалежно від того, чи настали певні суспільно небезпечні наслідки. Наприклад, ст. 316 КК ФРН передбачає відповідальність за керування транспортним засобом особою, яка в результаті вживання у тому числі алкогольних напоїв або інших одурманюючих речовин не була здатна безпечно ним керувати [13]. Згідно зі ст. 262 КК Латвії кримінальна відповідальність за керування транспортним засобом під впливом алкогольних напоїв, наркотичних, психотропних або інших одурманюючих речовин настає за таке порушення, яке вчинено повторно протягом року [9].

Звернемося до досвіду сусідньої держави – Республіки Молдова, у ст. 264-1 КК якої передбачається відповідальність за керування транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння або у стані сп'яніння, викликаному іншими речовинами. Частина 1 даної статті встановлює відповідальність за сам лише факт керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сильного алкогольного сп'яніння або у стані сп'яніння, викликаному наркотичними та/або іншими речовинами, що викликають сп'яніння. При цьому санкція статті передбачає покарання у виді безоплатних робіт на користь суспільства [1]. За класифікацією чинного КК України дане кримінальне правопорушення відносилось би до категорії кримінальних проступків. Отже, даний приклад може підсилити нашу пропозицію, висловлену в інших розділах роботи, щодо запровадження кримінальної відповідальності за сам лише факт порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані сп'яніння. Частина 2 цієї ж статті КК Республіки Молдова встановлює відповідальність за свідому передачу керування транспортним засобом особі, яка завідомо перебуває у стані

сп'яніння, якщо це спричинило наслідки, зазначені у ст. 264 КК Республіки Молдова. Окрім того, відповідно до ч. 3 цієї ж статті, злочином визнається також відмова, опір або ухилення водія транспортного засобу від проведення тесту на алкоголь, від медичного огляду на стан сп'яніння та його характеру або від взяття біологічних проб на аналіз у рамках цього медичного огляду. При цьому, у ч. 4 цієї статті вказується, що якщо дії, передбачені ч.ч. 1-3, вчинені особою, яка не має посвідчення водія, або особою, позбавленою права керування транспортними засобами, то санкція вже передбачає такий вид покарання, як позбавлення волі на строк до 1 року [1].

Зазначимо також, що у згаданій вище Постанові Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду ВС від 04.12.2023 у справі № 702/301/20 (провадження № 51-944кмо23) [227] зазначається, що суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286-1 КК України, загальний і додаткових вимог до суб'єкта, а саме наявність у нього права на керування транспортними засобами, ст. 286-1 КК України також не містить. Ми погоджуємося з тим, що ст. 286-1 КК України не містить вимоги до суб'єкта щодо наявності права керування транспортними засобами. Однак, в аналізованій статті міститься вказівка на перебування у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що є характеристикою фізіологічного стану особи, який, відповідно до запропонованої нами класифікації, є однією з підстав виокремлення спеціальних суб'єктів.

Стаття 287 КК України, яка встановлює відповідальність за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, також передбачає наявність спеціального суб'єкта, яким є особа, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів. Щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 287 КК України, існують такі думки: 1) суб'єктом цього злочину є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і є працівником підприємства, установи, організації незалежно від форми власності, на якого

законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (завідувач або начальник гаража, інспектор безпеки руху, головний механік тощо), а також власник і водій таких засобів, які дозволили іншим особам керувати останніми (також це можуть бути працівники поліції) [140, с. 629-653];

2) суб'єкт цього злочину «спеціальний: ним, зокрема, є особи, що обіймають посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів. Така відповідальність покладається нормативно-правовими актами та нормативними актами підприємства, установи та організації незалежно від форми власності на певні категорії осіб (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки), а також на інших працівників, які виконують відповідні функції (механіки, диспетчери, працівники медичної служби), водіїв закріплених за ними транспортних засобів. Крім того, суб'єктами злочину, передбаченого ст. 287 КК України, можуть бути власники приватних транспортних засобів, особи, які користуються ними за довіреністю чи з інших підстав» [166, с. 833-863];

3) «суб'єктом цього злочину є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку і є відповідальною за технічний стан транспортного засобу, дотримання правил його безпечної експлуатації. Це керівники транспортних підприємств та їх підрозділів, інші особи, яким делеговані відповідні повноваження з контролю за технічним станом транспортних засобів, дотримання правил їх експлуатації, допуску осіб до керування транспортними засобами (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки та ін.). Суб'єктами можуть бути водії, за якими закріплено транспортний засіб, а також власники транспортних засобів» [73, с. 562-566];

4) «суб'єктом злочину є особи підприємств і організацій, які відповідають за технічний стан і експлуатацію транспортних засобів (головний інженер, інженер забезпечення руху транспорту, начальник колони, механік гаража або маршруту), водії, за якими закріплений транспортний засіб, що належить різним організаціям чи фізичним особам, а також власники транспортних

засобів» [110, с. 340-366]; 5) «суб'єктом цього злочину є фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів. До осіб названої категорії належать працівники підприємств, установ і організацій, незалежно від форм власності, на яких законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки, власники та водії таких засобів, які дозволили іншим особам керувати останніми та ін.)» [102, с. 450-476]. Відповідно до п. 12 постанови 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» № 14 від 23.12.2005, «службові особи, які не є суб'єктами цього злочину, але внаслідок зловживання службовим становищем чи несумлінного виконання своїх обов'язків сприяли настанню тяжких наслідків, з урахуванням конкретних обставин справи, можуть нести кримінальну відповідальність за злочини у сфері службової діяльності» [249].

Аналіз існуючих точок зору та чинного законодавства надає можливість виділити з них такі принципові положення, які допоможуть нам сформулювати визначення суб'єкта злочину, передбаченого ст. 287 КК України: 1) суб'єктом цього злочину є фізична осудна особа, яка на момент його вчинення досягла 16-річного віку; 2) таким суб'єктом може бути працівник підприємства, установи чи організації, незалежно від форми власності, на якого законом або підзаконними нормативно-правовими актами покладено відповідальність за технічний стан транспортного засобу, дотримання правил його безпечної експлуатації, тобто особа, якій делеговані відповідні повноваження з контролю за технічним станом транспортних засобів, дотримання правил їх експлуатації, допуску до керування транспортними засобами (ним може бути, наприклад, керівник транспортного підприємства та його підрозділів, завідувач та начальник

гаража, головний інженер, інженер з безпеки руху транспорту, начальник колони, інспектор безпеки руху, головний механік, механік гаража або маршруту, працівник медичної служби), водій, за яким закріплено транспортний засіб, власник транспортного засобу, особа, яка користується ним за довіреністю чи з інших підстав.

На основі викладеного можна запропонувати таке визначення суб'єкта злочину, передбаченого ст. 287 КК України: «Суб'єкт злочину, який полягає у випуску в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, спеціальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років та яка є відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів. Таким суб'єктом може бути працівник підприємства, установи чи організації, незалежно від форми власності, на якого законом або підзаконними нормативно-правовими актами покладено відповідальність за технічний стан транспортного засобу, дотримання правил його безпечної експлуатації, а також власник транспортного засобу чи особа, яка користується ним за довіреністю чи на інших підставах».

Про наявність спеціального суб'єкта цього злочину нам також підказує санкція, яка передбачає додаткове факультативне покарання у виді позбавлення права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів.

З аналізу статичних даних, розміщених на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], можна встановити, що діяння, які мають ознаки злочину, передбаченого ст. 287 КК України, реєструються щорічно. І хоча їх частка у загальній кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту не є великою, тим не менш відсоток таких кримінальних правопорушень із року в рік є стабільним, що свідчить про необхідність поглибленого вивчення особливостей складу даного кримінального правопорушення (див. додатки 24-25).

Диспозиція ст. 288 КК України, яка встановлює відповідальність за

порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються убезпечення дорожнього руху, визначає таких суб'єктів даного злочину: по-перше, це – особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд; по-друге, це – особа, яка виконує такі роботи. У науковій літературі існують наступні думки щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 288 КК України: 1) «суб'єкт злочину – особа, яка досягла 16-річного віку, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт, утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів та інших дорожніх споруд, а також особа, яка досягла 16-річного віку та є відповідальною за будівництво, ремонт, реконструкцію чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд або виконує такі роботи (це керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким надано відповідні повноваження щодо дотримання правил, норм та стандартів, інспектори безпеки руху, виконроби, майстри та інші особи, що керують проведенням дорожніх робіт або робіт у межах проїзної частини, рядові робітники дорожньо-експлуатаційних підприємств тощо)» [74]; 3) «суб'єкт злочину спеціальний. Ним може бути особа: а) відповідальна за будівництво, експлуатацію, ремонт чи утримання транспортного об'єкта, тобто працівник, на якого покладено спеціальні обов'язки у цій сфері наказом або розпорядженням чи який виконує такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (начальник експлуатаційної дільниці автомобільної дороги, головний інженер проекту, інспектор безпеки руху тощо); б) котра виконує такі роботи як безпосередній виконавець (бульдозерист, машиніст асфальтоукладника тощо) або як керівник відповідної роботи (майстер, бригадир, начальник дільниці)» [166, с. 833-863]; 4) «суб'єкт злочину – фізична осудна особа, яка досягла 16-річного віку та виконує такі роботи або відповідальна за їх проведення: керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким надано повноваження щодо дотримання відповідних правил, норм і

стандартів, та рядові працівники зазначених підприємств; інспектори безпеки руху; виконроби, майстри, інші особи, які керують проведенням дорожніх робіт чи робіт у межах проїзної частини та ін.» [102, с. 450-476].

Аналіз існуючих точок зору, чинного законодавства та судової практики надає нам можливість виокремити такі принципові положення щодо суб'єкта злочину, передбаченого ст. 288 КК України: 1) це фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років; 2) це особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів та інших дорожніх споруд, тобто працівник, на якого покладено спеціальні обов'язки в цій сфері наказом або розпорядженням чи який виконує такі обов'язки, виходячи з обійманої посади (керівники дорожньо-експлуатаційних підприємств, їхні підлеглі, яким надано відповідні повноваження щодо дотримання правил, норм і стандартів, начальники експлуатаційної ділянки автомобільної дороги, головні інженери проєктів, інспектори безпеки руху та інші особи, що керують проведенням дорожніх робіт або робіт у межах проїзної частини), рядові робітники зазначених підприємств, тобто особи, які виконують такі роботи як безпосередні виконавці (бульдозерист, машиніст асфальтоукладника тощо) або як керівник відповідної роботи, зокрема, бригадир, майстер тощо.

На підставі викладеного вище можна запропонувати таке визначення суб'єкта цього злочину: «Суб'єкт злочину, який полягає у порушенні правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху, спеціальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років та яка є відповідальною за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів та інших дорожніх споруд, тобто працівник, на якого покладено спеціальні обов'язки в цій сфері законодавством, наказом, розпорядженням чи який виконує такі обов'язки, виходячи з обійманої посади або як керівник відповідної роботи, зокрема,

бригадир, майстер тощо».

З аналізу статичних даних, розміщених на офіційному вебсайті Офісу Генерального прокурора України [237], можна встановити, що діяння, які мають ознаки злочину, передбаченого ст. 288 КК України, реєструються щорічно. І хоча їх частка у загальній кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту не є великою, тим не менш відсоток таких кримінальних правопорушень із року в рік є стабільним, що свідчить про необхідність поглибленого вивчення особливостей складу даного кримінального правопорушення (див. додаток 26).

РОЗДІЛ 3

СУБ'ЄКТИ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ЗА ПРОЄКТОМ КК УКРАЇНИ ТА ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ ДЕЯКИХ ЗАРУБІЖНИХ ДЕРЖАВ

3.1. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за проєктом КК України

Триває робота над розробкою проєкту нового КК України, відповідно до якого деякі поняття та інститути вітчизняного кримінального права зазнають докорінних трансформацій, а деякі залишаються практично незмінними.

Щодо дії проєкту КК України у просторі. Розгляд питання про дію нового КК України у просторі в контексті вивчення суб'єктів кримінальних правопорушень, пов'язаних із безпекою руху та експлуатацією транспорту, має принципове значення. Оскільки мореплавство має глобальний характер, багато українських моряків працюють на іноземних суднах, так само як і багато суден з іноземним екіпажем заходять у територіальні води та виключну (морську) економічну зону України. Таким чином, питання про дію КК України у просторі є особливо актуальним.

Відповідно до ст. 1.3.4 проєкту нового КК України, «цей Кодекс застосовується до особи, яка вчинила діяння на території України» [321].

Оскільки згідно зі статтею 1.2.2 проєкту нового КК України одним з його принципів є юридична визначеність, відповідно до якого «положення цього Кодексу мають відповідати вимогам доступності, стабільності, достатньої чіткості, однозначності та передбачуваності, щоб давати особі можливість заздалегідь знати, які діяння є кримінальними правопорушеннями, які кримінально-правові засоби встановлені за їх вчинення, і за яких підстав та умов ці засоби застосовуються або не застосовуються» [321], вважаємо, що більш логічно у ст. 1.3.4 замість поняття «діяння», яке за своєю природою може бути як правомірним, так і

неправомірним, використовувати формулювання «кримінальне правопорушення».

При цьому ч. 2 ст. 1.3.4 проєкту нового КК України містить пояснення, що «для цілей застосування статті 1.3.4 цього Кодексу діяння визнається вчиненим на території України, якщо: 1) його було почато, продовжено, закінчено чи припинено на території України або 2) на території України вчинив дію чи бездіяльність хоча б один зі співучасників» [321].

Визначення території України міститься у Законі України «Про державний кордон України» № 1777-XII від 04.11.1991, відповідно до якого державним кордоном України є лінія і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України – суші, вод, надр, повітряного простору. Державний кордон України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, встановлюється: 1) на суші – по характерних точках і лініях рельєфу або ясно видимих орієнтирах; 2) на морі – по зовнішній межі територіального моря України; 3) на судноплавних річках – по середині головного фарватеру або тальвегу річки; на несудноплавних річках (ручаях) – по їх середині або по середині головного рукава річки; на озерах та інших водоймах – по прямій лінії, що з'єднує виходи державного кордону України до берегів озера або іншої водойми. Державний кордон України, що проходить по річці (ручаю), озеру чи іншій водоймі, не переміщується як при зміні обрису їх берегів або рівня води, так і при відхиленні русла річки (ручаю) в той чи інший бік; 4) на водосховищах гідровузлів та інших штучних водоймах – відповідно до лінії державного кордону України, яка проходила на місцевості до їх заповнення; 5) на залізничних і автодорожніх мостах, греблях та інших спорудах, що проходять через прикордонні ділянки судноплавних і несудноплавних річок (ручаїв), – по середині цих споруд або по їх технологічній осі, незалежно від проходження державного кордону України на воді [235]. Таким чином, з огляду на викладене, пропонуємо у ч. 2 ст. 1.4.1 проєкту нового КК України, яка містить визначення основних термінів, зазначити, що поняття «територія

України» вживається у значенні, наведеному у Законі України «Про державний кордон України».

Окрім того, ч. 3 ст. 1.3.4 проєкту нового КК України містить наступне застереження: «якщо інше не передбачено міжнародним договором, цей Кодекс застосовується до особи, яка вчинила передбачене ним діяння на: 1) території чи об'єкті дипломатичного або консульського представництва України за кордоном, 2) території військового підрозділу України, дислокованого за кордоном, 3) державному повітряному судні, військовому кораблі чи судні або судні прикордонної служби, служби цивільного захисту, органу Національної поліції чи органу доходів і зборів, 4) іншому морському, річковому чи повітряному судні, що зареєстроване в Україні і знаходиться у відкритому морі чи відкритому повітряному просторі або територіальних водах чи повітряному просторі іншої держави, яка не встановила свою юрисдикцію щодо вчиненого діяння, або 5) об'єкті, що належить Україні, громадянину України чи юридичній особі, зареєстрованій в Україні, та знаходиться на території, що не належить до території жодної держави» [321].

Більше того, у ч. 3 ст. 1.3.4 проєкту нового КК України зазначено, що «у випадках, передбачених міжнародним договором, цей Кодекс застосовується до особи, яка вчинила передбачене ним діяння у виключній морській економічній зоні України чи на континентальному шельфі України» [321].

Правовий режим виключної морської економічної зони України регулюється Законом України «Про виключну (морську) економічну зону України» № 162/95-ВР від 16.05.1995, прийнятим відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року, згідно зі ст. 2 якого морські райони, зовні прилеглі до територіального моря України, включаючи райони навколо островів, що їй належать, становлять виключну (морську) економічну зону України. Ширина виключної (морської) економічної зони становить до 200 морських миль, відлічених від тих самих вихідних ліній, що і територіальне море України. Відповідно до ст. 21 вказаного закону,

громадяни України, іноземці та особи без громадянства за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України несуть дисциплінарну, цивільно-правову, адміністративну або кримінальну відповідальність, встановлену законодавчими актами України [229].

Правовий режим континентального шельфу визначається Конвенцією про континентальний шельф, прийнятою на Женевській конференції з морського права 1958 року, відповідно до якої континентальний шельф – поверхня і надра морського дна підводних районів, що примикають до узбережжя і розташовані поза зоною територіального моря до глибини 200 м, або, за цими межами, до такого місця, де глибина покривних вод дозволяє розробку природних багатств цих районів, а також поверхня і надра подібних підводних районів, що примикають до берегів островів [247]. Відповідно до цієї Конвенції, прибережна держава здійснює над континентальним шельфом суверенні права з метою розвідки та розробки його природних багатств. При цьому права прибережної держави на континентальний шельф не зачіпають ані правовий статус покривних вод як відкритого моря, ані правовий статус повітряного простору над цими водами.

Варто зауважити, що положення ч.ч. 2 та 3 ст. 1.3.4 проєкту КК України відсутні у чинному КК України, проте активно використовуються у науці кримінального права.

Таким чином, згідно з проєктом нового КК України, якщо громадянин України, іноземець чи особа без громадянства є членом екіпажу судна, яке перебуває на території України, виключної морської економічної зони або континентального шельфу, і вчиняє діяння, яке має ознаки кримінального правопорушення, то, за загальним правилом, до нього застосовуватимуться положення КК України.

Відповідно до ст. 1.3.5 проєкту нового КК України, «цей Кодекс підлягає застосуванню до громадянина України або особи без громадянства, що постійно проживає в Україні, якщо вони вчинили злочин за межами території України» [321]. З огляду на те, що проєкт нового КК України

зберігає поділ кримінальних правопорушень на злочини та кримінальні проступки, здається більш логічним замість терміну «злочин» використовувати поняття «кримінальне правопорушення», адже у такому випадку неврегульованим залишається питання про застосування КК України до громадянина України або особи без громадянства, що постійно проживає в Україні, якщо вони вчинили кримінальний проступок за межами території України.

Отже, з наведеного можна зробити наступні висновки. По-перше, в цілому, проєкт нового КК України зберігає принципи щодо дії у просторі, встановлені чинним КК України та вітчизняною доктриною. По-друге, проєкт нового КК України потребує перегляду певних термінологічних питань з метою забезпечення дотримання принципу юридичної визначеності. По-третє, питання про дію кримінального кодексу у просторі потребує вивчення певного масиву як національних, так і міжнародних нормативно-правових актів.

Щодо статусу суб'єкта кримінального правопорушення.

Проаналізувавши розділ 2.3 проєкту КК України, перш за все відмітимо, що фундаментальні положення щодо суб'єкта кримінального правопорушення збереглися незмінними, при цьому авторами проєкту нового закону України про кримінальну відповідальність запропоновані деякі важливі новели, на які варто звернути увагу. Водночас, у проєкті так і не знайшли свого втілення певні наукові розробки у контексті вчення про суб'єкт кримінального правопорушення.

Так, ст. 2.3.1 проєкту КК України надає визначення суб'єкта кримінального правопорушення, яке дещо відрізняється від дефініції, котра міститься у ст. 18 чинного КК України [130]. Загальним суб'єктом кримінального правопорушення пропонується визначати осудну фізичну особу, яка по досягненню віку, визначеного цим Кодексом, вчинила кримінальне правопорушення [321].

Також важливими є уточнення в дефініції загального суб'єкта

кримінального правопорушення того моменту, що ним є особа, яка вчинила кримінальне правопорушення по досягненню віку, з якого відповідно до цього Кодексу може наставати кримінальна відповідальність за його вчинення. Оскільки проєкт КК України передбачає як загальний, так і знижений та підвищений вік кримінальної відповідальності за певні кримінальні правопорушення, дане застереження є надзвичайно важливим.

Проєкт КК України, як і чинний закон України про кримінальну відповідальність, передбачає такі обов'язкові ознаки загального суб'єкта кримінального правопорушення, як вік та осудність.

Що стосується віку, то, відповідно до ст. 2.3.7 проєкту КК України, «суб'єктом кримінального правопорушення є особа, яка вчинила його після досягнення 15-річного віку, а суб'єктом злочину, передбаченого статтею 4.1.5 цього Кодексу (вбивство), – особа, яка вчинила його після досягнення 13-річного віку» [321]. При цьому зазначається, що «статтями Особливої частини цього Кодексу може бути визначений підвищений вік, по досягненні якого особа є суб'єктом кримінального правопорушення» [321]. Також дана стаття містить одне важливе положення, яке утвердилося у теорії кримінального права, однак так і не знайшло свого втілення у законодавстві. Так, у ч. 3 зазначеної статті вказується, що «особа вважається такою, що досягла віку суб'єкта кримінального правопорушення, зазначеного у частинах 1 або 2 цієї статті, з початком дня, наступного за відповідним днем її народження» [321].

Відповідно до ч. 2 ст. 22 чинного КК України, особи, які вчинили кримінальні правопорушення у віці від 14 до 16 років, підлягають кримінальній відповідальності за низку кримінальних правопорушень, у тому числі й за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а саме: пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 чинного КК України), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 чинного КК України), незаконне заволодіння транспортним засобом (ч.ч. 2, 3 ст. 289

чинного КК України) [130]. Проектом КК України знижений вік кримінальної відповідальності передбачається лише за вбивство. На нашу думку, особа, яка досягла 13 років, здатна чітко відрізнити «хороше» від «поганого», усвідомлювати значення своїх дій і керувати ними, а тому перелік кримінальних правопорушень, за які можливе притягнення до кримінальної відповідальності з 13-річного віку, має бути розширеним та максимально приведеним у відповідність до переліку, наявного у чинному КК України.

Що стосується осудності, то, відповідно до проекту КК України, суб'єктом кримінального правопорушення може бути лише осудна (ст. 2.3.2 проекту КК України) або обмежено осудна (ст. 2.3.4 проекту КК України) особа [321].

Осудність – це здатність особи при вчиненні кримінального правопорушення розуміти фактичні обставини своєї протиправної дії чи бездіяльності, передбачати її наслідки, якщо вони визначені цим Кодексом, та керувати своєю дією чи бездіяльністю. Отже, до змісту осудності включається здатність особи на момент вчинення кримінального правопорушення усвідомлювати фактичні об'єктивні ознаки діяння, обстановку, час, місце вчинення діяння та його суспільно небезпечні наслідки, а також здатність свідомо керувати своїми вчинками. Тут свідомість і воля об'єднані між собою й визначають характер поведінки особи в конкретній ситуації. Осудною може бути не тільки психічно здорова особа, але й та, що страждає яким-небудь психічним захворюванням, однак за умови, що на момент вчинення суспільно небезпечного діяння вона усвідомлювала свої дії або бездіяльність та могла керувати ними.

Обмежена осудність означає, що особа через наявний у неї психічний розлад під час вчинення кримінального правопорушення не могла повною мірою розуміти фактичні обставини своєї протиправної дії чи бездіяльності, передбачати її наслідки, якщо вони визначені цим Кодексом, або керувати своєю дією чи бездіяльністю. Визнання особи обмежено осудною не

виключає кримінальної відповідальності, однак враховується судом при призначенні покарання.

Окрім обмеженої осудності, наука кримінального права також виокремлює такі види, як вікова та спеціальна (професійна) осудність.

Вікова осудність передбачає відставання у розумовому розвитку, яке не пов'язане із психічною хворобою. У цих випадках особа також визначається суб'єктом кримінального правопорушення. Як наголошує Н.М. Мирошніченко, оскільки чинний КК України не передбачає окремих правових наслідків для даної групи неповнолітніх, то судова практика йде шляхом визнання таких осіб повністю осудними, а факт відставання у психічному розвитку може бути врахований за розсудом суду при призначенні покарання, що є очевидним порушенням принципу індивідуалізації кримінальної відповідальності [146, с. 574-576]. Саме цим і зумовлена необхідність врегулювання у проєкті КК України правового статусу категорії вікової осудності.

Виникнення терміну «спеціальна (професійна) осудність» пов'язують із М.С. Грінбергом, який визначав її як можливість особи забезпечувати свідомо-вольовий контроль за своїми діями в особливих, екстремальних умовах, які вимагають від особи особливих умінь, навичок, досвіду, а подекуди і вроджених здібностей до певної діяльності. Л.П. Брич та В.О. Навроцький висловлювали думку про те, що «осудність спеціального суб'єкта злочину повинна визначатися на основі не лише тих вольових та інтелектуальних критеріїв, з якими потрібно підходити до оцінювання осудності будь-якої особи, а й з урахуванням додаткових ознак, що визначають можливість такої особи усвідомлювати фактичну і соціальну сторону своєї поведінки з урахуванням додаткових обов'язків, які покладені на неї» [50, с. 61]. Таким чином, спеціальна (професійна) осудність пов'язана з особливостями усвідомлення діянь та керування ними особами, професія або діяльність яких пов'язана із необхідністю витримувати значні психоемоційні та нервові навантаження, приймати в цих умовах

відповідальні рішення у досить короткий проміжок часу.

Науково-технічний прогрес, розвиток та вдосконалення транспорту потребує певних змін у розумінні, нормативному регулюванні окремих питань, пов'язаних з осудністю. Водночас, у сучасних умовах, коли всі сфери життя суспільства були охоплені кризою через пандемію COVID-19, за якою одразу послідував початок повномасштабної війни рф проти України, все більшу увагу привертає питання про психічне здоров'я представників професій, визнаних «ключовими», зокрема працівників транспорту. Міжнародна морська організація (ІМО) та Міжнародна федерація працівників транспорту (ІТФ) неодноразово висловлювали своє занепокоєння психічним станом моряків, які тривалий час знаходяться на суднах через неможливість вчасного здійснення заміन, зумовлену скасуванням авіарейсів та закриттям кордонів більшістю держав (у період пандемії COVID-19). В умовах, що склалися, працівникам водного транспорту, найперше морякам, все важче витримувати психоемоційні й нервові навантаження і приймати зважені та відповідальні рішення, що, у свою чергу, призводить до зростання кількості аварій на водному транспорті. У даному контексті хочеться зазначити, що 23.02.2021 у Верховній Раді України було зареєстровано проєкт постанови про Заяву Верховної Ради України про заходи з підтримки моряків, які працюють на суднах в міжнародному морському судноплавстві. Однією з причин підготовки даної заяви стало занепокоєння значною кількістю аварій із суднами в Чорному морі, в яких загинули або зникли безвісти громадяни України – моряки. Однією з таких трагічних подій стала аварія судна «Волго Балт 179» 11.03.2021 у Чорному морі неподалік румунського порту Констанца, на борту якого перебувало 13 членів екіпажу – громадян України, 2 із яких (капітана та електромеханіка) не вдалося врятувати. Серед можливих причин називають погодні умови, вік судна та порушення правил його експлуатації. Проте, на нашу думку, очевидним є факт, що значну роль відіграв і людський фактор, а саме перевтома та підвищений рівень психоемоційного та нервового

навантаження екіпажу.

На окрему увагу сьогодні заслуговують також працівники залізничного транспорту, які з перших днів війни РФ проти України допомагали евакуювати людей. Робота в умовах обстрілів, під звуки повітряної тривоги – такі сучасні реалії роботи «залізничників».

Таким чином, з огляду на вищезазначене, пропонуємо врахувати наведені пропозиції та визначити, поряд із обмеженою осудністю, також вікову та спеціальну осудність, оскільки зі станом осудності безпосередньо пов'язана реалізація цілей кримінального покарання.

Поряд із загальним суб'єктом, ст. 2.3.1 проєкту КК України містить також наступне визначення спеціального суб'єкта кримінального правопорушення: «суб'єкт кримінального правопорушення є спеціальним, якщо крім ознак, передбачених частиною 1 цієї статті, щодо нього Особливою частиною цього Кодексу визначена хоча б одна додаткова ознака» [321].

Важливими новелами щодо суб'єкта кримінального правопорушення, які пропонуються у проєкті КК України, є наступні:

- по-перше, п. 4 ч. 3 ст. 2.3.1 проєкту КК України визначає, що «особа є суб'єктом кримінального правопорушення, якщо вона його вчинила з використанням іншої особи, яка вчинила кримінальне правопорушення через необережність» [321]. Така позиція видається не зовсім зрозумілою, адже дане питання має вирішуватися у рамках вчення про співучасть, якій присвячено окремий Розділ проєкту;

- по-друге, у проєкті КК України міститься ст. 2.3.5, яка регламентує вчинення кримінального правопорушення в особливому психічному стані. «Особливий психічний стан особи, що вчиняє кримінальне правопорушення, полягає у зниженні здатності особи повною мірою розуміти фактичні обставини своєї протиправної дії чи бездіяльності, передбачати її наслідок, якщо він визначений цим Кодексом, або керувати нею, якщо такий стан обумовлений: 1) її пологами або 2) протиправною поведінкою потерпілої

людини, яка полягає у вчиненні нею щодо особи, у якої виник особливий психічний стан, або щодо іншої особи протиправних дії чи бездіяльності або приниження її честі чи гідності, за відсутності ознак правомірного захисту. Особа, яка спричинила шкоду потерпілій людині під впливом особливого психічного стану, підлягає кримінальній відповідальності лише у випадках, передбачених статтями 4.1.5 [вбивство] і 4.2.6 [спричинення тяжкої шкоди здоров'ю] цього Кодексу» [321].

Також, у проєкті КК України значна увага приділяється вчиненню кримінального правопорушення у стані сп'яніння, на що ми вже звертали увагу у попередніх розділах роботи. Зазначимо лише, що відповідно до ст. 2.3.6 проєкту КК України, «особа, яка вчинила кримінальне правопорушення в стані сп'яніння, викликаному добровільним вживанням психоактивних речовин, підлягає кримінальній відповідальності» [321]. При цьому у п. 49 ч. 2 ст. 1.4.1 розділу 1.4 «Глосарій» проєкту КК України надається таке визначення психоактивної речовини: «речовина, потрапляння в організм якої призводить до змін психічної діяльності людини, що може проявлятися в частковій або повній втраті людиною здатності здійснювати розумово-вольовий контроль за своєю поведінкою (наркотичний засіб, психотропна речовина чи їх аналоги, одурманюючий засіб, сильнодіючий лікарський засіб, алкогольний напій тощо)» [321].

При дослідженні розділу 7.4 Особливої частини проєкту КК України, присвяченого кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту, ми звернули увагу на наступні положення. Насамперед, зазначимо, що даний розділ увійшов до книги 7 «Кримінальні правопорушення проти суспільства» і поділяється на 2 підрозділи, а саме: підрозділ «Злочини» та підрозділ «Проступки», які налічують 14 статей.

Підрозділ «Злочини» складається з 6 статей, 1 з них присвячена визначенню ознак, що підвищують тяжкість злочину. Так, відповідно до ст. 7.4.1 проєкту КК України, «ознаками, що підвищують на один ступінь

тяжкість злочинів, передбачених цим Розділом, є вчинення умисного злочину: 1) у складі простої групи; 2) передбаченого статтями 7.4.2, 7.4.3 чи 7.4.6, з використанням службових повноважень чи професійних обов'язків або пов'язаних із ними можливостей; 3) в особливий період чи в умовах надзвичайного стану» [321]. Принципово важливою у даному випадку є вказівка на спеціального суб'єкта, а саме: особу, яка для вчинення злочину використовує свої службові повноваження чи професійні обов'язки або пов'язані з ними можливості.

Що стосується безпосередньо злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, то проєкт КК України передбачає всього 5, а саме: створення небезпеки для польоту або плавання; небезпечні дії у повітряному просторі; небезпечні дії на борту судна; ненадання допомоги людям, що зазнали лиха в морі, або постраждалим від корабельної аварії; пошкодження підводного трубопроводу або кабелю.

До композиції злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які містяться у проєкті КК України, виникає безліч питань.

Зокрема, незрозуміло, з якої причини таке кримінальне правопорушення як ненадання допомоги людям, що зазнали лиха в морі, або постраждалим від корабельної аварії у проєкті КК України віднесено до злочину 3 ступеня, у той час як у чинному КК України воно відноситься до категорії кримінальних проступків, а в ЄДРСР взагалі відсутні вирoki за даною статтею.

По-друге, справедливим буде зазначити, що деякі кримінальні правопорушення, котрі містяться у розділі 7.4 Особливої частини проєкту КК України, перекликаються із деякими кримінальними правопорушеннями, передбаченими чинним КК України. Так, наприклад, ст. 7.4.3 проєкту КК України, яка передбачає відповідальність за небезпечні дії у повітряному просторі, частково корелює зі ст. 282 чинного КК України, яка встановлює відповідальність за порушення правил використання повітряного простору. Так само ст. 7.4.4 проєкту КК України, яка встановлює відповідальність за

небезпечні дії на борту судна, частково відповідає ст. 281 чинного КК України, якою передбачається відповідальність за порушення правил повітряних польотів. Однак, принципова різниця полягає у тому, що виклад диспозицій у проєкті КК України має переважно вичерпний характер, у той час як у чинному КК України законодавець віддає перевагу бланкетному способу конструювання диспозицій, не намагаючись надати повного переліку діянь, які становитимуть об'єктивну сторону певного кримінального правопорушення. Вважаємо, що підхід, застосований у чинному КК України, є більш раціональним, оскільки вказана категорія кримінальних правопорушень нерозривно пов'язана зі значним масивом нормативно-правових актів, які регулюють правовідносини у сфері транспорту, тому бланкетний виклад диспозицій вказаних кримінальних правопорушень є найбільш логічним.

По-третє, особливої уваги потребує той факт, що проєкт КК України не охоплює низки кримінальних правопорушень, передбачених чинним КК України, у тому числі й тих, які становлять тяжкі та особливо тяжкі злочини та характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпечності. Зокрема, взагалі не увійшли до проєкту КК України кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту, що не може не звертати на себе увагу з огляду на поширеність та важливість цього виду транспорту для задоволення потреб населення та суб'єктів господарювання у перевезеннях. Дійсно, у чинному КК України є ряд кримінальних правопорушень, щодо яких, згідно з даними ЄДРСР, немає жодного вироку (наприклад, здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин; примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків). Однак є й такі кримінальні правопорушення, котрі вчиняються найбільш часто, особливо з урахуванням постійного росту значення та популярності

транспорту: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у тому числі у стані сп'яніння; випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації; порушення чинних на транспорті правил. З огляду на це, вважаємо, що при подальшій роботі над розділом 7.4 Особливої частини проєкту КК України необхідно звернути увагу саме на судову практику та офіційні статистичні дані для виявлення потенційно «непрацюючих» норм та, навпаки, включення тих кримінальних правопорушень, які вчиняються найчастіше та характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпечності.

Щодо кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту, то у цьому підрозділі міститься 8 статей, які передбачають відповідальність за: порушення правил польотів; неповідомлення капітаном відомостей про судно в разі зіткнення з іншим судном; небезпечне водіння; порушення правил руху через залізничний переїзд; управління рухом транспорту або керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння; допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права ним керувати; блокування руху транспорту; приховування дорожньо-транспортної події.

Аналізуючи дані проступки, варто звернути увагу на наступне.

Суб'єкт кримінального проступку, передбаченого ст. 7.4.8 Особливої частини проєкту КК України, спеціальний. Ним є капітан судна, яке зіткнулося з іншим судном. При цьому варто звернути увагу на наступний нюанс. У диспозиції ст. 285 чинного КК України, яка передбачає відповідальність за неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден, міститься вказівка на наявність у капітана судна можливості повідомити іншому судну, що зіткнулося з ним на морі, назви і порту приписки свого судна, а також місця відправлення та призначення [130]. Стаття ж 7.4.8 проєкту КК України такого застереження не має, тому доповнення диспозиції даної статті фразою «незважаючи на можливість

надати ці відомості» допоможе уникнути можливих маніпуляцій.

Суб'єкт кримінального проступку, передбаченого ст. 7.4.11 Особливої частини проєкту КК України, яка встановлює відповідальність за управління рухом транспорту або керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сп'яніння, також спеціальний. Як видно з самої назви статті, таким суб'єктом є особа, яка здійснювала управління рухом транспорту або керувала транспортним засобом та перебувала у стані сп'яніння під час управління рухом або руху транспорту, відмовилася від проходження в установленому порядку огляду на стан сп'яніння або вжила психоактивну речовину до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану сп'яніння.

Можемо лише доповнити, що дана стаття, яка міститься у проєкті КК України, цілком узгоджується з висловленою нами пропозицією запровадити до чинного КК України формальний склад порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Суб'єкт кримінального проступку, передбаченого статтею 7.4.13 проєкту КК України, яка встановлює відповідальність за допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права ним керувати, також спеціальний. Ним є власник, законний володілець транспортного засобу або уповноважена ними особа. Дана стаття є близькою до ст. 287 чинного КК України, однак диспозиція цієї статті передбачає наслідок у виді спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження або смерті. Вважаємо, що пропозиція криміналізувати діяння, яке полягає у допуску до керування транспортним засобом особи, яка не має права ним керувати, без настання суспільно небезпечних наслідків, є раціональною та покликана запобігти таким наслідкам.

Суб'єкт кримінального проступку, передбаченого статтею 7.4.14 Особливої частини проєкту КК України, яка встановлює відповідальність за приховування дорожньо-транспортної події, спеціальний. Ним є особа, яка є учасником дорожньо-транспортної події, внаслідок якої спричинено шкоду здоров'ю або смерть людини. У контексті даної статті висловлюємо пропозицію запровадити відповідальність також і за залишення місця ДТП і викласти її у такій редакції:

Стаття 7.4.14. Залишення місця або приховування дорожньо-транспортної події

Особа, яка, будучи учасником дорожньо-транспортної події, внаслідок якої спричинено шкоду здоров'ю або смерть людини:

1) залишила місце дорожньо-транспортної події або

2) знищила чи змінила сліди такої події за відсутності ознак кримінального правопорушення, передбаченого статтями 8.2.4 чи 8.2.8 цього Кодексу,

3) приховала номерний знак транспортного засобу або

*4) відмовилася повідомити дані про себе чи керований нею транспортний засіб іншому учаснику події, –
вчинила проступок.*

Отже, виходячи із вищезазначеного, можна зробити наступний висновок. З одного боку, до розділу 7.4 Особливої частини проєкту КК України не увійшла низка кримінальних правопорушень, наявних у чинному КК України, які за ступенем суспільної небезпеки є тяжкими та особливо тяжкими злочинами. З другого боку, відповідно до проєкту КК України, чітко простежується тенденція до «спеціалізації» кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту шляхом передбачення відповідальності саме спеціального суб'єкта, тобто особи, яка наділена певними додатковими ознаками.

Як відомо, родовим об'єктом кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту виступають суспільні відносини, які

її забезпечують. Родовий об'єкт не тільки дає можливість встановити групову належність конкретних діянь, про що неодноразово відмічалось у науковій літературі, визначити на теперішній час рівень їх суспільної небезпечності, але й слугувати критерієм їх об'єднання в окрему групу з відповідним виокремленням й розміщенням в Особливій частині КК України. У зв'язку з викладеним пропонуємо виключити з Розділу 4.1 «Злочини проти життя людини» і Розділу 4.2 «Кримінальні правопорушення проти здоров'я людини» Особливої частини проєкту КК України злочини і проступки, що вчиняються особами, які керують транспортними засобами, і перенести їх до Розділу 7.4 «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху чи експлуатації транспорту» Особливої частини проєкту КК України, адже при конкуренції родового об'єкта таких правопорушень – безпека дорожнього руху, життя та здоров'я людини – першочерговими є відносини, що регулюють безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту. Смертність і травматизм – це похідні (але не другорядні!) наслідки часто умисного недотримання учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Зауважимо, що наслідувати юридичні конструкції побудови Особливої частини КК деяких країн світу, в яких необережне заподіяння смерті або тілесного ушкодження внаслідок ДТП розглядається як різновид відповідного необережного злочину проти життя та здоров'я людини, що «запозичено» розробниками проєкту КК України, навряд чи виправдано, адже, як вже зазначалося у попередніх розділах роботи, основну, навіть левову частку кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту становлять злочини, пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у тому числі у стані сп'яніння (ст.ст. 286, 286-1 КК України). За питомими показниками аварійності та наслідками ДТП Україна у передвоєнні роки була одним із лідерів серед європейських держав. Так, у 2019 році в Україні було зареєстровано 160 675 ДТП, із них 26 052 із

загиблими та/або травмованими особами (загинуло 3 454 і травмовано 32 736 громадян) [299]; у 2020 році, відповідно, 168 002 ДТП, із них 26 103 із загиблими або травмованими (загинуло 3 550 і травмовано 31 433) [300]; у 2021 році – 190 746 ДТП, із них 24 521 із загиблими та/або травмованими (загинуло 3 238 і травмовано 29 738 осіб) [301]. Як бачимо, за дані 3 роки чітко простежується тенденція до зростання кількості ДТП.

3.2. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за законодавством деяких зарубіжних держав

У багатьох державах норми про відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері транспорту також зосереджені в окремих главах (розділах) кримінальних кодексів. Так, у КК Болгарії – це глава під назвою «Злочини на транспорті та інших шляхах сполучення» [6], у КК Нідерландів – глава «Злочини, пов'язані із судноплавством та авіацією» [24], у КК Іспанії – глава «Злочини проти безпеки на транспорті» [3], у КК Латвії – глава «Злочинні діяння проти безпеки руху» [9], у КК Польщі – глава «Злочини проти безпеки руху» [14]. У КК Грузії [8], Молдови [1], Казахстану [17], відповідні глави мають назву «Транспортні злочини». У КК Хорватії норми про конвенційні морські злочини включені у главу «Злочини проти цінностей, охоронюваних міжнародним правом» [7]. У КК інших держав (Вірменія [4], ФРН [13] тощо) норми про розглядувані кримінальні правопорушення розміщені в інших главах (здебільшого у главах про злочини проти громадської безпеки). Існують також держави, в яких кримінальна відповідальність за посягання на безпеку руху та експлуатацію транспорту встановлена у відмінних від КК законодавчих актах (наприклад, дорожні кодекси Греції і Франції, Закон Швеції про дорожньо-транспортні злочини).

Для України, як держави, яка обрала євроінтеграційний курс, надзвичайно важливим є вивчення досвіду держав-членів Європейського Союзу, зокрема й у сфері кримінального права, та порівняння його з

вітчизняним законодавством для виявлення можливостей перейняття кращого досвіду.

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Республіки Польща. Звертаючись до Кримінального кодексу Республіки Польща (далі – КК Польщі), перш за все відзначимо, що він не містить дефініції поняття «суб'єкт кримінального правопорушення», тому його ознаки визначаються на підставі системного тлумачення положень кримінального законодавства. Загалом, можна виділити три ознаки, за наявності яких особа може бути притягнута до кримінальної відповідальності, а саме: 1) особа має бути фізичною; 2) особа має бути осудною, тобто її психічний стан під час вчинення суспільно небезпечного діяння має забезпечувати усвідомлення власної поведінки та можливості керування нею; 3) особа має досягнути визначеного законом віку та певного рівня розвитку (інтелектуального, емоційного, соціального, морального). Таким чином, суб'єктом кримінального правопорушення як в Україні, так і в Польщі може бути визнана лише фізична особа.

КК Польщі не надає дефініції поняття «осудність», однак розкриває його зміст і досить докладно описує медичний та юридичний критерії. Так, у § 1 ст. 31 КК Польщі зазначається, що не вчиняє злочину той, хто через психічну хворобу, розумову відсталість або інше порушення психічної діяльності не може в момент вчинення діяння розуміти його значення або керувати своєю поведінкою [14]. Тобто, фактично дається визначення поняття неосудності. У § 2 цієї ж статті зазначено: якщо у момент вчинення злочину здатність розуміти значення діяння або керувати поведінкою була значним чином обмежена, суд може застосувати надзвичайне пом'якшення покарання [14]. Фактично мова йде про обмежену осудність. Важливе законодавче рішення знайшло своє втілення у § 3 вказаної статті, де зазначено, що положення § 1 і 2 не застосовуються, якщо винний ввів себе у стан сп'яніння або інтоксикації, що викликають виключення чи обмеження осудності, що він передбачав або міг передбачити [14]. Отже, як КК Польщі, так і КК України

суб'єктом кримінального правопорушення визнається лише осудна особа.

Відповідно до § 1 ст. 10 КК Польщі відповідальність за правилами цього кодексу несе особа, яка вчинила заборонене діяння після досягнення 17 років. Водночас, згідно з § 2 цієї ж статті, за низку кримінальних правопорушень відповідальність нестиме неповнолітня особа, яка досягла 15-річного віку, якщо це дозволяють обставини справи та ступінь розвитку винного, його особисті властивості, а особливо – якщо виховні або виправні заходи, які застосовувалися раніше, виявилися неефективними. У такому випадку покарання не може перевищувати двох третин верхньої межі встановленого законом покарання, що передбачається за злочин, який інкримінується, а суд може застосувати надзвичайне пом'якшення покарання [14]. Важливо звернути увагу, що законодавець робить особливий акцент на ступінь розвитку, тобто, фактично мова йде про вікову осудність особи.

Важливо наголосити, що КК Польщі містить поняття «молодий злочинець», яке означає особу, яка на момент вчинення забороненого діяння не досягла 21 року, а в момент винесення рішення у першій інстанції – 24 років, та передбачає певні особливості відповідальності даної категорії осіб. Так, у § 1 ст. 54 КК Польщі встановлено наступне: призначаючи покарання неповнолітній або молодій особі, суд керується передусім тим, аби виховати винного [14].

Із проведеного аналізу видно, що як КК України, так і КК Польщі застосовують диференційований підхід до встановлення віку кримінальної відповідальності. Суть даного підходу полягає у тому, що законодавець визначає різні вікові категорії суб'єктів, встановлюючи при цьому для кожної вікової групи певні кримінально карані діяння, у зв'язку з чим при досягненні певного віку до суб'єкта може бути застосоване покарання лише за ті діяння, які вказані у вичерпному переліку.

Що стосується поняття спеціального суб'єкта, то КК Польщі не містить ані визначення, ані ознак спеціального суб'єкта. Єдиною згадкою з даного

питання є ст. 2, у якій вказано, що кримінальній відповідальності за вчинення злочинної бездіяльності і наслідків від неї підлягають тільки ті особи, на яких законом покладено спеціальні обов'язки щодо запобігання цим наслідкам [14]. Це пов'язано з тим, що у польському кримінальному праві наявність (чи відсутність) додаткових (спеціальних) ознак суб'єкта покладено в основу класифікації не суб'єктів, а кримінальних правопорушень загалом.

Система покарань за КК Польщі містить такий вид заходів, як позбавлення права керувати транспортними засобами (§ 3 ст. 39) [14]. Відповідно до § 1 ст. 42 КК Польщі, суд може постановити заборону на керування певним типом транспортного засобу, якщо особу, яка бере участь у дорожньому русі, засуджено за правопорушення проти безпеки дорожнього руху, зокрема, якщо обставини правопорушення вказують на те, що керування транспортним засобом цією особою становить загрозу безпеці дорожнього руху. При цьому, суд забороняє керувати будь-яким транспортним засобом у разі засудження за вчинення правопорушення, передбаченого: 1) ст. 178б або ст. 180а КК Польщі; 2) ст. 244 КК Польщі, якщо діянням винного було невиконання заборони керування [14]. Згідно з § 2 зазначеної статті, суд накладає заборону на керування будь-якими транспортними засобами чи транспортними засобами певного типу на строк не менше 3 років, якщо особа під час вчинення злочину, зазначеного в § 1, перебувала у стані сп'яніння, під впливом наркотичних засобів або втекла з місця події, передбаченої ст. 173, ст. 174 або ст. 177 КК Польщі, або після такої події, а також до проходження огляду уповноваженим органом на вміст алкоголю чи одурманюючих речовин в організмі вжила алкогольні напої чи одурманюючі речовини [14]. При цьому у § 3 зазначено, що *суд накладає довічне позбавлення права керувати транспортними засобами у разі вчинення правопорушення, передбаченого § 4 ст. 178а КК Польщі, або якщо особа під час вчинення злочину, зазначеного у ст. 173 КК Польщі, що спричинило смерть іншої особи чи тяжке ушкодження її здоров'я, або під час*

вчинення злочину, передбаченого § 2 ст. 177 або § 2 ст. 355 КК Польщі, перебувала у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичного засобу або втекла з місця події або після такої події, а також до огляду уповноваженим органом для визначення вмісту алкоголю чи наркотичних засобів в організмі, вжила алкоголь або наркотичний засіб, якщо це не є винятковим випадком, виправданим особливими обставинами. Як бачимо, КК Польщі передбачає можливість довічного позбавлення права керувати транспортними засобами в особливо серйозних випадках.

Також КК Польщі було доповнено ст. 44b, яка набула чинності 14.03.2024, відповідно до якої у випадках, зазначених у Законі, суд призначає конфіскацію механічного транспортного засобу, яким керував винний. При цьому у § 2 зазначеної статті вказано: якщо на момент вчинення злочину транспортний засіб не був виключною власністю винного або після вчинення злочину винний продав, подарував або приховав транспортний засіб, що підлягає конфіскації, конфіскується еквівалент транспортного засобу. Еквівалентом транспортного засобу є вартість транспортного засобу, зазначена в страховому полісі за рік, у якому вчинено злочин, а за відсутності поліса - середньоринкова вартість відповідного транспортного засобу, яким керувала винна особа, з урахуванням марки, моделі, року випуску, типу кузова, типу приводу та двигуна, об'єму або потужності двигуна та приблизного пробігу, визначена на підставі наявних даних, без призначення для цього експертизи. Якщо визначити середню ринкову вартість транспортного засобу, який відповідає транспортному засобу, зазначеному в § 1, у спосіб, зазначений у § 2, неможливо через особливі характеристики цього транспортного засобу, запитується експертний висновок. У § 4 зазначено, що конфіскація транспортного засобу та конфіскація еквівалента транспортного засобу, зазначеного в § 2, не застосовується, якщо особа керувала транспортним засобом, який не був її власністю, під час виконання професійної чи службової діяльності, пов'язаної з керуванням транспортним засобом для роботодавця. У такому випадку суд присуджує компенсацію у

розмірі щонайменше 5000 злотих до Фонду допомоги потерпілим і постпенітенціарної допомоги. Відповідно до § 5 ст. 44b KK Польщі, конфіскація транспортного засобу та стягнення вартості транспортного засобу не призначається, якщо вилучення транспортного засобу є неможливим або недоцільним у зв'язку з його втратою, знищенням або значним пошкодженням [14].

Цікаво зазначити, що KK Польщі містить розділ XIV «Визначення термінів», згідно з § 16 ст. 115 якого, *стан сп'яніння у розумінні цього кодексу має місце у разі, якщо: 1) концентрація алкоголю в крові становить 0,5 проміле або вище чи 2) концентрація алкоголю в 1 дм³ видихуваного повітря становить 0,25 мг або перевищує це значення* [14]. Дане положення цілком узгоджується з міжнародними актами та слугує ще одним аргументом на підтримку нашої пропозиції визначати стан легкого алкогольного сп'яніння починаючи з показника 0,5 проміле, а не 0,2 проміле.

Переходячи до безпосередньої характеристики транспортних кримінальних правопорушень, зазначимо, що Розділ XXI «Злочини проти безпеки руху» KK Польщі містить, зокрема, такі статті:

- ст. 178, яка передбачає посилену відповідальність за вчинення кримінальних правопорушень, передбачених § 1 або 2 ст. 173, ст. 174 чи § 1 ст. 177 KK Польщі, у *стані сп'яніння*. Цікавим при цьому є § 3 зазначеної статті, який набув чинності 14.03.2024, відповідно до якого у разі засудження, зазначеного у § 1 або 1a цієї статті, суд може постановити конфіскацію, зазначену у ст. 44b KK Польщі, яка накладається, **якщо вміст алкоголю в організмі винного перевищував 1 проміле в крові або 0,5 мг/дм³ у видихуваному повітрі або призвів до такої концентрації** [14];

- ст. 178a, яка передбачає відповідальність особи, котра керує наземним, водним чи повітряним транспортним засобом у стані сп'яніння. При цьому § 2 зазначеної статті передбачає відповідальність особи, яка вчинила діяння, передбачене § 1 цієї статті, будучи раніше засудженою за керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного

сп'яніння або за правопорушення, передбачене ст. 173, ст. 174, ст. 177 або § 2 ст. 355 КК Польщі, вчинене у стані сп'яніння або під впливом наркотичного засобу, або за діяння, зазначене у § 1, протягом строку позбавлення права керування транспортними засобами, накладеного у зв'язку із засудженням за правопорушення. Окрім того, § 5, який набув чинності 14.03.2024, передбачає, що суд призначає конфіскацію, передбачену ст. 44b КК Польщі, у разі вчинення злочину, зазначеного у § 1 або 4, якщо вміст алкоголю в організмі винного у злочині, зазначеному в § 1, був не нижче 1,5 проміле в крові або 0,75 мг/дм³ у видихуваному повітрі. Суд може утриматися від винесення рішення про конфіскацію, якщо має місце винятковий випадок, виправданий особливими обставинами [14];

- ст. 180a, яка передбачає відповідальність особи, яка керує транспортним засобом на дорозі загального користування, у житловій зоні або у зоні дорожнього руху, не виконуючи рішення уповноваженого органу про вилучення посвідчення водія [14].

Підсумовуючи зазначене, варто наголосити на тому, що КК Польщі має ряд позитивних моментів, відсутніх у чинному КК України. Особливо звертають на себе увагу нові положення, які набули чинності 14.03.2024, покликані посилити відповідальність за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху у стані сп'яніння.

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. Аналізуючи КК ФРН, зазначимо, що його Загальна частина не є такою деталізованою, як Загальна частина чинного КК України. Кримінальне законодавство ФРН не містить детальних положень щодо суб'єкта злочину, форм вини, стадій вчинення кримінального правопорушення, тощо. Тим не менш, у кодексі наявна низка цікавих положень, які варті уваги.

Стаття 44 КК ФРН, яка стосується заборони керування транспортним засобом, містить положення, що даний захід може застосовуватися до особи,

навіть якщо вчинення кримінального правопорушення не пов'язане з керуванням транспортним засобом або виконанням обов'язків водія [13].

Також стаття 69 КК ФРН передбачає можливість позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо буде доведено, що особа є непридатною до керування ними. При цьому у п. 2 даної статті зазначено, що у випадках: створення загрози дорожньому руху (ст. 315с), незаконних автоперегонів (ст. 315d), керування автомобілем у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння (ст. 316), залишення місця ДТП, якщо правопорушник знав або повинен був знати, що внаслідок ДТП особа загинула, отримала серйозні поранення або було завдано значної шкоди майну іншої особи (ст. 142), сп'яніння (ст. 323а) – особа, як правило, вважається непридатною до керування транспортними засобами [13].

При цьому у статті 69а КК ФРН зазначено, що суд може прийняти рішення про довічне позбавлення права керувати транспортними засобами, якщо очікується, що встановленого законом максимального строку буде недостатньо для запобігання небезпеці, яку представляє особа. Якщо порушник не має посвідчення водія, суд все одно може прийняти рішення про позбавлення права керувати транспортними засобами [13].

Вважаємо, що дане положення є раціональним та покликане максимально враховувати особу правопорушника при призначенні остаточного покарання. На нашу думку, зазначене положення може бути імплементоване до чинного КК України та застосовуватися у тих випадках, коли позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк не є достатнім з урахуванням обставин вчинення кримінального правопорушення та особи винного. Таким чином, пропонуємо доповнити абзац 4 ч. 1 ст. 55 чинного КК України наступим: *«У разі вчинення злочину, передбаченого частиною четвертою статті 286, частинами четвертою-сьомою статті 286-1 цього кодексу, застосовується довічне позбавлення права керувати транспортними засобами.*

Покарання у виді довічного позбавлення права керувати транспортними засобами підлягає перегляду судом на предмет можливості заміни позбавленням права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання» (див. додаток 54).

Обґрунтовуючи дану пропозицію, зазначимо, що покарання у виді довічного позбавлення права керувати транспортними засобами пропонується застосовувати у виняткових випадках, а саме: коли мають місце тяжкі наслідки у виді смерті однієї або декількох осіб. Окрім того, дане покарання пропонується застосовувати лише до осіб: 1) які вчиняють злочини у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції; 2) які, порушивши правила дорожнього руху або експлуатації транспорту, залишили потерпілого у небезпеці або залишили місце дорожньо-транспортної пригоди. Дана пропозиція обґрунтовується тим, що у таких випадках мова йде не лише про підвищений ступень суспільної небезпечності діянь, але й осіб, які ці діяння вчиняють.

Ще одним аргументом на підтримку пропозиції запровадження довічного позбавлення права керувати транспортними засобами є факт наявності такого виду покарання як у законодавстві держав-членів ЄС (наприклад, Німеччини, Польщі), так і країн-членів Організації економічного співробітництва і ТРАСЕКА (Казахстан). Окрім того, варто наголосити на тому, що низка країн прямує шляхом посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які вчиняються у стані сп'яніння. Як вже зазначалося, у Польщі відповідні зміни були запроваджені у березні 2024 року.

Дана пропозиція сформульована з урахуванням «права на надію», оскільки передбачає можливість перегляду довічного позбавлення права керувати транспортними засобами через 25 років відбуття покарання. У контексті даної пропозиції необхідно звернути увагу на практику ЄСПЛ,

відповідно до якої відсутність обов'язкового перегляду довічного позбавлення волі судом розглядається як нелюдське поводження. «Право на надію», тобто законодавча можливість перегляду судом будь-якого покарання, навіть довічного позбавлення волі, розглядається, зокрема, у справах Баранов та інші проти України [276], Борисенко та інші проти України [277], Дембо та інші проти України [279], Лопата та інші проти України [280], Манойлов та інші проти України [281], Петухов проти України [282], Полторацький проти України [283], П'ятаченко та інші проти України [284], Русанду проти України [285], Старишко проти України [286], Фарзієв та інші проти України [287], Чистяков та інші проти України [288], у яких встановлено порушення ст. 3 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод [125] у зв'язку з відсутністю можливості переглянути строк покарання у виді довічного позбавлення волі.

Для належного виконання зазначених рішень знадобилося запровадження системи перегляду покарання у виді довічного позбавлення волі. Окрім того, Рішенням Конституційного Суду України № 6-р(II)/2021 від 16.09.2021 ч. 1 ст. 81 КК України визнано такою, що не відповідає Конституції України (є неконституційною) в тім, що вона унеможлиблює її застосування до осіб, яких засуджено до відбування покарання у вигляді довічного позбавлення волі [275].

На нашу думку, запропонована зміна до чинного КК України дозволить досягнути балансу між «правом на надію» для особи, до якої застосовується покарання, та правом на безпеку суспільства.

Говорячи про Особливу частину КК ФРН, зазначимо, що вона не містить окремого розділу, присвяченого транспортним злочинам, тому вони входять до складу інших розділів.

Так, розділ 7 «Злочини проти громадського порядку» містить ст. 142, яка передбачає відповідальність за залишення місця ДТП [13]. Як вже зазначалося, ми цілком підтримуємо дане положення та *пропонуємо доповнити ст. 286 чинного КК України частиною, яка передбачатиме*

відповідальність за залишення місця ДТП у разі спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження або смерті (див. додаток 54).

Розділ 19, який має назву «Крадіжка та незаконне заволодіння майном», містить ст. 248в «Незаконне використання транспортного засобу», яка передбачає відповідальність за використання транспортного засобу або велосипеду проти волі особи, уповноваженої ними користуватися. У даному параграфі під транспортним засобом розуміють транспортні засоби, які приводяться у рух за допомогою двигуна, а також наземні транспортні засоби, відмінні від залізничного транспортного засобу. Дане діяння карається позбавленням волі на строк, що не перевищує трьох років, або штрафом, якщо воно не підлягає більш суворому покаранню відповідно до інших положень КК ФРН. При цьому у кодексі зазначено, що даний злочин переслідується лише за заявою, тобто, оперуючи кримінально-процесуальною термінологією, належить до кримінальних правопорушень, провадження щодо яких здійснюється у формі приватного обвинувачення [13].

Фактично, дана стаття є тотожною ст. 289 чинного КК України, за винятком такого предмета злочину як велосипед. У науці та вітчизняному законодавстві на даний момент існують різні точки зору щодо місця кримінального правопорушення, яке полягає у незаконному заволодінні транспортним засобом. Так, як бачимо, у КК ФРН дане кримінальне правопорушення відноситься до злочинів проти власності. У чинному ж КК України воно належить до кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. На нашу думку, розмежування має йти саме за предметом кримінально-протиправного посягання та тими суспільними відносинами, яким завдається найбільша шкода. Так, до прикладу, особа, яка викрадає як автомобіль, так і велосипед, посягає на відносини власності. Однак, викравши велосипед, дана особа не може нанести суттєвої шкоди відносинам, які виникають у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. Особа ж, яка викрадає автомобіль, також завдає шкоди

відносинам власності. Тим не менше, з урахуванням того, що автомобілі відносяться до джерел підвищеної небезпеки [344], існує потенційна загроза завдання суттєвої шкоди життю та здоров'ю інших учасників дорожнього руху. Таким чином, вважаємо, що у випадку незаконного заволодіння механічними транспортними засобами мова має йти про кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а у випадку незаконного заволодіння велосипедом – про кримінальне правопорушення проти власності.

Переважає більшість транспортних кримінальних правопорушень міститься у розділі «Злочини, що становлять суспільну небезпеку» Особливої частини КК ФРН. Зокрема, стаття 315с КК ФРН встановлює відповідальність за загрозу дорожньому руху. Стаття 316 КК ФРН, як і кримінальні закони низки інших держав, встановлює відповідальність за сам лише факт керування транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння [13].

Стаття 316а КК ФРН передбачає відповідальність за напад на водія з метою вчинення пограбування і має наступний вигляд: особа, яка з метою вчинення пограбування (ст.ст. 249 або 250), викрадення із застосуванням сили (ст. 252) або вимагання із застосуванням сили чи погрози силою (ст. 255) посягає на життя, здоров'я чи свободу прийняття рішень водія транспортного засобу або пасажирів, і таким чином використовує особливі умови дорожнього руху, підлягає покаранню у виді позбавлення волі на строк не менше п'яти років. Якщо, вчинивши злочин, особа принаймні з необережності спричинила смерть іншої особи, покаранням є довічне позбавлення волі або позбавлення волі на строк не менше 10 років [13]. Вважаємо, що дане положення є досить цікавим, адже враховує особливості умов дорожнього руху.

Наостанок звернемо увагу на ст. 323а КК ФРН, яка, на нашу думку, є дуже цікавим законодавчим рішенням. Так, особа, яка навмисно або з необережності вводить себе в стан сп'яніння шляхом вживання алкогольних

напоїв або інших одурманюючих речовин, карається позбавленням волі на строк не більше п'яти років або штрафом, якщо вона вчинила протиправну дію, перебуваючи в такому стані, і не може бути піддана кримінальному покаранню за це через відсутність кримінальної відповідальності внаслідок сп'яніння. Покарання не може бути суворішим від покарання, передбаченого за злочин, вчинений у стані сп'яніння [13].

Отже, КК ФРН містить ряд цікавих положень, відсутніх у чинному КК України, які можуть бути запозичені вітчизняним законодавцем.

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Королівства Нідерланди. Даний закон був прийнятий 03 березня 1881 року. Він складається з трьох книг: Перша книга охоплює загальні положення, Друга книга присвячена злочинам, а Третя – кримінальним проступкам [24].

У ст. 51 КК Королівства Нідерланди зазначається, що кримінальні правопорушення можуть бути вчинені як фізичною, так і юридичною особою [24]. Таким чином, суб'єктами кримінальних правопорушень, відповідно до кримінального законодавства Королівства Нідерланди, визнаються як фізичні, так і юридичні особи. У ч. 3 зазначеної статті серед юридичних осіб, які визнаються суб'єктами кримінальних правопорушень, зазначено також судноплавні компанії [24].

Цікавим є розділ VI Першої книги КК Королівства Нідерланди, який регламентує питання конкуренції норм. Так, у ст. 55 зазначається, що якщо порушення підлягає покаранню більш ніж за однією статтею, застосуванню підлягає лише одна стаття. Якщо ці статті відрізняються, застосовується та, що передбачає більш суворе покарання. Якщо щодо кримінального правопорушення, яке підлягає покаранню за загальною статтею, є спеціальна стаття, застосуванню підлягає виключно спеціальна стаття [24]. *Вважаємо, що таке положення можна було б передбачити у чинному КК України (див. додаток 54).*

У Розділі VIII А «Спеціальні положення щодо неповнолітніх та молоді» Першої книги КК Королівства Нідерланди міститься ст. 77а, у якій йдеться про те, що до осіб, які на момент вчинення кримінального правопорушення досягли віку 12 років, однак не досягли 18 років, застосовуються положення статей 77-77gg [24]. Таким чином, можемо встановити, що віком кримінальної відповідальності за КК Королівства Нідерланди є вік 12 років. При цьому у ст. 77b КК Королівства Нідерланди зазначається, що до особи у віці від 16 до 18 років можуть застосовуватися загальні положення, якщо цього вимагає тяжкість кримінального правопорушення, *характеристика особи* або обставини, які мали місце після вчинення кримінального правопорушення [24].

У ст. 77h КК Королівства Нідерланди вказано, що серед додаткових покарань, які застосовуються до неповнолітніх та молоді, також є позбавлення права керувати механічними транспортними засобами. При цьому у ст. 77r КК Королівства Нідерланди конкретизовано, що позбавлення права керувати механічними транспортними засобами може застосовуватися лише у випадках, передбачених ст.ст. 179, 179а, 180 Закону «Про дорожній рух» 1994 року [23], а також у ст. 30(6) Закону «Про страхування автоцивільної відповідальності». Важливо наголосити, що кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху не входять до КК Королівства Нідерланди, а містяться, зокрема, у Законі про дорожній рух від 1994 року [23].

Розділ IX КК Королівства Нідерланди містить визначення основних термінів, які використовуються у кодексі, зокрема, таких понять, як «капітан», «особи на борту», «екіпаж», «нідерландське судно», «нідерландське повітряне судно» тощо [24].

Книга друга «Злочини» КК Королівства Нідерланди містить Розділ VIII «Злочини проти державної влади» КК Королівства Нідерланди, який містить важливі положення, що стосуються суб'єктів. Так, у ст. 183 КК Королівства Нідерланди зазначено, що для цілей ст.ст. 179-182 капітан судна або капітан

повітряного судна, які реалізують надані їм повноваження або виконують покладені на них обов'язки, передбачені Кримінальним процесуальним кодексом, також вважаються державними службовцями. Капітаном судна, при цьому, вважається також особа, яка керує конструкцією, визначеною відповідно до ст. 136(a)6 Кримінального процесуального кодексу Королівства Нідерланди [25].

Загалом, Книга друга КК Королівства Нідерланди пронизана положеннями, які так чи інакше стосуються транспорту. Відповідні положення знаходимо у Розділах V «Злочини проти громадського порядку», VI «Злочини, що становлять загрозу загальній безпеці осіб та майна», XVIII «Злочини проти особистої свободи» (наприклад, ст. 275, яка передбачає відповідальність капітана судна, який знає, що воно використовується для работоргівлі, або використовує його з цією метою), XXII «Крадіжки та браконьєрство» (наприклад, ст. 311, яка передбачає кваліфікований склад крадіжки, зокрема, крадіжки, вчиненої під час аварії судна, посадки на міліну, аварії на залізниці), XXV «Шахрайство», XXVII «Знищення і пошкодження» [24].

Окремо варто зазначити, що Книга друга КК Королівства Нідерланди містить Розділ XXIX, присвячений злочинам проти судноплавства та авіації. До цього Розділу, входить, зокрема, ст. 381, яка передбачає відповідальність за піратство: 1) особи, яка обіймає посаду капітана судна, знаючи, що воно використовується для нападу на інші судна у відкритому морі чи проти осіб або майна на таких суднах, не маючи повноважень на вчинення таких дій від воюючої держави або не будучи частиною військового флоту воюючої держави; 2) особи, яка, будучи обізнаною про призначення судна, працевлаштовується членом екіпажу цього судна або добровільно продовжує працювати після того, як дізналася про призначення цього судна. У ч. 3 даної статті вказано, що перевищення повноважень, а також наявність повноважень від кожної з держав, які воюють одна проти одної, прирівнюється до відсутності повноважень. У ч. 4 даної статті вказано, що ці положення

поширюються також на капітана та членів екіпажу повітряного судна [24]. В основному, суб'єкти злочинів, які містяться у цьому Розділі, є спеціальними. Найчастіше таким суб'єктом є капітан судна. Водночас, передбачається відповідальність членів екіпажу, а також осіб, які не є членами екіпажу. Цікаво зазначити, що за низку злочинів для осіб офіцерського складу передбачена посилена відповідальність.

Третя книга «Кримінальні проступки» КК Королівства Нідерланди також містить ряд статей, які стосуються безпеки руху та експлуатації транспорту. Серед суб'єктів таких кримінальних проступків зазначаються, зокрема, капітан судна, власник, фрахтувальник за договором бербоут-чартера, представник власників судна, тощо [24].

Отже, проаналізувавши положення КК Королівства Нідерланди, можемо встановити, що даний закон комплексно та системно регулює відносини, що виникають у зв'язку з рухом та експлуатацією транспорту. Особливу увагу та посилену відповідальність кодекс покладає на капітанів суден під нідерландським прапором, що, на нашу думку, зумовлено історичними особливостями даної держави та багатою історією розвитку цього виду транспорту, а також його значенням для економіки та життя цієї країни.

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Республіки Молдова. Республіка Молдова, як і Україна, на даний момент є кандидатом на вступ до ЄС. Окрім того, у цих двох держав є певні збіги в історії становлення незалежності, а тому цікавим є дослідження та порівняння їх кримінального законодавства.

Відповідно до ст. 21 КК Республіки Молдова, кримінальній відповідальності підлягають осудні фізичні особи, які на момент вчинення злочину досягли 16 років. При цьому у ч. 2 вказаної статті зазначено, що фізичні особи у віці від 14 до 16 років підлягають кримінальній відповідальності при вчиненні злочинів, передбачених, у тому числі, ч.ч. 2, 3 ст. 192-1 (угон транспортного засобу), ст. 268 (умисне пошкодження або руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів), ст. 270 (самовільна

без потреби зупинка потяга), ст. 271 (умисне блокування транспортних шляхів), а також ст. 275 (угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського або річкового судна) [1]. Отже, як бачимо, для багатьох кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту законодавець Республіки Молдова встановлює понижений вік кримінальної відповідальності.

Варта уваги система покарань, наявна у чинному КК Республіки Молдова. Так, п. b-1 ч. 1 ст. 62 КК Республіки Молдова передбачає таке покарання, як позбавлення або анулювання права керування транспортними засобами [1]. Цей вид покарання заслуговує уваги з двох причин. По-перше, позбавлення права керування транспортними засобами саме по собі є окремим видом покарання. У чинному КК України воно розглядається як складова такого виду покарання, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю. По-друге, і це є принциповим, даний вид покарання передбачає можливість анулювання права керування транспортними засобами. Так, відповідно до ст. 65-1 КК Республіки Молдова, позбавлення або анулювання права керування транспортними засобами полягає у забороні керувати будь-яким типом транспортних засобів на дорогах загального користування. Позбавлення права керування транспортними засобами може бути застосоване на строк від 1 до 5 років. Анулювання права керування транспортними засобами може бути застосоване з подальшим відновленням прав водія в установленому законом порядку [1].

Також законодавець Республіки Молдова ретельно підійшов до визначення понять, які застосовуються у кодексі. Так, у КК Республіки Молдова наявний окремий розділ «Значення деяких термінів або виразів у даному кодексі», у якому надається визначення, зокрема, понять «транспортні засоби», «повітряне судно, що перебуває у польоті», «повітряне судно, що знаходиться в експлуатації», «стаціонарна платформа». У цьому ж розділі надається тлумачення стану сп'яніння. Так, відповідно до

ст. 134-12 КК Республіки Молдова, під станом сп'яніння розуміється стан особи, що виник внаслідок вживання алкоголю, наркотичних та/або інших речовин, що викликають сп'яніння, і що виразився у психофункціональному розладі організму. Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,3 до 0,5 г/л або концентрацією парів алкоголю в повітрі, що видихається, від 0,15 до 0,3 мг/л. Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л і вище або концентрацією парів алкоголю в повітрі, що видихається, від 0,3 мг/л і вище [1]. У попередніх розділах роботи вже висловлювалася пропозиція щодо введення визначення стану сп'яніння, а також класифікації стану алкогольного сп'яніння до чинного КК України.

Також цікавим є те, що у КК Республіки Молдова угон транспортного засобу (ст. 192-1) та викрадення транспортного засобу з живою тягою, а також тяглової худоби (ст. 192-2) включені до розділу «Злочини проти власності» [1].

Безпосередньо транспортним злочинам присвячений розділ XII КК Республіки Молдова, до складу якого входить 15 статей [1]. Зокрема, ст. 264-1 КК Республіки Молдова встановлює відповідальність за керування транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння або у стані сп'яніння, викликаному іншими речовинами, і має наступний вигляд:

(1) Керування транспортним засобом особою, яка перебуває у стані сильного алкогольного сп'яніння або у стані сп'яніння, викликаному наркотичними та/або іншими речовинами, що викликають сп'яніння,

карається неоплачуваною працею на користь суспільства на строк від 200 до 240 годин з анулюванням права керування транспортними засобами.

(2) Свідома передача керування транспортним засобом особі, яка завідомо перебуває у стані сп'яніння, якщо це спричинило наслідки, зазначені у статті 264,

карається неоплачуваною працею на користь суспільства на строк від 200 до 240 годин з анулюванням права керування транспортними засобами.

(3) Відмова, опір або ухилення водія транспортного засобу від проведення тесту на алкоголь, від медичного огляду на стан сп'яніння та його характеру або від взяття біологічних проб на аналіз у рамках цього медичного огляду,

карається неоплачуваною працею на користь суспільства на строк від 200 до 240 годин з анулюванням в обох випадках права керування транспортними засобами.

(4) Дії, передбачені частинами (1)–(3), вчинені особою, яка не має посвідчення водія, або особою, позбавленою права керування транспортними засобами,

караються неоплачуваною працею на користь суспільства на строк від 200 до 240 годин чи позбавленням волі на строк до 1 року [1].

У попередніх розділах роботи ми вже висловлювали пропозицію щодо доповнення чинного КК України статтею, яка встановлюватиме кримінальну відповідальність за сам факт керування транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Стаття 264-2 КК Республіки Молдова встановлює відповідальність за проведення незаконних перегонів [1]. Незважаючи на наявність подібних статей у низці кримінальних законів інших держав, вважаємо, що немає сенсу доповнювати чинний КК України подібною статтею, оскільки згадувана практика не є поширеною у нашій державі і, відповідно, відсутня необхідність у застосуванні такого виду впливу, як кримінальна відповідальність.

Стаття 266 КК Республіки Молдова встановлює відповідальність за залишення місця транспортної пригоди особою, яка керує транспортним засобом та порушила правила безпеки руху або експлуатації транспортних засобів, у разі настання наслідків, зазначених у ч.ч. 3 та 5 ст. 264 КК

Республіки Молдова [1]. З огляду на наявність зазначеної статті як у КК Республіки Молдова, так і низки інших держав, пропонуємо доповнити ст. 286 чинного КК України частиною, яка передбачатиме відповідальність за залишення місця ДТП у разі спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження або смерті (див. додаток 54).

Отже, на підставі проведеного дослідження, вважаємо, що КК Республіки Молдова містить низку цікавих положень, які могли б бути імплементовані до національного законодавства України.

Відповідно до ст. 368 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС. Співробітництво включає обмін інформацією і спільну діяльність: на регіональному рівні, зокрема враховуючи та впроваджуючи прогрес, досягнутий в рамках різних регіональних транспортних домовленостей, зокрема Транспортної панелі Східного партнерства, транспортного коридору Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА), Бакинського процесу та інших транспортних ініціатив [334]. Маючи на меті впровадження досягнень держав-членів ТРАСЕКА, розглянемо положення кримінального законодавства деяких із них (Азербайджану, Вірменії, Грузії, Казахстану, Таджикистану, Туркменістану та Узбекистану).

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Азербайджанської Республіки. Відповідно до ст. 19 КК Азербайджанської Республіки, кримінальній відповідальності підлягає осудна фізична особа, яка досягла віку кримінальної відповідальності (16 років) [5]. Водночас, із 14 років настає кримінальна відповідальність, зокрема, за: незаконне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення, пошкодження транспортних засобів чи шляхів сполучення.

КК Азербайджанської Республіки позбавлення права керувати транспортним засобом визначає як окремий вид покарання. Відповідно до ст. 45 КК Азербайджанської Республіки, цей вид покарання застосовується на строк від 1 до 5 років [5].

КК Азербайджанської Республіки відносить незаконне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення (ст. 185) до злочинів проти власності [5].

У Главі XXV «Злочини проти громадської безпеки» Особливої частини КК Азербайджанської Республіки містяться наступні статті: ст. 219 (угон повітряного або водного судна, або залізничного потягу); ст. 219-1 (морський розбій, тобто напад на морське або річкове судно з метою заволодіння чужим майном із застосуванням сили або погрозою застосування сили); ст. 219-2 (діяння, які створюють загрозу безпеки стаціонарних платформ, розташованих на морі) [5].

КК Азербайджанської Республіки також містить окрему Главу XXIX «Злочини проти правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів», до якої входять, зокрема:

- ст. 263-1 (порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка перебуває у стані сп'яніння або не має права керувати транспортними засобами). Суб'єктом даного правопорушення може бути особа, яка керує транспортним засобом у стані сп'яніння та/або не має права керувати транспортним засобом. Кваліфікуючим складом даного кримінального правопорушення є керування *транспортним засобом загального користування* [5].

Відповідно до Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, «маршрутні транспортні засоби (транспортні засоби загального користування) - автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і таксі, що рухаються за встановленими маршрутами та мають визначені місця на дорозі для посадки (висадки) пасажирів» [248]. Дійсно, керуючи транспортним засобом у стані сп'яніння

або не маючи відповідного права на керування транспортним засобом, особа ставить під загрозу не лише своє життя та здоров'я, але й безпеку пасажирів, які перебувають у транспортному засобі загального користування. А тому, вважаємо, що дана обставина, передбачена у КК Азербайджанської Республіки, слушно зазначена у якості кваліфікуючої ознаки та може бути запропонована до запозичення до чинного КК України (див. додаток 54);

- ст. 264 (залишення місця ДТП). Суб'єктом даного злочину є особа, яка керує транспортним засобом і порушила правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. У даному злочині передбачений матеріальний склад: кримінальна відповідальність настає лише у разі спричинення наслідків, передбачених ст.ст. 263 або 263-1 КК Азербайджанської Республіки. *При цьому у примітці до статті вказано, що особа, яка залишила місце ДТП у зв'язку з наданням допомоги потерпілому, звільняється від відповідальності за цією статтею [5].* Цікавим є той факт, що у низці кримінальних законів інших держав, які передбачають відповідальність за залишення місця ДТП, така обставина не згадується. ***На нашу думку, надання допомоги потерпілій особі є поважною причиною залишення місця ДТП, а тому при формулюванні пропозицій щодо запровадження кримінальної відповідальності за залишення місця ДТП у чинному КК України дана обставина буде врахована у якості такої, що виключає кримінальну відповідальність*** (див. додаток 54).

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Республіки Вірменія. Відповідно до ст. 24 КК Республіки Вірменія, кримінальній відповідальності підлягає особа, якій до вчинення злочину виповнилося 16 років. При цьому, з 14-річного віку настає відповідальність за такі злочини, як: неправомірне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення (ст. 183 КК Республіки Вірменія), псування транспортних засобів або шляхів сполучення (ст. 246 КК Республіки Вірменія). Цікавою є ч. 3 даної статті, яка передбачає, що *якщо особа досягла віку, передбаченого ч.ч. 1 або 2 цієї*

статті, але в результаті відставання у розумовому розвитку не була здатною повною мірою усвідомлювати характер і значення свого діяння або керувати ним, вона не підлягає кримінальній відповідальності [4]. Фактично, мова йде про вікову осудність.

Цікавою також є ч. 2 ст. 27 КК Республіки Вірменія, відповідно до якої у разі вчинення злочину алкоголіком, наркоманом або токсикоманом суд разом із покаранням може призначити примусові заходи медичного характеру, якщо в силу цієї схильності існує небезпека вчинення ним нового злочину [4]. А відповідно до ст. 97 КК Республіки Вірменія, примусові заходи медичного характеру можуть призначатися судом, у тому числі, особі, яка вчинила злочин і визнана такою, що потребує лікування від алкоголізму або наркоманії [4].

Характеризуючи Особливу частину КК Республіки Вірменія, зазначимо, що у ній відсутня окрема глава, присвячена транспортним злочинам. А тому злочин, який полягає у неправомірному заволодінні автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення (ст. 183 КК Республіки Вірменія) міститься у Главі 21 «Злочини проти власності» [4].

До Глави 23 «Злочини проти громадської безпеки» КК Республіки Вірменія входять, зокрема, статті: 220 (піратство), 221 (угон або захоплення повітряного судна, водного судна або залізничного рухомого складу), 241 (порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту), 242 (порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів), 243 (передача транспортного засобу особі, яка перебуває у стані сп'яніння або не досягла шістнадцятирічного віку), 244 (залишення місця ДТП), 245 (неякісний ремонт транспортних засобів чи випуск їх в експлуатацію з технічними несправностями), 246 (пошкодження транспортних засобів або шляхів сполучення), 247 (порушення правил, які забезпечують безпечну роботу транспорту), 248 (порушення правил безпеки при будівництві, експлуатації чи ремонті

магістральних трубопроводів), 249 (ненадання капітаном судна допомоги особам, які зазнали лиха), 250 (порушення правил міжнародних польотів) [4].

Глава 20 «Злочини проти порядку управління» Особливої частини КК Республіки Вірменія містить ст. 325, яка передбачає відповідальність за підробку, збут чи використання документів, штампів, печаток, бланків, *державних номерів транспортних засобів* [4].

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Грузії. Характеризуючи Особливу частину даного закону про кримінальну відповідальність, зазначимо, що Глава XXX «Злочини проти громадської безпеки та громадського порядку» містить, зокрема, статті: 227-1 (створення загрози плаванню водного судна), 227-2 (протиправне заволодіння стаціонарною платформою, її знищення або пошкодження), 227-3 (створення загрози повітряному судну), у примітках до яких вказано, що за діяння, передбачені цими статтями, *юридична особа карається штрафом, позбавленням права займатися діяльністю або ліквідацією*. Окрім того, відповідно до КК Грузії, піратство (ст. 228) також належить до злочинів проти громадської безпеки та громадського порядку [8].

Глава XXXIV «Транспортні злочини» КК Грузії, включає, зокрема, статті: 275 (порушення правил безпеки руху або експлуатації водного, повітряного або підвісного транспорту), 276 (порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту) [8]. Дані статті містять ряд кваліфікуючих складів, при цьому на кожен кваліфікуючий склад передбачено особливо кваліфікуючий склад, який полягає у вчиненні діяння, що спричинило ті чи інші наслідки, *під впливом алкоголю або наркотичної/психотропної/іншої психоактивної речовини*.

Також у примітці до ст. 276 КК Грузії вказано, що покарання у виді позбавлення права обіймати посади або займатися діяльністю застосовується у разі вчинення діяння, передбаченого ст. 275 даного Кодексу та (або) даною статтею, під впливом алкоголю. Вчинення діяння, передбаченого ст. 275 даного Кодексу та (або) ст. 276, під впливом наркотичної/психотропної/іншої

психоактивної речовини, встановлюється клінічними або лабораторними висновками, а у випадку відмови від лабораторного дослідження – тільки клінічним висновком.

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Республіки Казахстан. Аналізуючи КК Республіки Казахстан, варто розпочати з того, що ст. 3 містить визначення деяких понять, які містяться у цьому кодексі. Так, відповідно до п. 20 ст. 3 цього кодексу, транспорт – залізничний, автомобільний, морський, внутрішній водний, у тому числі морські та річні маломірні судна, повітряний, міський електричний, у тому числі метрополітен, а також магістральний трубопровідний транспорт, який знаходиться на території Республіки Казахстан [17].

КК Республіки Казахстан, як і вітчизняний КК, поділяє кримінальні правопорушення на злочини і проступки.

Так само, як і більшість кримінальних кодексів досліджуваних держав, КК Республіки Казахстан визначає, що кримінальній відповідальності підлягає фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла віку 16 років. При цьому за вчинення низки кримінальних правопорушень, зокрема, за незаконне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення при обтяжуючих обставинах (ч. 2, 3, 4 ст. 200 КК Республіки Казахстан), умисне пошкодження транспортних засобів або шляхів сполучення (ст. 350 КК Республіки Казахстан) відповідальність передбачається з 14-річного віку [17].

Важливим є положення, відповідно до якого не підлягає кримінальній відповідальності неповнолітній, який досяг віку, передбаченого частинами першою [16 років] або другою [14 років] даної статті, однак у результаті відставання у психічному розвитку, не пов'язаного з психічним розладом, під час вчинення кримінального правопорушення не міг повною мірою усвідомлювати фактичний характер і суспільну небезпечність своїх дій (бездіяльності) або керувати ними [17]. Фактично, законодавець чітко

вирішив питання про вікову осудність, щодо якої наразі у вітчизняній науці є значна кількість теоретичних розробок, однак відсутнє законодавче рішення. Вважаємо, що дане положення може бути запозиченим вітчизняним законодавцем шляхом доповнення ст. 22 чинного КК України частиною наступного змісту: *«Не підлягає кримінальній відповідальності неповнолітня особа, яка досягла віку, передбаченого частинами першою та другою цієї статті, і яка у результаті відставання у психічному розвитку, не пов'язаного з психічним розладом, на момент вчинення суспільно небезпечного діяння не могла повною мірою усвідомлювати фактичний характер і суспільну небезпечність своїх дій (бездіяльності) або керувати ними»* (див. додаток 54).

КК Республіки Казахстан визначає відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені з двома формами вини. Так, відповідно до ст. 22 КК Республіки Казахстан, якщо в результаті вчинення умисного кримінального правопорушення настають тяжкі наслідки, які за законом тягнуть більш суворе покарання і які не охоплювалися умислом особи, кримінальна відповідальність за такі наслідки настає тільки у випадках, якщо особа передбачала можливість їх настання, але без достатніх на те підстав самовпевнено розраховувала на їх відвернення, або якщо особа не передбачала, але повинна була і могла передбачити можливість їх настання. У цілому таке кримінальне правопорушення вважається вчиненим умисно [17].

У ст. 50 КК Республіки Казахстан встановлено, що за вчинення транспортних злочинів, передбачених ч. 4 ст. 345-1 (порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння, що спричинило з необережності смерть двох або більше осіб) та ст. 346 (керування транспортним засобом особою, позбавленою права керувати транспортними засобами, яка перебуває у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння, а також передача керування транспортним засобом зазначеній особі або допуск такої особи до

керування транспортним засобом) КК Республіки Казахстан, настає кримінальна відповідальність у виді **позбавлення права займатися певною діяльністю, а саме: у виді довічної заборони на право керувати транспортним засобом [17]**. Як видно з Нормативної постанови Верховного Суду Республіки Казахстан «Про практику застосування кримінального законодавства у справах про кримінальні правопорушення, пов'язані з порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту» від 03.06.2011 № 3 (зі змінами та доповненнями станом на 11.12.2020) яка, до речі, відповідно до ст. 4 Конституції Республіки Казахстан [2], включається до складу чинного права та є загальнообов'язковою (далі – Нормативна постанова № 3), зазначене положення є новелою КК Республіки Казахстан та застосовується лише до кримінальних правопорушень, вчинених після 10 січня 2020 року [16].

Переходячи до аналізу конкретних кримінальних правопорушень, зазначимо, передусім, що КК Республіки Казахстан незаконне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення відносить до Глави 6 «Кримінальні правопорушення проти власності» Особливої частини [17].

До Глави 10 «Кримінальні правопорушення проти громадської безпеки та громадського порядку» Особливої частини КК Республіки Казахстан входять наступні кримінальні правопорушення: угон, а також захоплення повітряного або водного судна чи залізничного рухомого складу (ст. 270 КК Республіки Казахстан) та піратство (ст. 271 КК Республіки Казахстан). Цікаво зазначити, що кваліфікований склад захоплення повітряного або водного судна чи залізничного рухомого складу, тобто коли діяння вчинене злочинною групою або спричинило з необережності смерть людини або інші тяжкі наслідки, *передбачає факультативне додаткове покарання у виді позбавлення громадянства Республіки Казахстан [17]*.

Глава 16 «Транспортні кримінальні правопорушення» Особливої частини КК Республіки Казахстан включає, зокрема, такі кримінальні правопорушення:

- порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння (ст. 345-1 КК Республіки Казахстан) [17]. Зазначимо, що дана стаття з'явилася у кодексі лише наприкінці 2019 року у зв'язку з прийняттям Закону Республіки Казахстан «Про внесення змін та доповнень до деяких законодавчих актів Республіки Казахстан з питань удосконалення кримінального, кримінально-процесуального законодавства та посилення захисту прав особи» № 292-VI від 27.12.2019 (зі змінами від 01.01.2023) [107]. Суб'єктом даного кримінального правопорушення є особа, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння. *У примітці до аналізованої статті вказано, що до осіб, зазначених у цій статті, не відносяться особи, позбавлені права керувати транспортними засобами [17].* Ця примітка пов'язана з наявністю у КК Республіки Казахстан наступної статті:

- керування транспортним засобом особою, яка позбавлена права керувати транспортними засобами і перебуває у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння, а так само передача керування транспортним засобом зазначеній особі або допуск такої особи до керування транспортним засобом (ст. 346 КК Республіки Казахстан) [17]. Як видно з назви статті, суб'єктом даного кримінального правопорушення може бути: 1) особа, яка позбавлена права керувати транспортними засобами і перебуває у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння; 2) власник або володілець транспортного засобу, який передає зазначеній особі керування транспортним засобом; 3) посадова особа, яка допускає згадану особу до керування транспортним засобом. При цьому у Нормативній постанові № 3 вказано, що для кваліфікації діяння за відповідною частиною

ст. 346 КК Республіки Казахстан обов'язково має бути встановлена наявність двох обставин: 1) перебування особи на момент вчинення кримінального правопорушення у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння; 2) факт позбавлення особи права керувати транспортним засобом до вчинення цього діяння. Наявність лише однієї з вказаних обставин виключає кваліфікацію діяння за ст. 346 КК Республіки Казахстан [16]. Цікавим є те, що за вчинення даного правопорушення, навіть без настання наслідків, *передбачене додаткове покарання у виді довічного позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю* [17]. Вважаємо, що запровадження такого суворого покарання ще раз свідчить про підвищену суспільну небезпечність зазначеного кримінального правопорушення та особи, яка його вчиняє;

- залишення місця ДТП (ст. 347 КК Республіки Казахстан). Суб'єкт даного кримінального правопорушення спеціальний: ним є особа, яка керує транспортним засобом і яка порушила правила дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів. У примітці до цієї статті зазначається, що особа, яка залишила місце ДТП у зв'язку з наданням допомоги потерпілим, звільняється від кримінальної відповідальності за даною статтею [17];

- порушення правил, які забезпечують роботу транспорту (ст. 351 КК Республіки Казахстан). Серед суб'єктів цього кримінального правопорушення диспозиція ч. 1 ст. 351 КК Республіки Казахстан зазначає пасажир, пішохода, іншого учасника дорожнього руху (окрім особи, яка керує транспортним засобом) [17]. Аналогічна позиція наводиться й у Нормативній постанові № 3, відповідно до якої пасажир, пішохід або інший учасник дорожнього руху, а також особа, яка керує транспортним засобом, який не належить до механічних, підлягають кримінальній відповідальності за кримінальне правопорушення, передбачене відповідною частиною ст. 351 КК Республіки Казахстан, за умови, якщо допущені ними порушення правил дорожнього руху спричинили з необережності тяжку шкоду здоров'ю людини або смерть однієї або більше осіб [16]. Вважаємо, що законодавець слушно

окреслює коло суб'єктів даного кримінального правопорушення у диспозиції та пропонуємо доповнити ст. 291 КК України, яка встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, положенням, яке передбачає, що суб'єктом даного кримінального правопорушення є пасажир, пішохід або інший учасник руху (див. додаток 54);

- керування повітряним, морським, річковим або маломірним судном особою, яка перебуває у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння, передача керування такій особі або допуск зазначеної особи до керування повітряним, морським, річковим або маломірним судном (ст. 358 КК Республіки Казахстан). Суб'єктом даного кримінального правопорушення може бути: 1) особа, яке керує повітряним, морським, річковим або маломірним судном і перебуває у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння; 2) посадова особа, яка допускає вказану особу до керування зазначеним судном; 3) власник або володілець судна, який передає зазначеній особі керування таким судном [17]. У чинному КК України відсутнє окреме положення, яке встановлює відповідальність за керування повітряним, морським, річковим або маломірним судном особою, яка перебуває у стані алкогольного, наркотичного та (або) токсичного сп'яніння, проте питання доцільності запровадження такого положення потребує додаткового вивчення ситуації на повітряному та водному транспорті.

Додатково звертаючись до Нормативної постанови № 3, можемо встановити, що суб'єктами кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 345, 346, 347, 348, 349, 351 КК Республіки Казахстан, визнаються особи, які досягли на момент вчинення кримінального правопорушення 16-річного віку та які керують механічними транспортними засобами і допустили порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів. *Наявність або відсутність у таких осіб посвідчення водія, так само як і знань та навичок їх експлуатації, на підставу кримінальної відповідальності не впливає* [16].

Дії осіб, які керують транспортними засобами при виконанні робіт, не пов'язаних із дорожнім рухом (наприклад, виконання вантажно-розвантажувальних робіт, ремонт і заправка транспортних засобів, виконання будівельних, дорожніх, сільськогосподарських та інших нетранспортних робіт), які спричинили настання вказаних у ст.ст. 345, 346 КК Республіки Казахстан наслідків, залежно від конкретних обставин справи, підлягають кваліфікації за статтями КК Республіки Казахстан, які передбачають відповідальність за порушення правил виконання певних робіт, правил безпеки або за кримінальні правопорушення проти особи [16].

Порушення правил керування або експлуатації бойової, спеціальної або транспортної машини Збройних сил Республіки Казахстан особою, на яку поширюється статус військовослужбовця, що спричинило з необережності тяжку шкоду здоров'ю людини або її смерть, підлягають кваліфікації за відповідною частиною ст. 463 (порушення правил керування або експлуатації машин), ст. 466 (керування машинами, кораблеводіння, керування військовим літальним апаратом особою у стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння, передача керування чи допуск такої особи до керування військовою технікою) Глави 18 «Військові кримінальні правопорушення» Особливої частини КК Республіки Казахстан. ***За порушення правил дорожнього руху при керуванні іншими транспортними засобами або при їх експлуатації військовослужбовець несе відповідальність за відповідною частиною ст.ст. 345, 346 КК Республіки Казахстан [16].***

Окрім того, у главі 16 «Кримінальні правопорушення проти порядку управління» Особливої частини КК Республіки Казахстан міститься ст. 386, яка передбачає відповідальність за підробку, знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу, збут транспортного засобу із завідомо підробленим ідентифікаційним номером [17].

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Республіки Таджикистан. Відповідно до

ст.ст. 22 та 23 Загальної частини КК Республіки Таджикистан, кримінальній відповідальності підлягає фізична осудна особа, яка досягла встановленого цим Кодексом віку (16 років) [10]. Однак, як і в більшості кримінальних законів, передбачається також і знижений вік. Так, з 14 років передбачається кримінальна відповідальність за: приведення у непридатний стан транспортних засобів або шляхів сполучення (ст. 214 КК Республіки Таджикистан), угон автомобіля або інших транспортних засобів без мети викрадення (ст. 252 КК Республіки Таджикистан) [10]. Також законодавець Республіки Таджикистан досить абстрактно формулює, що в окремих випадках, передбачених Особливою частиною даного Кодексу, кримінальній відповідальності підлягають тільки особи, які досягли більш старшого віку, ніж 16 років. Також вагомим є наступне положення, яке міститься у ч. 4 ст. 23 КК Республіки Таджикистан: якщо неповнолітня особа, яка досягла віку, передбаченого ч.ч. 1 та 2 цієї статті, у результаті відставання у психічному розвитку, не пов'язаного з психічним розладом, на момент вчинення суспільно небезпечного діяння не могла повною мірою усвідомлювати фактичний характер і суспільну небезпечність своїх дій (бездіяльності) або керувати ними, вона не підлягає кримінальній відповідальності [10]. Отже, мова йде про вікову осудність. Як вже зазначалося нами у даній роботі, у вітчизняній науці кримінального права є значна кількість досліджень, присвячених даному питанню, однак відсутнє законодавче рішення. Вважаємо, що перенесення даного положення до чинного КК України стане логічним продовженням наукових розробок вчених (див. додаток 54).

Частина 2 ст. 26 Загальної частини КК Республіки Таджикистан містить положення про те, що у разі вчинення злочину алкоголіком, наркоманом або токсикоманом, суд, разом із застосуванням покарання, може призначити примусові заходи медичного характеру, передбачені цим Кодексом [10].

Що стосується видів покарання, то, відповідно до ст. 47 Загальної частини КК Республіки Таджикистан, передбачено, зокрема, позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю, а також, як

окремий вид покарання, *довічне позбавлення права обіймати певні посади та/або займатися певною діяльністю*. При цьому строкове позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю може бути призначене на строк від 1 до 20 років. Що стосується довічного позбавлення права обіймати певні посади та/або займатися певною діяльністю, то зазначається, що воно застосовується у випадках, передбачених Особливою частиною КК Республіки Таджикистан. Однак, до злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту даний вид покарання не застосовується [10].

Глава 21 «Злочини проти громадської безпеки» Особливої частини КК Республіки Таджикистан включає в себе наступні злочини: піратство (ст. 183); угон або захоплення повітряного, водного судна чи залізничного складу (ст. 184); захоплення, руйнування, вчинення актів насильства на стаціонарній платформі, розташованій на континентальному шельфі (ст. 184-1); умисні дії проти безпеки повітряного чи водного судна (ст. 184-2); умисні дії проти безпеки аеропортів, які обслуговують цивільну авіацію (ст. 184-3); незаконне перевезення на транспорті особи, яка вчинила злочин терористичного характеру (ст. 184-4); незаконне перевезення вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, біологічної хімічної чи ядерної зброї на борту водного, повітряного судна чи наземному транспорті (ст. 194-4); незаконне використання або скидання з судна чи стаціонарної платформи, розташованої на континентальному шельфі, вибухових речовин, біологічної, хімічної чи ядерної зброї, небезпечних та шкідливих речовин (ст. 194-5) [10].

Глава 23 «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливою частиною КК Республіки Таджикистан включає, зокрема, наступні статті:

- порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (ст. 212). Суб'єктом даного злочину є особа, яка керує автомобілем або іншим механічним транспортним засобом. Частина 4 даної статті передбачає відповідальність за діяння, передбачені ч. 1 даної статті, вчинені особою, яка перебуває у стані сп'яніння, або особою, яка не має водійських

прав, що спричинило з необережності смерть людини або завдання тяжкої шкоди здоров'ю;

- керування транспортним засобом із чужим державним реєстраційним номером, незаконний обіг підроблених реєстраційних номерів транспортних засобів (ст. 212-1). Дана стаття передбачає відповідальність, зокрема, за керування транспортним засобом із чужим державним реєстраційним номером, *вчинене упродовж 1 року після застосування адміністративного стягнення за таке діяння*;

- керування транспортним засобом особою, яка не має водійських прав та перебуває у стані сп'яніння (ст. 212-2). *Дана стаття передбачає відповідальність за керування транспортним засобом особою, яка не має водійських прав і перебуває у стані сп'яніння, а також за передачу транспортного засобу для керування особі, яка не має водійських прав та перебуває у стані сп'яніння, вчинене упродовж 1 року після застосування адміністративного стягнення за таке саме діяння [10].* По-перше, суб'єктом даного злочину може бути особа, яка не має водійського посвідчення та перебуває у стані сп'яніння, тобто спеціальний суб'єкт. По-друге, у даному випадку законодавець застосовує адміністративну преюдицію: особа притягається до кримінальної відповідальності у випадку повторного вчинення діяння, за яке вона вже понесла адміністративне покарання. І, по-третє, кримінально караним є сам факт керування транспортним засобом особою, яка не має водійського посвідчення та перебуває у стані сп'яніння.

Глава 26 «Злочини проти власності» КК Республіки Таджикистан містить ст. 252, яка передбачає відповідальність за угон автомобіля або інших транспортних засобів без мети викрадення [10].

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Туркменістану. Даний закон, на відміну від чинного кримінального закону України, не поділяє кримінальні правопорушення на проступки і злочини, а оперує лише поняттям «злочин» [12].

Як і чинний КК України, КК Туркменістану суб'єктом злочину визнає фізичну осудну особу, яка досягла віку кримінальної відповідальності (16 років). При цьому за ряд злочинів, у тому числі незаконне заволодіння чужим транспортним засобом (ст. 255 КК Туркменістану), відповідальність настає з 14 років [12]. Також варто звернути увагу на те, що у КК Туркменістану нічого не зазначається про спеціального суб'єкта.

Заслуговує уваги ст. 21 КК Туркменістану, яка регулює питання кримінальної відповідальності осудних осіб з відставанням у психічному розвитку, відповідно до якої особа, яка на момент вчинення злочину була осудною, але мала труднощі з усвідомленням характеру і значення своїх дій (бездіяльності) або керування ними у зв'язку з відставанням у психічному розвитку або хворобливим психічним станом, підлягає кримінальній відповідальності. Вказані обставини враховуються при призначенні виду і розміру покарання [12]. Фактично, коли мова йде про хворобливий психічний стан, то маємо справу з обмеженою осудністю. Однак, якщо говорити про відставання у психічному розвитку, то тут може йти мова також і про вікову осудність.

Цікавою також є ст. 26 КК Туркменістану, яка регламентує питання відповідальності за злочини, вчинені при поєднанні умислу та необережності (подвійної форми вини). Так, подвійна форма вини характеризується умисним вчиненням злочину і необережністю щодо наслідків, які настали в результаті його вчинення. У цілому, такий злочин визнається вчиненим умисно. Якщо у результаті вчинення умисного злочину настають наслідки, з якими закон пов'язує більш суворе покарання, кримінальна відповідальність за такі наслідки може настати лише у випадку, якщо особа не передбачала, але повинна була і могла передбачити можливість настання таких наслідків, або у разі, коли особа передбачала можливість настання таких наслідків, але легковажно розраховувала на їх відвернення [12].

Особлива частина КК Туркменістану містить Главу XXXII «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», яка містить, зокрема, наступні статті:

- ст. 364 (порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів) КК Туркменістану. Суб'єктом даного злочину визнається особа, яка керує автомобілем, мотоциклом або іншим механічним транспортним засобом. *При цьому кваліфікуючою ознакою, вказаною у ч. 2, 4, 6, 8 ст. 364 КК Туркменістану, є залишення потерпілого у небезпеці та залишення місця ДТП. Також цікавим є положення про те, що якщо особа, яка вчинила діяння, передбачені частинами 3, 5 або 7 даної статті (мова йде про заподіяння тяжкої шкоди здоров'ю, спричинення смерті особи з необережності, спричинення з необережності смерті двох та більше осіб відповідно) вжила всіх можливих заходів для надання допомоги потерпілому, покарання не може перевищувати половини максимального розміру, передбаченого санкцією відповідної частини даної статті [12].* **Вважаємо, що зазначені положення, а саме: про залишення потерпілого у небезпеці та залишення місця ДТП у якості кваліфікуючої ознаки, а також про вжиття заходів для надання допомоги потерпілому як підстави для пом'якшення покарання, є гарним прикладом врахування поведінки особи винного після вчинення злочину, а тому пропонуємо доповнити ними чинний КК України** (див. додаток 54);

- ст. 365 (порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів у нетверезому стані) КК Туркменістану. Суб'єктом даного злочину є особа, яка керує автомобілем, мотоциклом або іншим механічним транспортним засобом у нетверезому стані. *При цьому у ч. 2 ст. 365 КК Туркменістану суб'єктом визнається особа, яка не має права керувати транспортним засобом.* Вважаємо, що дане положення максимально враховує особливості суб'єкта, який керує транспортним засобом у стані сп'яніння, при цьому не маючи права керувати транспортними засобами, та ступінь суспільної небезпеки, пов'язаної з цим

фактором, а тому *пропонуємо доповнити відповідні статті чинного КК України аналогічним положенням* (див. додаток 54). Також ч. 3 ст. 365 КК Туркменістану передбачає відповідальність за повторне упродовж двох років вчинення злочинів, передбачених даною статтею, особою, раніше судимою за ці злочини [12];

- ст. 368 (порушення правил, які забезпечують безпечну роботу транспорту) КК Туркменістану. Суб'єктами даного злочину визнаються пасажери, пішоходи або інші учасники руху (окрім осіб, вказаних у ст.ст. 363 та 364 даного Кодексу) [12]. З огляду на те, що дана стаття є аналогічною ст. 291 чинного КК України і в Україні склалася усталена судова практика щодо кола суб'єктів даного кримінального правопорушення, ***пропонуємо доповнити ст. 291 чинного КК України аналогічним визначенням кола суб'єктів*** (див. додаток 54);

Варто звернути увагу, що незаконне заволодіння чужим транспортним засобом (ст. 255 КК Туркменістану) відноситься до Глави XXVI «Злочини проти власності» [26].

Окрім того, Глава XXIX «Злочини проти громадської безпеки та громадського порядку» КК Туркменістану включає наступні статті: ст. 307 (угон або захоплення повітряного судна, водного судна або залізничного рухомого складу); ст. 308 (незаконне захоплення платформи), яка передбачає відповідальність за незаконне захоплення плавучої або стаціонарної платформи з метою здійснення контролю над нею, а також встановлення або розміщення на ній вибухових чи інших пристроїв, які створюють загрозу для її безпечного плавання, тягнуть за собою пошкодження або руйнування платформи, а також дія (бездіяльність) для досягнення цих цілей; ст. 309 (блокування транспортних комунікацій) [12].

Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК Республіки Узбекистан. Відповідно до ст. 17 Загальної частини КК Республіки Узбекистан, відповідальності підлягають фізичні осудні особи, яким до вчинення злочину виповнилося

16 років. Особи, яким до вчинення злочину виповнилося 14 років, підлягають відповідальності за злочини, передбачені, зокрема, ст.ст. 263 (приведення у непридатність залізничного, морського, річкового, повітряного транспортного засобу або шляхів сполучення) та 267 (угон транспортного засобу). Також у даній статті передбачається підвищений вік кримінальної відповідальності та наводиться перелік кримінальних правопорушень, відповідальність за які настає з 18 років [11].

У ст. 91 Загальної частини КК Республіки Узбекистан зазначається, що *примусові заходи медичного характеру можуть бути призначені судом разом із покаранням особам, які страждають на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію або психічний розлад, що не виключає осудності, для лікування та створення умов, які сприяють досягненню мети покарання* [11]. У ст. 96 Загальної частини КК Республіки Узбекистан ці положення деталізовано і зазначено, що у разі вчинення злочину особами, які страждають на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію чи психічний розлад, що не виключає осудності, суд при наявності медичного висновку разом із покаранням може призначити примусові заходи медичного характеру. Зазначені особи, засуджені до покарання, не пов'язаного з позбавленням волі, підлягають примусовому лікуванню у медичних закладах. Особи, засуджені до позбавлення волі, підлягають лікуванню за місцем відбування покарання, а у випадку необхідності продовження лікування, - у медичних закладах на загальних підставах [11].

Вважаємо, що дане положення є особливо актуальним для транспортних кримінальних правопорушень, які вчиняються у стані алкогольного сп'яніння, та може бути запозиченим до чинного КК України шляхом доповнення ст. 21 положенням наступного змісту: «У разі вчинення кримінального правопорушення особою, яка страждає на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію, що не виключає осудності, суд при наявності медичного висновку разом із покаранням може призначити примусове лікування» (див. додаток 54).

Що стосується Особливої частини КК Республіки Узбекистан, то у Главі XV «Злочини проти порядку управління» міститься ст. 227, яка передбачає відповідальність за заволодіння, знищення, пошкодження або приховування документів, штампів, печаток, бланків, державних номерних знаків автотранспортних засобів та їх причепів (напівпричепів) [11].

Глава XVIII «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» КК Республіки Узбекистан включає наступні статті: 260 (порушення правил безпеки руху чи експлуатації залізничного, морського, річкового або повітряного транспорту), 260-1 (незаконне (несанкціоноване) використання повітряного простору Республіки Узбекистан), 261 (допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває у стані сп'яніння), 262 (порушення правил ремонту чи випуску в експлуатацію транспорту), 263 (приведення у непридатність залізничного, морського, річкового, повітряного транспортного засобу або шляхів сполучення), 263-1 (створення перешкод лазерним променем під час експлуатації повітряного судна), 264 (угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського або річкового судна), 265 (порушення правил міжнародних польотів), 266 (порушення правил безпеки руху чи експлуатації транспортних засобів), 267 (угон транспортного засобу; спеціальним суб'єктом, визначеним у ч. 2 цієї статті, є небезпечний рецидивіст, а у ч. 3 – особливо небезпечний рецидивіст); 268 (порушення правил із забезпечення безпечної роботи транспорту); 269 (порушення правил користування автомобільними дорогами та їх охорони) [11].

Отже, проаналізувавши законодавство про кримінальну відповідальність згаданих держав, ми надали загальну характеристику стану охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а також виокремили положення, відсутні у чинному КК України, які, на нашу думку є перспективними та допоможуть покращити стан кримінально-правової охорони зазначених суспільних відносин в Україні. Зазначені положення

увійшли до складу пропозиції щодо внесення змін до чинного КК України (див. додаток 54).

ВИСНОВКИ

У результаті здійсненого дослідження:

1. Проаналізовано положення щодо загальних суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту та запропоновано конкретизувати у диспозиції ст. 291 КК України, що суб'єктом даного злочину є пасажир, пішохід або інший учасник руху.

2. Досліджено історію становлення спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень, виокремлено наступні етапи історичного розвитку кримінального права та, відповідно, вчення про спеціального суб'єкта: 1) період Київської Русі (X-XI ст.); 2) період польсько-литовської доби та козацтва (XIV-XVII ст.); 3) період перебування України у складі Російської імперії, Польщі та Австро-Угорщини (XVII ст. – 1917 р.); 4) радянський період (1917-1991 рр.); 5) період незалежності України (з 1991 р. до нашого часу). Встановлено, що тенденція до диференційованого покладення відповідальності на певну категорію осіб зі специфічними, тільки їй властивими ознаками, тобто на спеціального суб'єкта, простежувалася вже у Руській Правді. Із вдосконаленням та історичним розвитком законодавства ця тенденція лише посилювалася. Також визначено, що з розвитком відносин у сфері безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту відповідних змін зазнавало і кримінальне законодавство.

3. Досліджено функції спеціальних суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а саме: криміноутворюючу, диференційну, кваліфікаційну, розмежувальну та пеналізаційну.

Також, з огляду на наявність у КК України посилань на поняття «кваліфікація», запропоновано доповнити чинний КК України легальним визначенням цього терміну: *«кваліфікацією кримінального правопорушення є визначення та юридичне встановлення точної відповідності ознак вчиненого діяння ознакам складу кримінального правопорушення, передбаченого цим Кодексом»*.

4. Надано загальну характеристику спеціальних суб'єктів та визначено такі ключові їх ознаки:

I. Спеціальним суб'єктам, окрім осудності і віку кримінальної відповідальності, притаманні й інші додаткові юридичні ознаки. Вони завжди наділені однією або декількома рисами, які відносяться до їх характеристики.

II. Ознаки спеціального суб'єкта прямо описані в законі або впливають з його змісту.

III. Законодавець, вносячи до статті Особливої частини КК України ознаки спеціального суб'єкта, визначає, що дане кримінальне правопорушення може вчинити не будь-яка особа, а лише та, яка наділена такими властивостями.

IV. Спеціальним суб'єктом кримінального правопорушення може бути визнано лише ту особу, яка є належним учасником певних суспільних відносин.

Запропоноване наступне визначення: *спеціальний суб'єкт кримінального правопорушення – фізична осудна особа, яка досягла віку кримінальної відповідальності та є належним учасником суспільних відносин, що охороняються кримінальним законом, вчинила передбачене даним законом кримінальне правопорушення та наділена, поряд із загальними, додатковими ознаками, які вказані у диспозиції відповідної статті Особливої частини КК України або безпосередньо впливають з її змісту, а в деяких випадках – в інших законодавчих актах, і може нести кримінальну відповідальність.*

5. Запропоновано класифікацію спеціальних суб'єктів, яка охоплює наступні дві їх групи за ознаками, що характеризують:

I. Соціально-правове положення (статус) суб'єкта.

II. Фізичні (біологічні) властивості суб'єкта.

Встановлено, що однією з ознак спеціального суб'єкта кримінального правопорушення є досягнення певного віку, відмінного від загального віку кримінальної відповідальності. Для того, щоб чітко його визначити, потрібно

звертатися до інших нормативних актів, які визначають вік, з якого дозволяється здійснювати ту чи іншу діяльність або виконувати певні обов'язки. Досліджуючи таку ознаку, як вік, зупинилися на деяких моментах, які стосуються неповнолітніх. Статистична звітність за останніх 8 років свідчить про те, що, незважаючи на порівняно невеликий відсоток неповнолітніх у загальній кількості суб'єктів досліджуваного виду кримінальних правопорушень, серед неповнолітніх все ж наявна стійка тенденція до вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. У зв'язку із наведеним внесли ряд пропозицій щодо удосконалення кримінальної відповідальності та покарання неповнолітніх, зокрема, запропоновано доповнити чинний КК України застереженням щодо вікової осудності, а саме доповнити ст. 22 чинного КК України положенням наступного змісту: *«Не підлягає кримінальній відповідальності неповнолітня особа, яка досягла віку, передбаченого частинами першою та другою цієї статті, і яка у результаті відставання у психічному розвитку, не пов'язаного з психічним розладом, на момент вчинення суспільно небезпечного діяння не могла повною мірою усвідомлювати фактичний характер і суспільну небезпечність своїх дій (бездіяльності) або керувати ними»*.

Характеризуючи таку ознаку спеціального суб'єкта, як фізіологічний стан, встановили, що дана підстава виокремлення спеціального суб'єкта кримінального правопорушення має важливе значення для кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Запропоновано доповнити ст. 21 чинного КК України приміткою, яка міститиме наступне легальне визначення поняття «сп'яніння»: *«Станом сп'яніння є викликані вживанням алкоголю, наркотичних або інших речовин зміни в організмі, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини»*.

Також пропонується наступна градація стану алкогольного сп'яніння:

«Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л до 1,5 г/л.

Під станом сп'яніння середнього ступеня розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 1,5 г/л до 2,5 г/л.

Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 2,5 г/л і вище».

Окрім того, запропоновано встановити кримінальну відповідальність за сам лише факт керування транспортними засобами у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, шляхом доповнення ст. 286-1 чинного КК України частиною відповідного змісту.

6. Проаналізовано положення щодо спеціальних суб'єктів кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Встановлено, що особливість правової природи кримінальних проступків проти безпеки руху та експлуатації транспорту полягає в ускладненому (управлінськими відносинами) об'єкті посягання, змішаній протиправності, змішаній вині та особливому правовому статусі суб'єктів.

Суб'єкт посягання у кримінальних проступках проти безпеки руху та експлуатації транспорту має певні особливості у правовому статусі і у більшості випадків є спеціальним. Наприклад: працівник залізничного, водного або повітряного транспорту (ч. 1 ст. 276 КК України), особа, яка не є працівником повітряного транспорту (ч. 1 ст. 281 КК України), особа, на яку покладається виконання певних правил (ч. 1 ст. 282 КК України).

Запропоновано:

- зважаючи на те, що у теорії та судовій практиці утвердилася думка щодо того, що суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 282 КК України, є спеціальним, внести наступні зміни до диспозиції ч. 1 ст. 282 КК України, щоб закріпити це положення на законодавчому рівні:

Стаття 282. Порушення правил використання повітряного простору

1. Порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, вчинене особою, відповідальною за виконання робіт з дотримання правил використання повітряного простору або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів, -

караються штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років.

- виходячи з аналізу підстав і методології декриміналізації, розроблених у науці кримінального права, а також з огляду на дані офіційної статистичної звітності, а саме на відсутність практики застосування, виключити з чинного КК України ст.ст. 284 та 285 КК України та внести відповідні зміни до санкції ст. 276 КК України (яка є загальною статтею щодо ст.ст. 284 та 285 КК України).

7. Проаналізовано теоретичні положення та практику ВС щодо спеціальних суб'єктів злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту та встановлено особливості цієї категорії спеціальних суб'єктів.

8. Досліджено проєкт КК України та запропоновано:

- у ч. 2 ст. 1.4.1 проєкту КК України, яка містить визначення основних термінів, зазначити, що поняття «територія України» вживається у значенні, наведеному у Законі України «Про державний кордон України»;

- у ст. 1.3.5 проєкту КК України замість терміну «злочин» використовувати поняття «кримінальне правопорушення»;

- доповнити перелік кримінальних правопорушень, за які можливе притягнення до кримінальної відповідальності з 13-річного віку, деякими кримінальними правопорушеннями проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

- переглянути розділ 7.4 «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини проєкту КК України з

урахуванням офіційної статистичної звітності та наявної судової практики для виявлення потенційно «непрацюючих» норм та, навпаки, включення тих кримінальних правопорушень, які вчиняються найчастіше та характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпечності і які відсутні у проєкті КК України;

- доповнити ст. 7.4.1 Особливої частини проєкту КК України, запровадивши відповідальність за залишення місця ДТП, і викласти її у такій редакції:

Стаття 7.4.1. Залишення місця або приховування дорожньо-транспортної події

Особа, яка, будучи учасником дорожньо-транспортної події, внаслідок якої спричинено шкоду здоров'ю або смерть людини:

- 1) залишила місце дорожньо-транспортної події або*
- 2) знищила чи змінила сліди такої події за відсутності ознак кримінального правопорушення, передбаченого статтями 8.2.4 чи 8.2.8 цього Кодексу,*
- 3) приховала номерний знак транспортного засобу або*
- 4) відмовилася повідомити дані про себе чи керований нею транспортний засіб іншому учаснику події, –*
вчинила проступок.

9. Проаналізовано кримінальне законодавство низки зарубіжних держав, які входять до складу ЄС (Королівство Нідерландів, Федеративна Республіка Німеччина та Республіка Польща), ТРАСЕКА (Азербайджан, Вірменія, Грузія, Казахстан, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан), а також Республіки Молдова, яка, як і Україна, отримала статус кандидата на вступ до ЄС та проходить етап трансформації законодавства для приведення його у відповідність до вимог євроінтеграції, та надано загальну характеристику стану охорони суспільних відносин у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у даних країнах, а також виокремлено положення, відсутні у чинному КК України, які, на нашу думку, є перспективними та допоможуть

покращити стан кримінально-правової охорони зазначених суспільних відносин в Україні, та запропоновано відповідні зміни до чинного КК України, а саме:

- доповнити чинний КК України положенням про конкуренцію норм наступного змісту: «Якщо кримінальне правопорушення підпадає під ознаки декількох статей, при кваліфікації застосуванню підлягає лише одна стаття. Якщо щодо кримінального правопорушення, яке підлягає кваліфікації за загальною нормою, є спеціальна норма, застосуванню підлягає виключно спеціальна норма». Вважаємо, що дане положення є актуальним і для кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту;

- доповнити ст. 21 чинного КК України положенням наступного змісту: «У разі вчинення кримінального правопорушення особою, яка страждає на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію, що не виключає осудності, суд при наявності медичного висновку разом із покаранням може призначити примусове лікування»;

- передбачити можливість застосування довічного позбавлення права керувати транспортними засобами за конкретно визначені злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які характеризуються підвищеним ступенем суспільної небезпечності, з обов'язковим переглядом цього покарання на предмет можливості його заміни на позбавлення права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання, шляхом доповнення ст. 55 чинного КК України положенням наступного змісту: «У разі вчинення злочину, передбаченого частиною четвертою статті 286, частинами четвертою-сьомою статті 286-1 цього кодексу, застосовується довічне позбавлення права керувати транспортними засобами. Покарання у виді довічного позбавлення права керувати транспортними засобами підлягає перегляду судом на предмет можливості заміни позбавленням права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання»;

- доповнити ст. 286 чинного КК України положенням наступного змісту:
«4. Діяння, передбачені частинами другою-третьою цієї статті, якщо вони пов'язані із залишенням потерпілого у небезпеці або залишенням місця дорожньо-транспортної пригоди, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до п'ятнадцяти років із довічним позбавленням права керувати транспортними засобами.

Примітка. [...] Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами першою-третьою цієї статті, вжила всіх можливих заходів для надання допомоги потерпілому, покарання не може перевищувати половини максимального розміру, передбаченого санкцією відповідної частини даної статті.

Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами другою-третьою цієї статті, залишила місце дорожньо-транспортної пригоди для надання допомоги потерпілій особі, вона не може бути притягнута до відповідальності за частиною четвертою цієї статті»;

- доповнити ст. 286-1 чинного КК України, передбачивши посилену відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння та які: 1) не мають права керувати транспортними засобами або позбавлені такого права; 2) керують транспортним засобом загального користування;

- доповнити ст. 287 чинного КК України, передбачивши посилену відповідальність за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, якщо діяння стосуються транспортних засобів загального користування;

- доповнити ст. 290 чинного КК України, передбачивши відповідальність за збут транспортного засобу із завідомо підробленим ідентифікаційним номером.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Codul Penal al Republicii Moldova. *Ministerul Justiției*. URL: https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=125325&lang=ro
2. Constitution of the Republic of Kazakhstan adopted on August 30, 1995 (as of 01.01.2023). *Legal information system of Regulatory Legal Acts of the Republic of Kazakhstan*. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K950001000_#z5
3. Criminal Code of the Kingdom of Spain. *Ministerio de Justicia*. URL: https://www.mjusticia.gob.es/es/AreaTematica/DocumentacionPublicaciones/Documents/Criminal_Code_2016.pdf
4. Criminal Code of the Republic of Armenia. *National Assembly of the Republic of Armenia*. URL: <http://www.parliament.am/legislation.php?sel=show&ID=1349&lang=eng>
5. Criminal Code of the Republic of Azerbaijan. *The Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights*. URL: https://adsdatabase.ohchr.org/IssueLibrary/AZERBAIJAN_Criminal%20Code.pdf
6. Criminal Code of the Republic of Bulgaria. *Ministry of Labor and Social Policy of the Republic of Bulgaria*. URL: <https://www.mlsp.government.bg/uploads/1/blgarsko-zakonodatelstvo/en/criminal-code.pdf>
7. Criminal Code of the Republic of Croatia. *Supreme court of the Republic of Croatia*. URL: https://www.vsrh.hr/CustomPages/Static/HRV/Files/Legislation_Criminal-Code.pdf
8. Criminal Code of Georgia. *Legislative Herald of Georgia*. URL: <https://matsne.gov.ge/en/document/view/16426>
9. Criminal Code of the Republic of Latvia. *Legal Acts of the Republic of Latvia*. URL: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/88966-the-criminal-law>
10. Criminal Code of the Republic of Tajikistan. *Food and Agriculture Organization of the United Nations*. URL: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC197648/>.

11. Criminal Code of the Republic of Uzbekistan. *The Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights*. URL: https://adsdatabase.ohchr.org/IssueLibrary/UZBEKISTAN_Criminal%20Code.pdf
12. Criminal Code of Turkmenistan. URL: <https://cis-legislation.com/help.fwx>
13. German Criminal Code. *Federal Ministry of Justice*. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/index.html#gl_p1771
14. Kodeks karny: Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. *Internetowy System Aktow Prawnych*. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970880553/U/D19970553Lj.pdf>
15. Miroshnichenko Natalya, Radkovska Iryna. Subjects of Criminal Offences in the Field of Traffic Safety and Operation of Water Transport. *Підприємництво, господарство і право*. 2022. № 1. P. 80-88. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2022/1/13.pdf>
16. “On practice of enforcement of criminal legislation in cases of criminal offences related to violation of the road traffic rules and operation of vehicles”: Normative Decree of the Supreme Court of the Republic of Kazakhstan dated June 29, 2011 No. 3 (has been amended as of 11.12.2020). *Legal information system of Regulatory Legal Acts of the Republic of Kazakhstan*. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P110000003S>
17. Penal Code of the Republic of Kazakhstan (3 July 2014 № 226-V, has been amended by the 2023). *Legal information system of Regulatory Legal Acts of the Republic of Kazakhstan*. URL: <https://adilet.zan.kz/eng/docs/K1400000226>.
18. Perezhniak B., Balobanova D., Timofieieva L., Tavlui O., Poliuk Y. The right to a fair trial: conceptual rethinking in an era of quarantine restrictions. *Amazonia Investiga*. 2021. Vol. 10. No. 38. P. 168-177. URL: <https://doi.org/10.34069/AI/2021.38.02.16>
19. Radkovska Iryna. Responsibility for Criminal Offences in the Field of

Water Transport According to Criminal Legislation of Ukraine. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2021. No. 1-2 (19) P. 28-29. URL: <https://www.ujbl.info/article.php?id=1464>.

20. Road traffic injuries. *World Health Organization*. 21 June 2021. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>.

21. Swiss Criminal Code. *Fedlex. The publication platform for federal law*. URL: https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/54/757_781_799/en

22. Tuliakov V. Criminal Law and its Victim-Oriented Development: an Academic Inquiry. *Copernicus Political and Legal Studies*. 2023. No. 3. Vol. 2. P. 70-74. URL: <https://czasopisma.marszalek.com.pl/images/pliki/cpls/7/cpls708.pdf>

23. Wegenverkeerswet 1994. *Wettenbank*. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2024-01-01>

24. Wetboek van Strafrecht. *Wettenbank*. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0001854/2024-01-01>

25. Wetboek van Strafvordering. *Wettenbank*. URL: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0001903/2024-01-01/>

26. Бабанін С. В. Діяння як ознака порушення чинних на транспорті правил. *Право і суспільство*. 2012. № 5. С. 100-104. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2012/5_2012/21.pdf

27. Бабанін С. В. Кваліфікація порушення чинних на транспорті правил: метод. рек. Дніпро: Видавець Біла К.О., 2019. 48 с. URL: <https://er.dduvs.in.ua/handle/123456789/4370>

28. Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Дніпропетровськ. 2008. 22 с.

29. Бакаєв Д. І. Порівняльне правознавство: галузевий аспект. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. №. 6. Т. 1. С. 3-7.

30. Балобанова Д. О. Детермінанти динаміки кримінального права в умовах глобалізації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 5.

С. 457-460. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-5/109>

31. Балобанова Д. О. Динаміка інституту кримінальних проступків у кримінальному праві України. *Наукове та законодавче забезпечення реалізації концепції кримінальних проступків: монографія* / за заг. ред. С.В. Ківалова, В.О. Тулякова. Одеса: Юрид. літ., 2014. С. 25-34. URL: <http://hdl.handle.net/11300/4122>

32. Балобанова Д. О. Динаміка кримінального права: доктринальні положення: монографія. Одеса: Фенікс, 2020. 358 с.

33. Балобанова Д. О. Динаміка кримінального права України (теоретико-прикладне дослідження): дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право (081 – Право). Одеса: Національний університет «Одеська юридична академія», 2021. 476 с. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/handle/1234567890/4902>

34. Балобанова Д. О. Загальні тенденції розвитку сучасного кримінального права (на прикладі деяких зарубіжних країн). *Юридичний вісник*. 2016. № 4. С. 136-142. URL: <https://dspace.lvduvs.edu.ua/handle/1234567890/4898>

35. Балобанова Д. О. Класифікація детермінантів динаміки кримінального права та їх значення для кримінально-правового прогнозування. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 8. С. 384-387. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-8/87>

36. Балобанова Д. О. Особливості процесу кримінальної законотворчості в сучасній Україні. *Теоретичні аспекти кримінальної юриспруденції: монографія* / голов. ред.: С.В. Ківалов, В.О. Туляков. Одеса: Юрид. літ., 2016. С. 65-84.

37. Балобанова Д. О. Підстави криміналізації в механізмі кримінально-правового регулювання. *Сучасне кримінальне право України: наукові нариси: монографія* / за ред. Н.А. Мирошніченко, Є.Л. Стрельцова. Одеса: Юрид. літ., 2017. С. 77-92.

38. Балобанова Д. О. Сучасний стан змін кримінального законодавства. *Правове життя сучасної України: у 3 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Гельветика, 2020. Т. 3. С. 100-104. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/1f910226-d9cc-4887-a814-67ed2f018fea>*
39. Балобанова Д. О. Теорія криміналізації: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Одес. нац. юрид. акад. Одеса, 2007. 18 с.
40. Бараненко Д. В. Спеціальний суб'єкт злочину за новим кримінальним законодавством України. *Зміцнення правопорядку та боротьба із злочинністю. Правова держава. 2002. № 5. С. 81-88. URL: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2002.5.216831>*
41. Баулін Ю. В. Сучасне кримінальне право України: підсумки, тенденції, перспективи розвитку. *Питання боротьби зі злочинністю : зб. наук. пр. Харків: Право, 2012. №. 23. С. 29-42. URL: <https://dspace.nlu.edu.ua/handle/123456789/6197>*
42. Берзін П. С. Джерела карного законодавства Австрійської та Австро-Угорської імперій, що застосовувались на українських землях. *Вісник кримінального судочинства. 2018. № 1. С. 68-76. URL: https://vkslaw.knu.ua/images/verstka/1_2018_Berzin.pdf*
43. Берзін П. С. Джерела карного законодавства Австрійської та Австро-Угорської імперій, що застосовувались на українських землях. *Вісник кримінального судочинства. 2018. № 2. С. 133-145. URL: https://vkslaw.knu.ua/images/verstka/2_2018_Berzin.pdf*
44. Берзін П. С. Кримінальний кодекс УСРР 1922 р. *Вісник Асоціації кримінального права України. 2017. № 1 (8). С. 276-278. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/issue/view/9583>*
45. Берзін П. С. Кримінальний кодекс УСРР 1927 р. *Вісник Асоціації кримінального права України. 2017. № 1 (8). С. 279-281. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/issue/view/9583>*
46. Бернер А. Ф. Учебник уголовного права. Части Общая и Особенная.

СПб., 1866. 551 с.

47. Бесчастна В. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: дисертація, спец. 081 – Право, подається на здобуття ступеня доктора філософії. Харків, 2019. 220 с. URL: <https://uacademic.info/ua/document/0820U100008>

48. Богатирьов О. Г. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України. *Актуальні проблеми сучасної юриспруденції*. 2019. С. 112-116. URL: <http://apnl.dnu.in.ua/2019/32.pdf>.

49. Брайнін Я. М. Основні питання загального вчення про склад злочину. Київ: Видавництво Київського університету, 1964. 191 с.

50. Брич Л. П., Навроцький В. О. Ознаки посадової особи та кваліфікація господарських злочинів, вчинених нею. *Кримінальне право*. 2001. № 1. С. 61.

51. Бурдін В. М. Деякі аспекти кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України. *Новітні кримінально-правові дослідження: збірник наукових праць* / відп. ред. О. В. Козаченко. Миколаїв: Іліон, 2016. С. 13-17. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/4788/Burd%20V.M.%20Dejak%20aspekti%20krim%20nal.%20v%20dpov%20dal%27nost.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

52. Бурдін В. М. До питання про «спеціальну осудність». *Університетські наукові записки*. 2009. № 1 (29). С. 248.

53. Бурдін В. М. Особливості кримінальної відповідальності неповнолітніх в Україні: монографія. Київ: Атіка, 2004. 240 с.

54. Бурдін В. М. Осудність та неосудність (кримінально-правове дослідження): монографія. Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2010. 780 с.

55. Бурдін В. М. Проблеми кримінальної відповідальності за невиконання судового рішення, яким особу позбавлено права керувати транспортним засобом за вчинення адміністративного правопорушення. *Аналітично-порівняльне правознавство*. 2023. № 2. С. 281-286. URL:

<https://doi.org/10.24144/2788-6018.2023.02.48>

56. Веселов М. Ю., Маслянюк С. В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 51-61. URL: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2022.46.257807>.

57. Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. 2022. № 2 (79). С. 48–57. URL: <https://ljd.dnuvs.in.ua/wp-content/uploads/2022/06/veselov.pdf>

58. Веселов М. Ю., Шелудяков Р. С. Якою бути юридичній відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння? *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. 2020. № 3. С. 78-88. URL: <https://luhbuletin.dnuvs.ukr.education/index.php/main/issue/view/58>

59. Вирок Вишгородського районного суду Київської області у справі № 1-152/11 від 05.12.2012. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/69958554>

60. Вирок Деснянського районного суду м. Чернігова від 09.06.2023 у справі № 750/8062/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111427014>

61. Вирок Київського апеляційного суду від 03.10.2022 у справі № 381/1758/19. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/93098004>

62. Вирок Корсунь-Шевченківського районного суду Черкаської області від 29.11.2023 у справі № 699/1129/23. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115256361>

63. Вирок Луцького міськрайонного суду Волинської області від 15.05.2020 у справі № 161/5425/20. *Єдиний державний реєстр судових рішень*.

рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89244201>

64. Вирок Приморського районного суду м. Одеси від 06.08.2020 у справі № 522/10956/20. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90864291>

65. Вирок Турійського районного суду Волинської області від 25.01.2021 у справі № 169/881/20. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/94356644>

66. Вирок Фастівського міськрайонного суду Київської області від 11 листопада 2019 року у справі № 381/1758/19. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85510349>

67. Війна і смертність на дорогах: цифри. Центр демократії та верховенства права. URL: <https://cedem.org.ua/analytics/viyna-i-smertnist-na-dorogah/>

68. Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів або агрегатів транспортного засобу: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Київ, 2012. С. 6.

69. Вісник Верховного Суду України. 2008. № 11. С. 39.

70. Вітвіцький С. С., Веселов М. Ю., Пилипів Р. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: проблеми та шляхи удосконалення правового регулювання: монографія. Київ: ВД Дакор, 2022. 152 с. URL: https://uu.edu.ua/upload/Osvita/Navch_metod_d_t/Navch_metod_materiali/Pravoz_navstvo/Veselov_mono.pdf

71. В Україні під час війни трапляються численні ДТП із загиблими: в поліції показали моторошні фото. ТСН. URL: <https://tsn.ua/ato/v-ukrayini-pid-chas-viyni-traplyayutsya-dtp-iz-zagiblimi-v-policiyi-pokazali-motoroshni-foto-2028517.html>

72. Генпрокурор про смертельну ДТП за участю неповнолітнього водія у Харкові: Відповідальність мають нести не лише діти, а й батьки. Interfax-Україна. URL: <https://interfax.com.ua/news/general/777718.html>

73. Гізімчук С. В. Коментар до статей 287, 288 КК України. *Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 т. Т. 2: Особлива частина*. Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за заг. ред. В.Я. Тація, В.П. Пшонки, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна. 5-те вид., допов. Харків: Право, 2013. С. 562-566.

74. Гізімчук С. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.08; Університет внутрішніх справ. Харків, 1999. 17 с.

75. Гончар Т. О. Загальні риси законодавства деяких країн Європи про кримінальну відповідальність неповнолітніх. *Правова держава*. 2012. № 15. С. 130-134. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/7f119aca-758d-47a9-8888-0b1c082420bf/content>

76. Гончар Т. О. Деякі цілі покарання відносно особливого суб'єкта кримінальної відповідальності. *Вісник Одеського національного університету. Правознавство*. 2011. № 3. С. 171-176. URL: <http://heraldlaw.onu.edu.ua/issue/view/2600>

77. Гончар Т. О. Неповнолітній як суб'єкт відповідальності за кримінальним правом України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.08 / Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2005. 20 с.

78. Гончар Т. О. Основні напрями розвитку кримінальної юстиції щодо неповнолітніх в Україні. *Правова держава*. 2013. № 16. С. 110-115. URL: <http://pd.onu.edu.ua/issue/view/2849>

79. Гончар Т. О. Питання осудності та неосудності неповнолітніх: проблеми і перспективи. *Правова держава*. 2003. № 6. С. 78-82. URL: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2003.6.217169>

80. Гончар Т. О. Поняття та основні етапи формування кримінальної політики: теоретичний аспект. *Правова держава*. 2009. № 11. С. 93-96. URL: <http://pd.onu.edu.ua/issue/view/2860>

81. Гончар Т. О. Правова природа обмеженої осудності. *Правова держава*. 2002. № 4. С. 48-51. URL: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2002.4.216113>

82. Гончар Т. О. Розвиток осудності у доктрині та кримінальному законодавстві України. *Правова держава*. 2008. № 10. С. 106-111. URL: <http://pd.onu.edu.ua/issue/view/2859>

83. Гончар Т. О. Службова особа як спеціальний суб'єкт злочину. *Правова держава*. 2010. № 12. С. 171-176. URL: <http://pd.onu.edu.ua/issue/view/2861/837>

84. Горбачова І. М. Попередження транспортних злочинів кримінально-правовими заходами безпеки. *Визначальні тенденції генезису державності і права* : зб. наук. праць міжнар. наук.-практ. конф. «Треті Прибузькі юридичні читання» / за ред. В. І. Терентьєва, О. В. Козаченка. Миколаїв: Іліон, 2007. С. 391–394.

85. Гуртовенко О. Л. Зовнішні кримінально-правові запозичення. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-річчя проголошення незалежності України та 25-річчя прийняття Конституції України)* : у 2 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.) / за загальною редакцією С. В. Ківалова. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2021. Т. 2. С. 177-181.

86. Гусаров С. М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. *Європейські перспективи*. 2017. № 1. С. 54-63. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evpe_2017_1_11

87. Давидова Н.В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис. кандидата юр. наук: 12.00.07. Дніпро, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2019. 216 с. URL: <https://dduvs.edu.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/dissertations/30/4.pdf>

88. Данильченко Ю. Б. Особливості детермінації порушення чинних на транспорті правил в Україні. *Conferința “Omul, criminologia, știința (Chișinău,*

Moldova, 24 martie 2023). 2023. С. 280-283. URL:
https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/280-283_20.pdf

89. Дмитренко А. О., Басс В. О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIII Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року). Кривий Ріг, 2018. С. 67-70.

90. Дришлюк І. Деякі питання спеціальної осудності суб'єкта злочинів у сфері використання техніки. *Матеріали 70-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу економіко-правового факультету ОНУ імені І. І. Мечникова, присвяченої 150-й річниці Одеського національного університету імені І. І. Мечникова (25-27 листоп. 2015 р., м. Одеса)* / МОН України ; Одес. нац. ун-т. ім. І. І. Мечникова ; екон.-прав. ф-т. ; відп. ред. О. О. Нігреєва. Одеса: Астропринт, 2015. С. 157-159. URL:
<https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/04dcac0a-4870-454b-8a2a-517f8834cd36/content>

91. Дудоров О. О., Хавронюк М. І. Кримінальне право: навчальний посібник. За заг. ред. М. І. Хавронюка. Київ: Ваїте, 2014. 948 с. URL:
<https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2020/07/22/dudorov-o-o-havronyuk-m-i-kryminalne-pravo-navchalnyy-posibnyk-2014.pdf>

92. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2023 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора*. URL:
<https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.

93. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2022 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора*. URL:
<https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.

94. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2021 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора*.

URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>

95. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2020 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора.*

URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>

96. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2019 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора.*

URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>

97. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2018 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора.*

URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>

98. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2017 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора.*

URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>

99. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2016 року. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора.*

URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>

100. Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.08 – кримін. право та кримінологія; кримін.-викон. право. Харків, 2009. 20 с.

101. Єпринцев П. С., Жученко Є. Ю. Загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. *Правовий часопис Донбасу.* 2021. № 3 (76). С. 115-125. URL: <https://ljd.dnuvs.in.ua/wp-content/uploads/2022/01/15.-eprinczev->

[zhuchenko.pdf](#)

102. Звіряка В. А. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Кримінальне право (Особлива частина): підручник; за ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. 2-ге вид.* Київ: «ВД Дакор», 2013. С. 450–476.

103. Жученко Є. Ю. Зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2021. № 3. С. 108-114. URL: https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/2021/11/108-_ZHuchenko.pdf

104. Жученко Є. Ю. Кримінально-правова характеристика кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Наше право*. 2021. № 3. С. 87-96. URL: http://nashe-pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/2021/10/87-_ZHuchenko.pdf

105. Жученко Є. Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії. Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2023. 281 с. URL: <https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/05/zhuchenko-dysertacziya.pdf>

106. Жученко Є. Ю. Стан кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Держава та регіони*. 2023. № 1 (79). С. 287-293. URL: http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/1_2023/47.pdf

107. Қазақстан Республикасының Заңы Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне қылмыстық, қылмыстық-процестік заңнаманы жетілдіру және жеке адам құқықтарының қорғалуын күшейту мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы (2023.01.01. берілген өзгерістермен). *Қазақстан Республикасы нормативтік құқықтық актілерінің ақпараттық-құқықтық жүйесі*. URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/Z1900000292>

108. Калініна А. В. Кримінологічне законодавство України у сфері убезпечення дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*.

2021. № 16. Т. 2. С. 294-309. URL: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2021.16.244739>

109. Кармазін Ю. А. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Кримінальне право України. Загальна та особлива частини: підручник; під ред. Є. Л. Стрельцова*. Харків: ТОВ «Одіссей», 2002. С. 448–469.

110. Касинюк В. І. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *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., переробл. і допов. Харків: Право, 2015. С. 340–366.

111. Касинюк В. І. Коментар до статей 276-286, 290-292 КК України. *Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 т. Т. 2: Особлива частина*. Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.; за ред. В. Я. Тація, В. П. Пшонки, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 5-те вид., допов. Харків: Право, 2013. С. 538-561, 572-577.

112. Книженко О. О. Санкції в кримінальному праві. Харків: Ника-Нова, 2011. 336 с.

113. Коваль К. О., Алієв Е. К., Смола Р. М. Міжнародний досвід у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека на дорозі: матеріали III Молодіжної науково-практичної конференції (в авторській редакції)* (м. Кривий Ріг, 21 травня 2021 року). Кривий Ріг, 2021. С. 70-72. URL: https://uu.edu.ua/upload/Nauka/Electronni_naukovi_vidannya/Zb_III-MNPK_z_BDR-21.05.2021.pdf

114. Кодекс торговельного мореплавства України: закон України № 176/95-ВР від 23.05.1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.

115. Кодекс України про адміністративні правопорушення: закон Верховної Ради Української Радянської Соціалістичної Республіки від 07.12.1984 №8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. № 51. Ст. 1122.

116. Колодін Д.О. Кримінальна відповідальність за фальсифікацію підсумків голосування на виборах та референдумі: монографія. Одеса: Юридична література, 2014. 200 с.

117. Колодяжний М. Г. Міжнародне правове й методичне забезпечення безпеки дорожнього руху: поняття та істотні ознаки. *Проблеми законності*. 2021. № 155. С. 208-217. URL: <https://doi.org/10.21564/2414-990X.155.242781>

118. Колодяжний М. Г. Нормативно-правові засади безпеки дорожнього руху у зарубіжних країнах. *Питання боротьби зі злочинністю*. 2022. № 43. Т. 1. С. 102-112. URL: <http://pbz.nlu.edu.ua/issue/view/15815>

119. Колодяжний М. Г. Система міжнародно-правового забезпечення безпеки дорожнього руху. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2021. № 16. Т. 2. С. 279-293. URL: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2021.16.243742>

120. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків: Право, 2022. 300 с.

121. Коломієць Ю. Ю. Методологія науки кримінального права. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2016. № 6. Т. 1. С. 1-9.

122. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, від 23 вересня 1971 року. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text

123. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 року. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167#Text

124. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 року. *Офіційний вебсайт ООН*. URL: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>

125. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (з протоколами) (Європейська конвенція з прав людини). *Урядовий кур'єр*. 2010. № 215.

126. Конституція України: закон України № 254к/96-ВР від 28.06.1996.

Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.

127. Концепція реформування кримінального законодавства України.
URL: <https://newcriminalcode.org.ua/concept>

128. Кримінальне право України. Загальна частина: тексти лекцій: навчально-методичний посібник / А. Я. Берш, В. П. Кедик, Е. Е. Кузьмін [та ін.]; за заг. ред. Н. А. Мирошніченко, Є. Л. Стрельцова ; Нац. ун-т «Одес. юрид. акад.». Одеса: Астропрінт, 2022. 328 с. URL: <https://doi.org/10.32837/11300.24489>

129. Кримінальне право України. Загальна частина: текст лекцій: Закон. Злочин. Відповідальність / В. О. Туляков, Н. А. Мирошніченко, Д. О. Балобанова; НУ ОЮА. Одеса: Юридична література, 2014. 128 с.

130. Кримінальний кодекс України: закон України № 2341-III від 5 квітня 2001 року. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25–26. Ст. 131.

131. Кримінальний кодекс Української РСР. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1961. № 2. Ст. 14.

132. Кримінальний проступок у доктрині та законодавстві: монографія / авт. кол. : В. О. Туляков, Г. П. Пімонов, Н. І. Мітріцян [та ін.] ; за заг. ред. В. О. Тулякова. Одеса: Юридична література, 2012. 424 с.

133. Кримінальний процесуальний кодекс України: закон України № 4651-VI від 13.04.2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 37. С. 11. Ст. 1370. Код акта 61601/2012.

134. Кузіна І. Декриміналізація діяння законом та за рішенням Конституційного суду України. URL. <http://whitecollarblog.info/decrime>

135. Ландіна А. В. Спеціальний суб'єкт злочину: порівняльно-правовий аспект. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2018. № 10. Т. 1. С. 54–62. URL: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2018.10.161038>

136. Максимович Р. Л. Досягнення віку, з якого настає кримінальна відповідальність, як загальна ознака спеціального суб'єкта злочину. *Вісник Львівського університету внутрішніх справ. Серія юридична*. 2010. №. 50.

С. 287-293.

137. Максимович Р. Л. Поняття службової особи у кримінальному праві України: монографія. Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2008. 304 с.

138. Матвійчук Я. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Київ. 2009. 22 с.

139. Матишевський П. С. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України; за ред. С.С. Яценка*. Київ: А.С.К., 2002. С. 624–651.

140. Микитчик О. В. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / Д.С. Азаров, В.К. Гришук, А.В. Савченко [та ін.]; за ред. О.М. Джужі, А.В. Савченка, В.В. Черся*. Київ: Юрінком Інтер, 2016. С. 629–653.

141. Микулець В. Ю. Інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: суть та значення. *Часопис Національного університету «Острозька академія»*. Серія «Право». 2014. № 2(10). С. 1-15.
URL: <https://lj.oa.edu.ua/articles/2014/n2/14mvystz.pdf>

142. Мирошниченко Н. А. Деякі проблеми загальної частини кримінального права України. *Правовий вплив на неправомірну поведінку: актуальні грані : монографія / за ред. О. В. Козаченка, Є. Л. Стрельцова*; МОН України, НУ «ОЮА», Каф.крим. права та ін. крим.-прав. дисциплін Миколаїв. ін-т. права, ПРЦ НАПрНУ, ГО «Всеукр. Асоціація крим. права». Миколаїв: Іліон, 2016. С. 661-671.

143. Мирошниченко Н. А., Орловська Н. А. Проблема обмеженої осудності. Одеса, 2001. 72 с.

144. Мирошниченко Н. А., Радковська І. С. Деякі питання щодо суб'єкта кримінального правопорушення за проектом Кримінального кодексу України. *Матеріали міжнародної наукової конференції «Проблеми впровадження нового Кримінального кодексу в правову систему*

України» (м. Харків, 07 квітня 2021 року). Харків «Право», 2021. С. 98.

145. Мирошніченко Н. А., Радковська І. С. Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані сп'яніння. *Збірник матеріалів VII Всеукраїнської науково-практичної конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 8 грудня 2023 року)*. Львів, 2023. С. 556-560.

146. Мирошніченко Н. М. Вікова осудність як різновид осудності у концепції «кримінальні проступки». *Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук. конф. проф.-викл. та аспірант. складу*. Одеса: Фенікс, 2014. Т. 1. С. 574-576.

147. Мисливий В. А., Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил : монографія. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 192 с.

148. Мисливий В. А. Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* Харків: Право, 2016. Т. 17 : Кримінальне право / редкол. : В. Я. Тацій (голова), В. І. Борисов (заст. голови) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2017. С. 80-83.

149. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): дис... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Київський національний ун-т внутрішніх справ. Київ, 2005. 543 с.

150. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* Харків : Право, 2016. Т. 17 : Кримінальне право / редкол. : В. Я. Тацій (голова), В. І. Борисов (заст. голови) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2017. С. 291-295.

151. Мисливий В. А. Злочини, що посягають на безпеку руху та

експлуатацію автотранспорту і місцевого електротранспорту. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* Харків: Право, 2016. Т. 17: Кримінальне право / редкол. : В. Я. Тацій (голова), В. І. Борисов (заст. голови) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2017. С. 382-386.

152. Мисливий В. А. Злочини, що посягають на безпеку руху та експлуатацію залізничного, водного чи повітряного транспорту. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* Харків: Право, 2016. Т. 17: Кримінальне право / редкол. : В. Я. Тацій (голова), В. І. Борисов (заст. голови) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2017. С. 386-391.

153. Мисливий В. А. Кримінальна відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського». Політологія. Соціологія. Право: Зб. наук. праць.* Київ: НТУУ «КПІ ім. Ігоря Сікорського», 2020. № 1. С. 66-72. URL: [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2020.1\(45\).226499](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2020.1(45).226499)

154. Мисливий В. А. Кримінально-правове значення законодавства про дорожній рух. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.* 2019. № 4. С. 101-108. URL: <https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2020/02/4-19-ua/17.pdf>

155. Мисливий В. А. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.* 2020. № 3. С. 118-126. URL: https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2021/01/s3_ua/20.pdf

156. Мисливий В. А. Кримінально-правове значення стану сп'яніння у злочинах, передбачених статтею 286 КК України. *Науковий вісник*

Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2019. № 3. С. 151-157. URL: <https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2019/12/3-19-ua/25.pdf>

157. Мисливий В. А. Порухення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т.* Харків: Право, 2016. Т. 17: Кримінальне право / редкол. : В. Я. Тацій (голова), В. І. Борисов (заст. голови) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2017. С. 743-746.

158. Мисливий В. А. Технічні злочини у кримінальному праві України. *Правове регулювання суспільних відносин в умовах демократизації Української держави: матер. VII Міжн. наук.-практ. конф. (18-19 травня 2017 р., м. Київ) / Упоряд. О.О. Кравчук, Т.О. Чепульченко, В.Ю. Пряміцин.* Київ: ТОВ НВП «Інтерсервіс», 2017. С. 99-101.

159. Мисливий В. А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Право і суспільство.* 2018. № 5. С. 188-194. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/5_2018/part_1/35.pdf

160. Митрофанов А. А. Основні напрямки кримінально-правової політики в Україні: формування та реалізація: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького. Київ, 2005. 17 с.

161. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна. *Офіційний вісник України.* 2012. № 37 / № 76, 2011. Ст. 2822. С. 393. Ст. 1415. Код акта 61597/2012.

162. Мікіш А. С. Стан і тенденції злочинів, пов'язаних з порушенням безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів в умовах воєнного стану, та їх розслідування. URL: http://elar.naiau.kiev.ua/bitstream/123456789/22633/1/Кримінологія_24.11.2022_РЕД%201_ВЕРСТКА_p175-179.pdf

163. Мінімальні стандартні правила ООН, що стосуються відправлення правосуддя стосовно неповнолітніх «Пекінські правила» 1985 р. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_211#Text (Дата звернення: 22.11.2021).

164. Мозоль С. А., Гуцуляк М. Я. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. № 3. С. 228-234. URL: <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2022.3.40>

165. Навроцький В. О. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Кримінальне право України. Особлива частина: підручник* (Ю.А. Клименко та ін.). Вид. 2-ге, переробл. та допов.; за ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. Київ: Атіка, 2008. С. 396-419.

166. Навроцький В. О. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. 9-те вид., переробл. та допов.* Київ: Юридична думка, 2012. С. 833-863.

167. Навроцький В. О. Теоретичні проблеми кримінально-правової кваліфікації. Київ: Атіка, 1999. 464 с.

168. Назимко Є. С., Пилипенко Є. О., Лосич С. В., Печук І. С. Кримінальна відповідальність за злочини у сфері безпеки дорожнього руху: навчальний посібник. Донецьк: «Цифрова типографія», 2013. 178 с.

169. Наукове та законодавче забезпечення реалізації концепції кримінальних проступків: монографія / С. В. Ківалов, В. О. Туляков, Н. А. Мирошниченко та ін.; за заг. ред. С. В. Ківалова, В. О. Тулякова; НУ «ОЮА». Одеса: Юрид. л-ра, 2014. 176 с.

170. Неповнолітній порушник правил безпеки дорожнього руху постане перед судом. *Прочерк*. URL: <https://procherk.info/news/7-cherkassy/102356-nepovnolitnij-porushnik-pravil-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-postane-pered-sudom>.

171. Орловська Н. А. Осудність та її види (порівняльний аналіз законодавства України та інших держав): автореф. дис. ... канд. юрид. наук:

12.00.08. Одеська національна юридична академія. Одеса, 2001. 20 с.

172. Осадча А. С. Спеціальний суб'єкт злочину: генезис, функції, проблеми кваліфікації: дисертація на здобуття ступеня кандидата юридичних наук: 12.00.08. Національний юридичний університет ім. Я. Мудрого. Харків, 2015. 229 с.

173. Осадчий В. І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194-201. URL: [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2012.3\(15\).121290](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2012.3(15).121290)

174. Павлова Т. О. Воєнні злочини проти довкілля як об'єкт дослідження: національні та міжнародні стандарти. *Наука і техніка сьогодні*. 2023. № 11 (25). С. 153-163. URL: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11\(25\)-153-163](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-11(25)-153-163)

175. Павлова Т. О. Класифікація заходів кримінально-правового впливу з урахуванням ознак суб'єктів охоронних кримінально-правових відносин. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2018. № 4. С. 141-144. URL: http://lsej.org.ua/4_2018/39.pdf

176. Павлова Т. О. Класифікація суб'єктів охоронних кримінально-правових відносин. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 167-173. URL: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2018.30.132889>

177. Павлова Т. О. Кримінальна відповідальність як фундаментальний інститут кримінального права. *Вісник Одеського національного університету. Правознавство*. 2024. № 1. Т. 26. С. 48-52. URL: [https://doi.org/10.32782/2304-1587/2024-26-1\(38\)-8](https://doi.org/10.32782/2304-1587/2024-26-1(38)-8)

178. Павлова Т. О. Кримінальне покарання: правова та психологічна складові (на прикладі відповідальності за воєнні злочини). *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 7 (21). С. 194-207. URL: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-7\(21\)-194-207](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-7(21)-194-207)

179. Павлова Т. О. Кримінально-правова політика незалежної України. *Актуальні проблеми кримінального права, кримінального процесу і*

криміналістики: теорія та сучасна практика: монографія / О. А. Чуваков, Т. О. Павлова, Б. М. Орловський [та ін.] ; за ред. д.ю.н, проф. О. А. Чувакова. Одеса: Фенікс, 2022. С. 10-47. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/handle/123456789/34349>

180. Павлова Т. О. Суб'єкт кримінального правопорушення як центральний елемент складу кримінального правопорушення. *Актуальні питання у сучасній науці. Серія «Право»*. 2024. № 5. С. 629-642. URL: [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-5\(23\)-629-642](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2024-5(23)-629-642)

181. Піддубна А. В. Деякі аспекти запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту. *Право і суспільство*. 2011. № 4. С. 132-136.

182. Плашовецький О. А. Кримінально-правова диференціація віку: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук: 12.00.08 – кримінальне право і кримінологія; кримінально-виконавче право. Міністерство освіти і наук України, Приватний вищий навчальний заклад «Львівський університет бізнесу та права». Львів, 2017. 200 с. URL: <https://old.lpnu.ua/research/disscoun/k-3505223/plashoveckyy-oleksandr-andriyovych>

183. Плужнік О. І. Кримінальне право України. Особлива частина. (Конспект лекцій) : навч. посіб. Одеса : ОДУВС, 2013. 336 с. URL: <http://dspace.oduvs.edu.ua/handle/123456789/298>

184. Повітряний кодекс України: закон України № 3393-VI від 19.05.2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 46. С. 27. Ст. 1881. Код акта 57159/2011.

185. Полтава К. О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 183-187. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2012/6_2012/39.pdf

186. Пономаренко Ю. А. Покарання у системі кримінально-правових засобів реагування на злочин за проектом нового Кримінального кодексу України. *Українська модель кримінальної юстиції: блукаючи задзеркаллям*.

VI (XIX) Львівський форум кримінальної юстиції: збірник матеріалів науково-практичної конференції (17–18 вересня 2020 року). Львів: ЛьВДУВС, 2020. 106 с.

187. Пономаренко Ю. А. Щодо впливу ст. 3 Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод на інститут покарання за Кримінальним Кодексом України. *Кримінальне право в умовах глобалізації: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 25 травня 2018 р.)* / редкол.: Є. Л. Стрельцов, В. О. Туляков. Одеса: НУ «ОЮА», кафедра кримінального права, 2018. С. 153–156.

188. Попович О. В., Томаш Л. В., Латковський П. П., Бабій А. Ю. Кримінальне право України. Особлива частина: навч. посіб. Чернівці, 2022. 319 с.

189. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 19 червня 2019 року у справі № 465/4621/16-к (провадження № 13-24кс19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82703512>

190. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 21 вересня 2019 року у справі № 682/956/17 (провадження № 13-31кс19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84153042>

191. Постанова Верховного Суду України у справі № 5-28кс12 від 24 січня 2013 року. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/30005862>

192. Постанова Держинського районного суду міста Харкова від 09 листопада 2021 року. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100912070>.

193. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 22 січня 2019 року у справі № 708/40/18 (провадження № 51-7569км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79383420>

194. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 07 лютого 2019 року у справі № 545/224/17 (провадження № 51-7954км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79805910>

195. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 29 травня 2019 року у справі № 760/11192/16-к (провадження № 51-2919км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82120727>

196. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 19 червня 2019 року у справі № 554/3796/17 (провадження № 51-411км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82541710>

197. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 25 червня 2019 року у справі № 490/9758/17 (провадження № 51-5847км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/82769652>

198. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 11 лютого 2020 року у справі № 489/2170/17 (провадження № 51-307км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87703489>

199. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 14 травня 2020 року у справі № 668/2604/15-к (провадження № 51-2403км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89345781>

200. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 21 травня 2020 року у справі № 202/3076/18 (провадження № 51-238км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89479850>

201. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 26 травня 2020 року у справі

№ 523/12810/15-к (провадження № 51-266км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89480019>

202. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 01 вересня 2020 року у справі № 712/10244/19 (провадження № 51-1151км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91338074>

203. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 03 вересня 2020 року у справі № 523/13774/18 (провадження № 51-305км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91397605>

204. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 03 вересня 2020 року у справі № 752/1498/14 (провадження № 51-4961км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91397609>

205. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 01 лютого 2022 року справі № 130/1011/20 (провадження № 51-4423км21). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102999832>

206. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 12 березня 2019 року у справі № 495/9188/16-к (провадження № 51-596км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/80487722>

207. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 28 січня 2020 року у справі № 639/1910/19 (провадження № 51-4115км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87298252>

208. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 09 квітня 2020 року у справі № 740/5033/15-к (провадження № 51-152км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/88739829>

209. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 29 травня 2018 року у справі № 484/3291/16-к (провадження № 51-2658км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/74551477>

210. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 02 квітня 2019 року у справі № 384/110/18 (провадження № 51-9555км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/81013288>

211. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 27 серпня 2019 року у справі № 219/11224/16-к (провадження № 51-6760км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84006007>

212. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 03 вересня 2019 року у справі № 166/753/17 (провадження № 51-8396км18). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84211593>

213. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 24 березня 2020 року у справі № 130/720/17 (провадження № 51-2134км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/88449012>

214. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 19 травня 2020 року у справі № 375/1346/19 (провадження № 51-674км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89454829>

215. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 07 липня 2020 року у справі № 632/313/16-к (провадження № 51-2113км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90280181>

216. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 09 липня 2020 року у справі

№ 756/8644/19 (провадження № 51-1637км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90385221>

217. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 22 жовтня 2020 року у справі № 755/9680/19 (провадження № 51-3258км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92483003>

218. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 01 червня 2023 року у справі № 381/1758/19 (провадження № 51-4236 км22). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/111339387>

219. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 18 вересня 2019 року у справі № 166/1065/18 (провадження № 51-3392км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84449643>

220. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 25 вересня 2019 року у справі № 509/4910/17 (провадження № 51-3360км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84583352>

221. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 16 жовтня 2019 року у справі № 163/1753/17 (провадження № 51-3182км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85075551>

222. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 16 жовтня 2019 року у справі № 290/669/18 (провадження № 51-3863км19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85111453>

223. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 18 травня 2020 року у справі № 753/14205/16-к (провадження № 51-47км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/89426732>

224. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 24 червня 2020 року у справі № 237/1524/19 (провадження № 51-1513км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90073857>

225. Постанова колегії суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 05 серпня 2020 року у справі № 753/10028/18 (провадження № 51-121км20). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/90906049>

226. Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 27 січня 2020 року у справі № 754/14281/17 (провадження № 51-218кмо19). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87298256>

227. Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 4 вересня 2023 року у справі № 702/301/20 (провадження № 51-944кмо23). Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113396675>

228. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень». *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=7279-%D0%B4&skl=9

229. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16.05.1995 № 162/95-ВР (у редакції від 09.12.2012). *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.

230. Про внесення змін до деяких законів України щодо керування автомобілями: проект закону України від 16.09.2022 № 8039. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/40480>.

231. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про стандартизацію»: Закон України № 124-IX

від 20.09.2019. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 46. С. 5. Ст. 295.

232. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України № 586-VI від 24.09.2008. *Голос України*. 2008. № 198.

233. Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки окремих категорій учасників дорожнього руху (користувачів персонального легкого електротранспорту, велосипедистів та пішоходів): проєкт Закону України від 06.02.2020 № 3023. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=3023&skl=10

234. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху: закон України від 16.02.2021 р. № 1231-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 21. С. 2. Ст. 188.

235. Про державний кордон України: закон України № 1777-XII від 04.11.1991. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.

236. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіційний вебсайт Офісу Генерального прокурора*. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>

237. Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху»: Наказ Державної авіаційної служби України № 475 від 16.04.2019. *Офіційний вісник України*. 2019. № 59. С. 253. Ст. 2042. Код акта 95309/2019.

238. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: постанова Кабінету міністрів України № 954 від 06 грудня 2017 року. *Офіційний вісник України*. 2017. № 101. С. 17. Ст. 3118. Код акта 88335/2017.

239. Про затвердження Положення про класифікацію транспортних

подій на залізничному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури № 235 від 03.07.2017. *Офіційний вісник України*. 2017. № 62. С. 178. Ст. 1904. Код акта 86779/2017.

240. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: наказ Міністерства транспорту України № 904 від 20.11.2003. *Офіційний вісник України*. 2003. № 52. Т. 2. С. 493. Ст. 2844. Код акта 27329/2003.

241. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: Постанова Кабінету Міністрів України № 1388 від 07.09.1998. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. С. 6. Ст. 1327. Код акта 5967/1998.

242. Про затвердження Правил безпеки праці для працівників залізничних станцій і вокзалів: Наказ Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду № 44 від 12.03.2007. *Офіційний вісник України*. 2007. № 27. С. 84. Ст. 1094. Код акта 39408/2007.

243. Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні: Наказ Міністерства транспорту України № 486 від 07.12.1998. *Офіційний вісник України*. 1999. № 2. С. 85. Ст. 78. Код акта 6673/1999.

244. Про затвердження Правил експлуатації трамвая і тролейбуса: Наказ Міністерства інфраструктури України № 36 від 03.02.2020. *Офіційний вісник України*. 2020. № 34. С. 152. Ст. 1150. Код акта 98895/2020.

245. Про затвердження Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України: Наказ Міністерства транспорту України № 91 від 16.02.2004. *Офіційний вісник України*. 2004. № 30. Т. 2. С. 498. Ст. 2049. Код акта 29596/2004.

246. Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць

України: Наказ Міністерства транспорту України № 411 від 20.12.1996. *Офіційний вісник України*. 1997. № 8. Т. 2. С. 212.

247. Про континентальний шельф: Конвенція Організації Об'єднаних Націй від 29.04.1958. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_179#Text.

248. Про Правила дорожнього руху України: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

249. 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 № 14 від 23.12.2005. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>

250. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-6. *Урядовий кур'єр*. 2020. № 214.

251. Правила поведінки громадян на залізничному транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України № 903 від 10.11.1995.

252. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 31. Ст. 254.

253. Про транспорт: Закон України № 232/94-ВР від 10.11.1994. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

254. Пустова Н. О. Поняття, підстави та способи декриміналізації у кримінальному праві України: дисертація на здобуття освітньо-наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». Львівський державний університет внутрішніх справ. Львів, 2023. 270 с. URL: https://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/nauka/dorobok_zdobuvachiv/pustova_

[d.pdf](#)

255. Пустова Н. О. Поняття та сутність декриміналізації. *Публічне право*. 2021. № 4 (44). С. 57-64. URL: <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-44-6>

256. Пустова Н. О. Принципи декриміналізації кримінально-правових заборон. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2021. Том 65. С. 278-282. URL: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.65.51>

257. Пустовойтенко Т. С. Питання розмежування злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з іншими злочинами. *Новітні кримінально-правові дослідження: збірник наук. праць* / відп. ред. О. В. Козаченко. Миколаїв: Іліон, 2017. С. 93–97. URL: <https://hdl.handle.net/11300/17119>

258. Радковська І. С. Визначення піратства у міжнародних актах та кримінальному законодавстві України: порівняльний аналіз. *Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи: матеріали Круглого столу (23 вересня 2022 року); упор. І. В. Гловюк, Н. Р. Лацук, В. В. Навроцька, І. Р. Серкевич, Н. І. Устрицька*. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. С. 75-78.

259. Радковська І. С. Деякі новели Особливої частини Кримінального кодексу України. *Збірник тез доповідей та наукових повідомлень учасників науково-практичної конференції «Юридичні новели під час воєнного стану» (м. Харків, 13 червня 2022 року)*. Харків, 2022. С. 32-34.

260. Радковська І. С. Дія Кримінального кодексу України у просторі (за проектом нового Кримінального кодексу України). *Кримінальна юстиція сучасної України: виклики та перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присв. до 75-річчя д.ю.н., проф. Ю. П. Аленіна (м. Одеса, 20 лист. 2021 р.)*; відп. ред.: Л. І. Аркуша, О. О. Торбас, В. А. Завтур; НУ «ОЮА». Одеса, 2021. С. 254-259.

261. Радковська І. С. До питання відповідальності та покарання за деякі кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2023 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова. Одеса: Видавництво «Юридика», 2023. Т. 2. С. 265-268.

262. Радковська І. С. Кримінальні проступки проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Альманах наукових праць «Новітні кримінально-правові дослідження – 2023»*. Миколаїв: «Іліон», 2023. С. 89-97.

263. Радковська І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні: матеріали V Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 10 грудня 2021 р.); за заг. ред. І. В. Красницького. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. С. 290-294.*

264. Радковська І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Актуальні проблеми держави і права*. Одеса: видавничий дім «Гельветика», 2023. № 100. С. 118-126. URL: <https://doi.org/10.32782/apdp.v100.2023.14>

265. Радковська. І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Консервативно-ліберальні ідеї Одеської школи кримінального права: матеріали Одеської наук.-практ. конф. (м. Одеса, 24 лист. 2023 р.); відп. ред. проф. Ю. Ю. Коломієць. Одеса: Видавництво «Юридика», 2024. С. 227-232.*

266. Радковська І. С. Необережні кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Збірник тез круглого столу «Необережні кримінальні правопорушення: проблеми теорії та практики» (м. Київ, 28 січня 2022 року)*. Київ, 2022. С. 117-124.

267. Радковська І. С. Неповнолітні як суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Матеріали всеукраїнської наукової конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи*

розвитку» (м. Одеса, 18 листопада 2022 року). Одеса, 2022. С. 197-201.

268. Радковська І. С. Співвідношення понять «спеціальний суб'єкт» та «спеціальна (професійна) осудність». *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття» (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права) : у 2 т. : матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2022 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Т. 2. С. 344-346.*

269. Радковська І. С. Суб'єкт кримінально протиправного діяння за кримінальними кодексами України та Республіки Польща: порівняльна характеристика. *Матеріали круглого столу «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи» (м. Львів, 11 червня 2021 року). Львів, 2021. С. 72-77.*

270. Радковська І. С. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за законодавством деяких країн-членів ТРАСЕКА. *Право і суспільство. 2024. № 1. Т. 2. С. 387-391. URL: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.1.2.58>*

271. Радковська І. С. Тенденції щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану. *«Завдання кримінального права в умовах надзвичайного стану»: матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 25-річчю утворення Національного університету «Одеська юридична академія». Одеса, 9 грудня 2022 року. Укладачі: Є. Л. Стрельцов, В. П. Кедик. Відп. редактор Є. Л. Стрельцов. Одеса: ПРЦ НАПрН України, НУ «ОЮА», 2022. С. 113-116.*

272. Радковська І. С. Щодо поняття спеціальної (професійної) осудності. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Кримінально-правова правотворчість: визначення та значення» (м. Одеса, 28 травня 2021 року). Одеса, 2021. С. 242.*

273. Рекомендація № (87) 20 Комітету міністрів державам-членам Ради

Європи «Про соціальний вплив на злочинність неповнолітніх» від 17 вересня 1987 р. *Офіційний вебсайт Верховної Ради України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_266#Text.

274. Риндюк І. І. Адміністративна відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння в Україні та іноземних державах: дис. ... канд. юрид. наук: 081. Київ, 2021. 227 с.

275. Рішення Конституційного Суду України у справі № 6-р(П)/2021 від 16.09.2021. *Офіційний вісник України*. 2021. № 80. С. 407. Ст. 5079. Код акта 107530/2021.

276. Рішення у справі «Баранов та інші проти України» (Заява № 15027/20 та 3 інші заяви) від 20.05.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2021. № 62. С. 649. Ст. 3970.

277. Рішення у справі «Борисенко та інші проти України» (Заява № 19102/20 та 5 інших заяв) від 15.04.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2022. № 30. С. 148. Ст. 1626.

278. Рішення у справі «Гурепка проти України» (Заява № 61406/00) від 06.09.2005: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2006. № 3. С. 392. Ст. 139.

279. Рішення у справі «Дембо та інші проти України» (Заява № 2778/18 та 46 інших заяв) від 11.03.2021. Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2021. № 57. С. 401. Ст. 3557.

280. Рішення у справі «Лопата та інші проти України» (Заява № 84210/17 та 23 інші заяви) від 10.12.2020: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2021. № 67. С. 150. Ст. 4250.

281. Рішення у справі «Манойлов та інші проти України» (Заява № 21845/20 та 3 інші заяви) від 10.06.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2021. № 93. С. 74. Ст. 6042.

282. Рішення у справі «Петухов проти України № 2» (Заява № 41216/13) від 12.03.2019: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2019. № 85. С. 31. Ст. 2885.

283. Рішення у справі «Полторацький проти України» (Заява № 11551/13) від 22.04.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2022. № 5. С. 245. Ст. 337.

284. Рішення у справі «П'ятаченко та інші проти України» (Заяви № 22851/20 та 2 інші заяви) від 15.04.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2022. № 24. С. 42. Ст. 1233.

285. Рішення у справі «Русанду проти України» (Заява № 23047/20) від 01.04.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2021. № 92. С. 465. Ст. 6012.

286. Рішення у справі «Старишко проти України» (Заява № 61839/12) від 15.10.2020: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2021. № 10. С. 86. Ст. 447.

287. Рішення у справі «Фарзієв та інші проти України» (Заява № 63747/14 та 23 інші заяви) від 01.04.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2021. № 50. С. 119. Ст. 2861.

288. Рішення у справі «Чистяков та інші проти України» (Заява № 46896/18 та 3 інші заяви) від 10.06.2021: Рішення Європейського Суду з прав людини. *Офіційний вісник України*. 2023. № 25. С. 154. Ст. 1436.

289. Садолінська І. С. Категорія спеціального суб'єкта у кримінальному праві. *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. студент. наук. конф. (Одеса, 28 листопада 2015 р.)*. 2015. Т. 3. С. 168-170.

290. Садолінська І. С. Проблема дискримінації за ознаками статі та віку у системі покарань за Кримінальним кодексом України. *Актуальні проблеми теорії кримінальної законотворчості та практики правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Одеса, 27 груд. 2016 р.)*: відпов. ред. д.ю.н., професор В. О. Туляков, упор.: В. О. Туляков, Ю. Ю. Коломієць, О. В. Степаненко. НУ«ОЮА», Каф. крим. прав., Одеський місцевий осередок ГО «Всеукраїнська асоціація кримінального права». Одеса, 2016. С. 209-214.

291. Садолінська І. С. Співвідношення спеціального суб'єкта злочину та

юридичної особи. *Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 21-23 квітня 2016 р.)*. Ужгородський національний університет; За заг. ред. В.І. Смоланки, О.Я. Рогача, Я.В. Лазура. Ужгород: Аутодор-Шарк, 2016. С. 436-440.

292. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.* Тернопіль: Вектор, 2016. Т. 2. С. 184-186.

293. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична газета*. 2018. № 26 (628). С. 184-185.

294. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів у сфері транспорту. *Юридична газета*. 2018. № 26 (628). С. 12-13.

295. Скільки п'яних водіїв спіймали на українських дорогах під час війни. *Автосвіт*. 06.04.2022 р. URL: <https://www.avtomir.ua/mews/ukraine/skilky-pyanyh-vodiyiv-spijmaly-naukraynskyh-dorogah-pid-chas-vijny/>.

296. Соловій Я. І. Межі кримінальної відповідальності: дис... канд. юрид. наук; спец.: 12.00.08. Київ, 2004. 223 с.

297. Статистика ДТП в Україні за 2017 рік. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

298. Статистика ДТП в Україні за 2018 рік. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

299. Статистика ДТП в Україні за 2019 рік. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

300. Статистика ДТП в Україні за 2020 рік. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

301. Статистика ДТП в Україні за 2021 рік. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

302. Статистика ДТП в Україні за 2022 рік. *Патрульна поліція*. URL:

<https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

303. Статистика ДТП в Україні за 2023 рік. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

304. Статистика ДТП в Україні за січень 2024 року. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

305. Статистика ДТП в Україні за лютий 2024 року. *Патрульна поліція*. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>

306. Степаненко А. С., Степаненко О. В. Питання уніфікації КК України в частині кваліфікуючих ознак складів злочинів. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 17 вересня 2018 р.) / за ред. Г. О. Ульянової ; уклад.: О. В. Дикий, І. І. Братінов. Одеса : Гельветика, 2018. С. 332-335.

307. Степаненко О. В. Використання оціночних понять У КК України з позиції принципу доцільності кримінального права. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. № 34. Т. 3. С. 59-61. URL: <https://visnyk-juris-uzhnu.com/wp-content/uploads/2020/12/No.34-3.pdf>

308. Степаненко О. В. Класифікація кримінальних правопорушень в аспекті запровадження кримінальних проступків. *Кримінальне правопорушення: національний та зарубіжний вимір*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (24 травня 2019 року, м. Одеса). Одеса: Юридична література, 2019. С. 90-92.

309. Степаненко О. В. Особливості врахування стану алкогольного сп'яніння або стану, викликаного вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів при кваліфікації злочинів та при призначенні покарання. *Правове життя сучасної України : у 2 т. : матер. Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г. О. Ульянова. Одеса : ВД «Гельветика», 2019. Т. 2. С. 205-207.

310. Степаненко О. В. Реалізація принципу доцільності при здійсненні криміналізації. *Традиції та новації юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє* : матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.). У

2-х т. Т. 2 / відп. ред. Г. О. Ульянова. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2017. С. 274-276.

311. Степаненко О. В. Теорія і практика кримінально-правової охорони особи від домашнього насильства: дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2023. 439 с. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/items/3b542816-4b4a-4eff-b62b-2f4c19f79c97>

312. Степаненко О. В., Камінський П. В. Особливості кримінальної відповідальності за готування до кримінального правопорушення та за замах на кримінальне правопорушення. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2019. № 38. С. 128-130. URL: <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2019.38.30>

313. Степаненко О. В., Колодін Д. О. Кваліфікація кримінальних правопорушень: поняття та значення. *Держава та регіони. Серія: Право*. 2023. № 1. С. 169-173. URL: <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2023.1.27>

314. Степаненко О. В., Колодін Д. О. Кваліфікація кримінальних правопорушень при конкуренції кримінально-правових норм. *Право і суспільство*. 2022. № 2. С. 222-227. URL: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2022.2.33>

315. Степаненко О. В., Колодін Д. О. Порівняльний метод в кримінально-правовому дослідженні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2022. № 1. С. 181-185. URL: <https://doi.org/10.32782/392262>

316. Стрельцов Є. Л. Кваліфікація злочинів: практичні поради. *Державне бюро розслідувань: на шляху розбудови: матер. Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 16 червня 2018 р.) / редкол.: Г. О. Ульянова (голова ред.), В. М. Дрьомін, Є. Л. Стрельцов [та ін.] ; НУ «ОЮА». Одеса : Юридична література, 2018. С. 296-300.

317. Стрельцов Є. Л. «Нові» категорії спеціального суб'єкту та традиційні оцінки їх ознак. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного*

університету. Серія «Юриспруденція». 2012. Вип. 3. С. 94-98. URL: <https://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc3/16.pdf>

318. Стрельцов Є. Л., Мирошніченко Н. А. Підстава кримінальної відповідальності потребує законодавчого закріплення. *Право України*. 2020. № 2. С. 151-163.

319. Строган А. Співвідношення загальних і додаткових (спеціальних) ознак суб'єкта злочину. *Юридична Україна*. 2007. № 5. С. 90-95.

320. Тавлуй О. В. Історико-правові витоки розголошення таємниці усиновлення. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 1. С. 238-242. URL: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2021.1.40>

321. Текст проєкту нового Кримінального кодексу України. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code>

322. Терлюк І. Я. Огляд історії кримінального права України: навч. посібник. Львів: Ліга-Прес, 2007. 92 с.

323. Тимофєєва Л. Ю. Перегляд довічного позбавлення волі та сучасна практика європейського суду з прав людини. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. № 6. Т. 1. С. 179-182. URL: http://apnl.dnu.in.ua/6_2018/tom_1/43.pdf

324. Тимофєєва Л. Ю. «Право на надію» засудженого до довічного позбавлення волі vs право на безпеку суспільства та потерпілої особи. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2023. № 20. Т. 2. С. 87-109. URL: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2023.20.292398>

325. Туляков В. О. Апроксимація кримінального законодавства України до права ЄС (методологія питання). *Право України*. 2023. № 3. С. 101-114. URL: https://pravoua.com.ua/ua/store/pravoukr/pravo_2023_3/pravo_2023_3-s6/

326. Туляков В. О. Апроксимація кримінального права України у контексті законодавчої роботи ЄС: перспективи та методи. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2023. № 3. Т. 30. С. 323-335. URL: <http://visnyk.kh.ua/uk/article/aproksimatsiya-kriminalnogo-prava-ukrayini-u-konteksti-zakonodavchoyi-roboti-yes-perspektivi-ta-metodi>

327. Туляков В. О. Віктимологічні засади кримінального права України: на шляху до апроксимації міжнародних стандартів. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2023. № 2 (20). С. 1-25. URL: <https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/cda7097e-f54e-41a5-b16c-707ab018afd2/content>

328. Туляков В. О. Матриця неокриміналізації: шляхи оптимізації кримінально-правового регулювання. *Концептуальні основи кримінальної законотворчості: матеріали міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 19 жовтня 2017 р.* Одеса, 2017. С. 156-165.

329. Туляков В. О. Морське кримінальне право: деякі концептуальні положення. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матер. XI Міжнар. наук.-практ. конф. НУ «ОМА»*. Вип. 11. Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 61-64.

330. Туляков В. О. Порівняльний метод у науці кримінального права. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2014. № 1(2). С. 29-40.

331. Туляков В. О. Призначення більш суворого покарання у сучасних умовах. *Гуманізація кримінальної відповідальності: Мат. II Міжнар. науково-практ. симпозиуму (16–17 листопада 2018 р., м. Івано-Франківськ)*. Івано-Франківськ: Університет Короля Данила, 2018. С. 257–260.

332. Туляков В. О. Сингулярність кримінального права та державний примус. *Правовий вплив на неправомірну поведінку: актуальні грані: монографія*. Миколаїв: Іліон, 2016. С. 23-30.

333. Туляков В. О. «Чорні лебеді» кримінального права та методологія правового регулювання. *Кримінально-правове регулювання та забезпечення його ефективності: матеріали міжнар. наук-практ. конф., м. Харків, 18-19 жовтня 2018 р.* Харків, 2018. С. 38-41.

334. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. *Офіційний вісник України*. 2014. № 75. Т. 1. С. 83. Ст. 2125.

335. Устименко В. В. Специальный субъект преступления (понятие, виды, некоторые вопросы квалификации): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Харьк. юрид. ин-т им. Ф. Э. Дзержинского. Харьков, 1983. 172 с.

336. Федорчук І. М. Вчинення злочину особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, як обставина, що обтяжує покарання. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2009. № 3. С. 1-10.

337. Філіпенко А. С. Міжнародний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції)*. Кривий Ріг, 2012. С. 138-141.

338. Фоменко М. В. Підстави криміналізації суспільно-небезпечних діянь. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2021. № 2. С. 33-39

339. Хавронюк М. І. Історія кримінального права європейських країн: монографія. Київ: Істина, 2006. 192 с.

340. Хавронюк М. І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації: монографія. Монографія. Київ: Юрисконсульт, 2006. 1048 с.

341. Харь І. О. Суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична наука*. 2017. № 2. С. 99-124. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/jnn_2017_2_9.

342. Холмянський Я. Д. Наукова концепція правового забезпечення підвищення рівня дорожнього руху в Україні в контексті світових тенденцій боротьби зі смертельними наслідками ДТП. *Вісник Донецького університету. Серія В: Економіка і право*. 2007. Вип. 1. С. 35-42.

343. Христич І. О. Основні тенденції зміни правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Київський часопис права*. 2021. № 3. С. 183-189. URL: <https://doi.org/10.32782/klj/2021.3.29>

344. Цивільний кодекс України: закон України № 435-IV від 16.01.2023.

Відомості Верховної Ради України. 2003. № № 40-44. Ст. 356.

345. Чуваков О. А. Кримінальне право в Україні (1917-1922 рр.) : дис.. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Одес. нац. ун-т ім. І. І. Мечникова. Одеса, 2003. 188 с.

346. Шевченко С. В. Принцип пропорційності у криміналізації діянь: монографія. Київ: ВД «Дакор», 2024. 320 с.

347. Шевченко С. М. Ви точно впевнені, що допустимий рівень алкоголю для водія 0,2 проміле? *Протокол: Юридичний Інтернет ресурс*. URL:

https://protocol.ua/ru/vi_tochno_vpevneni_shcho_dopustimiy_riven_alkogolyu_dlya_vodiya_0_2_promile/

ДОДАТКИ

Додаток 1

Кількість облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	19722	24700	24035	26170	22090	17485	17210	15795	13493	12755	10926

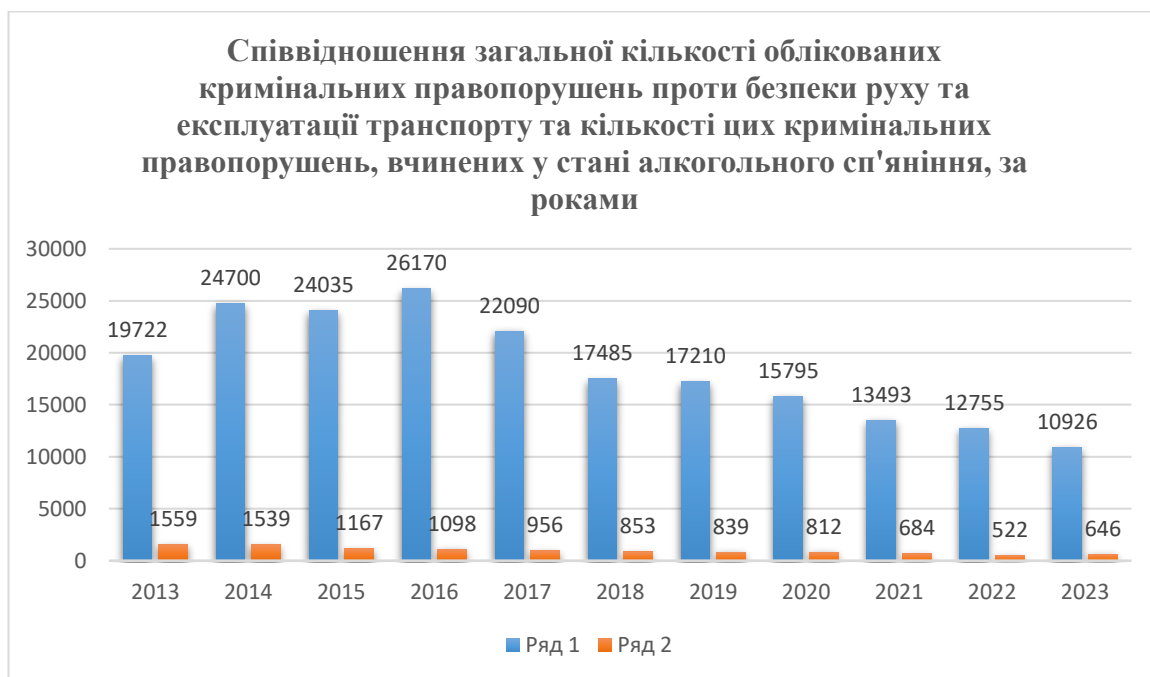


Кількість облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, вчинених у стані алкогольного сп'яніння, за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	1559	1539	1167	1098	956	853	839	812	684	522	646



Співвідношення загальної кількості облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту та кількості цих кримінальних правопорушень, вчинених у стані алкогольного сп'яніння, за роками



Кількість облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, вчинених неповнолітніми або за їх участю, за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	739	696	583	341	332	262	232	287	211	118	155



Співвідношення загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту та кількості цих кримінальних правопорушень, вчинених неповнолітніми або за їх участю, за роками



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 276 КК України (порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	237	190	299	222	200	243	249	144	178	111	108



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 276-1 КК України (здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0

Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 277 КК України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	304	380	157	81	98	126	127	103	38	18	18



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 277 КК України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), вчинених у стані алкогольного сп'яніння, за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	1	2	2	1	1	3	0	0	1	0	0



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 277 КК України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), вчинених неповнолітніми або за їх участю, за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	5	13	17	0	13	1	1	0	0	0	0



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 278 КК України (угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	3	5	7	0	13	6	9	7	6	9	42



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 279 КК України (блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	12	63	26	26	24	44	21	13	12	3	3



**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 280 КК
України (примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових
обов'язків), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0

**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 281 КК
України (порушення правил повітряних польотів), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	12	5	4	1	9	7	3	12	9	3	2



**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 282 КК
України (порушення правил використання повітряного простору), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	2	2	3	2	2	1	2	4	0	0	2



**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 283 КК
України (самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	6	2	2	0	1	0	0	0	0	1	0

**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 284 КК
України (ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0

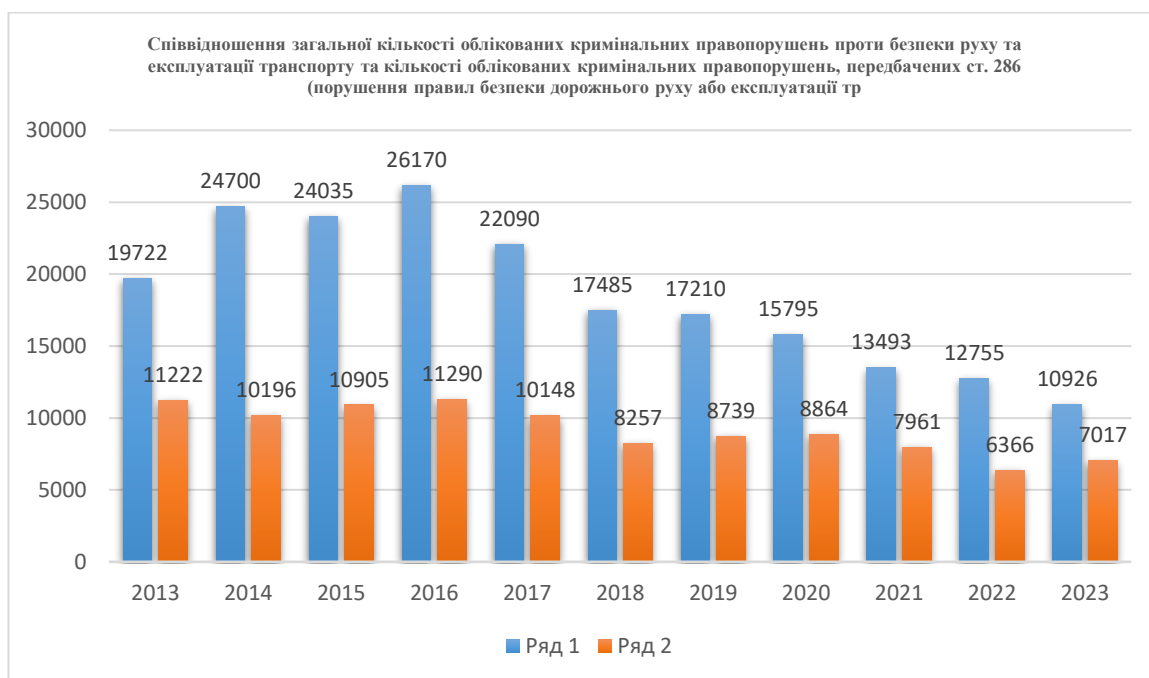
[illegible]

Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	11222	10196	10905	11290	10148	8257	8739	8864	7961	6366	7017



Співвідношення загальної кількості облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту та кількості облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами), за роками



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами), вчинених у стані алкогольного сп'яніння, за роками

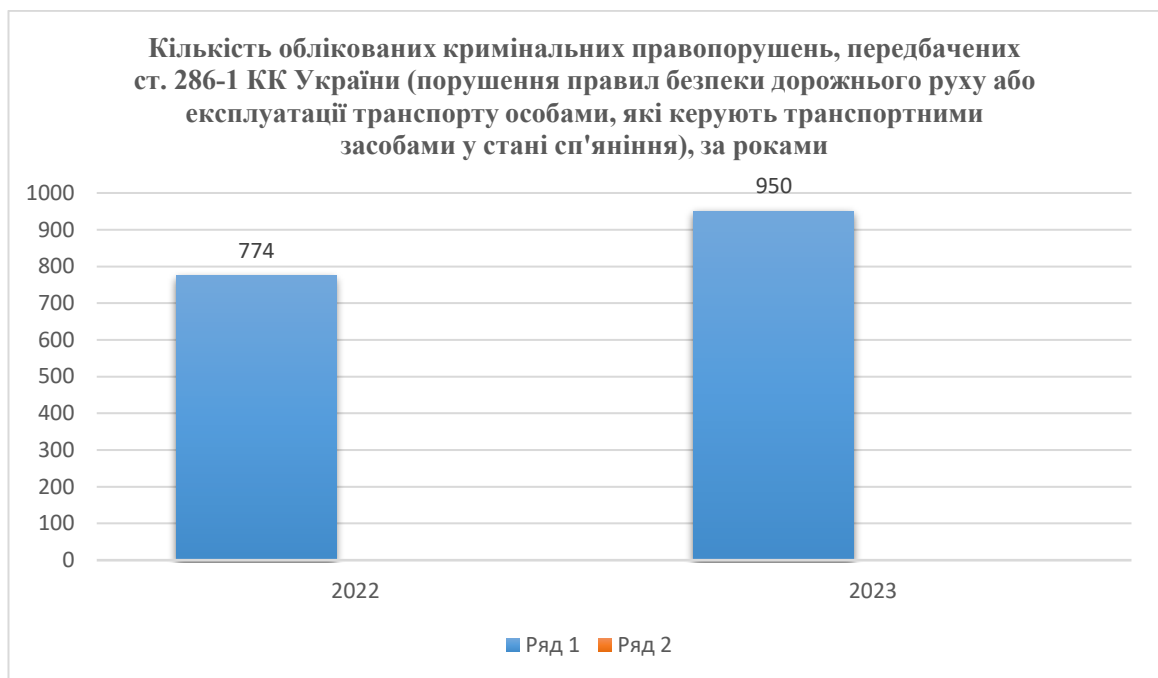


Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами), вчинених неповнолітніми або за їх участю, за роками



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286-1 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння), за роками

Рік	2022	2023
Кількість	774	950



**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 287 КК
України (випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше
порушення їх експлуатації), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	48	45	40	39	32	45	46	33	41	28	36

Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 287 КК України (випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації), вчинених у стані алкогольного сп'яніння, за роками



**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 288 КК
України (порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення
дорожнього руху), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	10	4	10	12	28	26	17	20	19	9	13

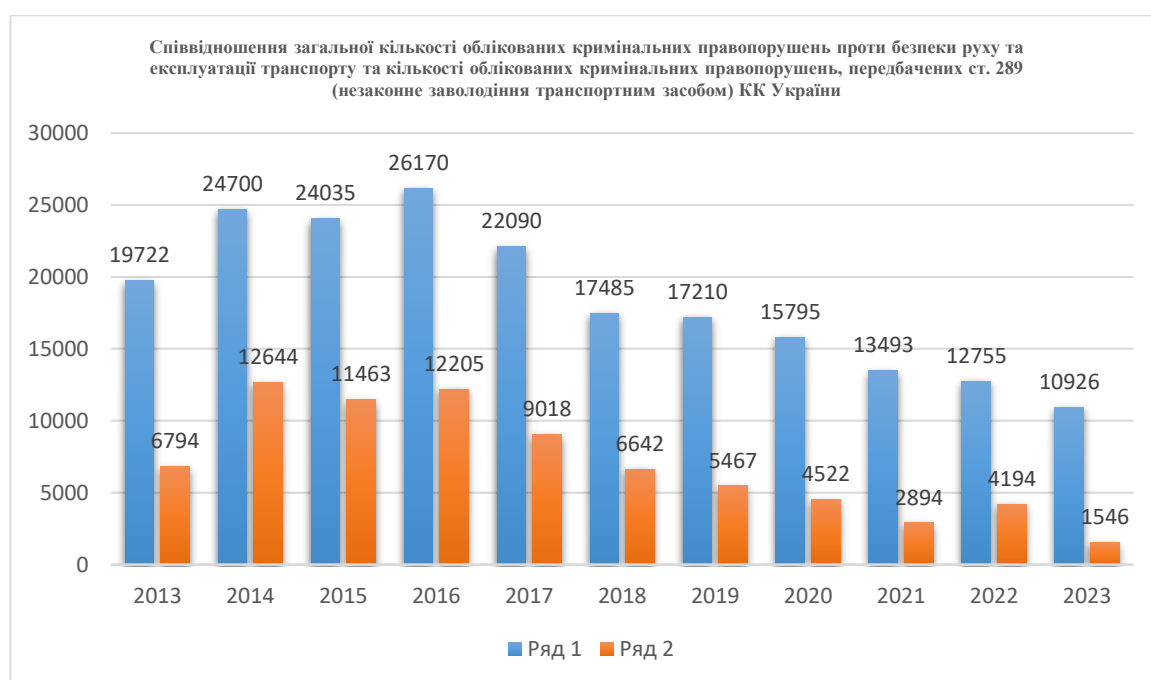


**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК
України (незаконне заволодіння транспортним засобом), за роками**

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	6794	12644	11463	12205	9018	6642	5467	4522	2894	4194	1546



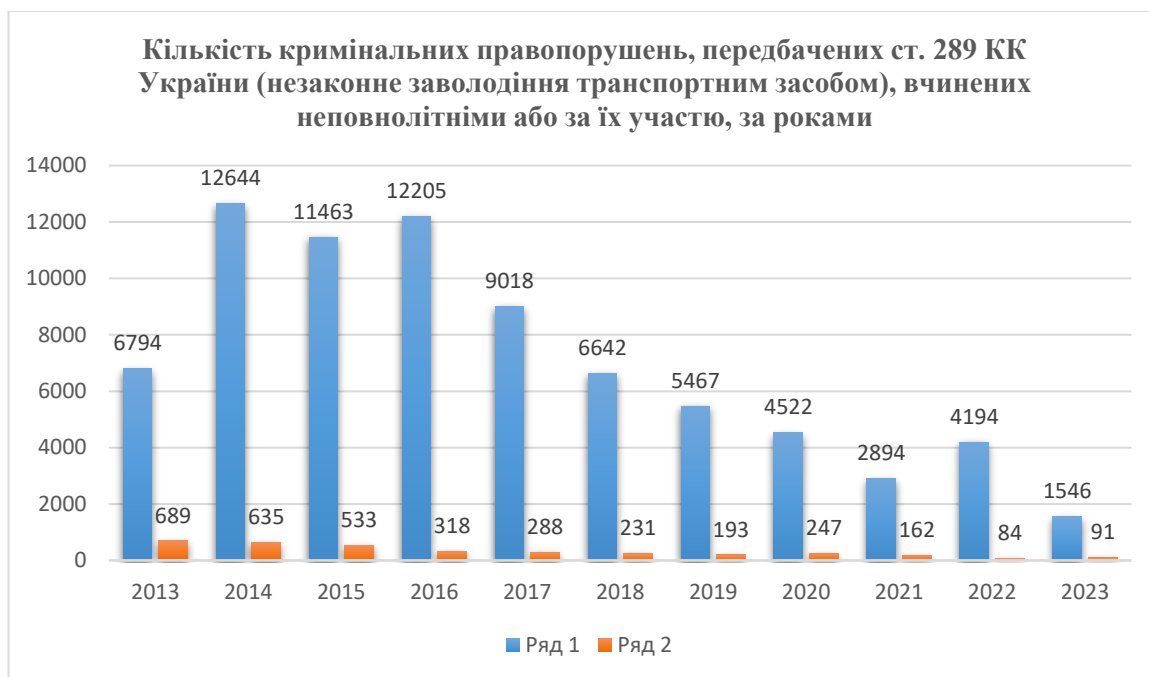
**Співвідношення загальної кількості облікованих кримінальних правопорушень
проти безпеки руху та експлуатації транспорту та кількості облікованих
кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України (незаконне
заволодіння транспортним засобом)**



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України (незаконне заволодіння транспортним засобом), вчинених у стані алкогольного сп'яніння, за роками



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України (незаконне заволодіння транспортним засобом), вчинених неповнолітніми або за їх участю, за роками



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 290 КК України (знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	795	773	788	1970	2303	1909	2345	1887	1574	1134	1063



**Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 291 КК
України (порушення чинних на транспорті правил), за роками**

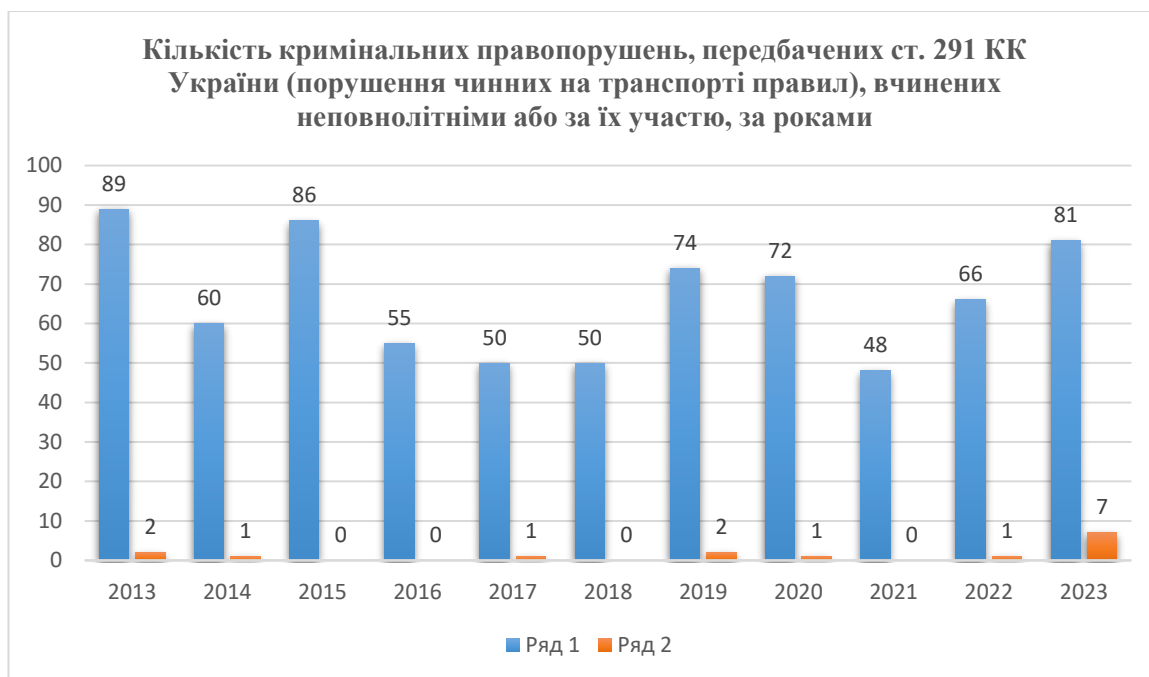
Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	89	60	86	55	50	50	74	72	48	66	81



**Кількість кримінальних правопорушень, передбачених ст. 291 КК України
(порушення чинних на транспорті правил), вчинених у стані алкогольного
сп'яніння, за роками**



**Кількість кримінальних правопорушень, передбачених ст. 291 КК України
(порушення чинних на транспорті правил), вчинених неповнолітніми або за їх
участю, за роками**



Кількість облікованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 292 КК України (пошкодження об'єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсатопроводів та нафтопродуктопроводів), за роками

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Кількість	187	331	245	264	164	128	110	77	87	38	45



Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2016 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього	6327	12	65	265	2244	1644	1044	230	214
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	3419	0	2	23	968	1043	783	208	198
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	2849	12	63	242	1262	587	241	20	14
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	18	0	0	0	10	4	2	1	0
Інші	58	0	0	0	17	14	18	1	2

Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2017 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього	6626	14	82	232	2161	1807	1251	243	304
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	3845	2	3	23	1005	1096	1002	221	296
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	2684	12	79	206	1130	681	233	20	6
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	25	0	0	1	5	8	3	0	2
Інші	82	0	0	3	27	25	13	2	0

Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2018 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього	6083	9	67	185	1960	1599	1140	254	343
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	1	0	0	0	0	1	0	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	3656	1	5	23	928	1010	917	233	324
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	2326	8	61	162	1010	561	199	15	15
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	20	0	0	1	1	8	6	0	1
Інші	87	0	1	0	24	21	19	6	3

Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2019 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього	6107	17	85	160	1837	1662	1131	254	375
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	2	0	0	0	0	2	0	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	3903	0	5	32	938	1111	921	235	357
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	2117	17	80	126	879	523	188	16	13
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	20	0	0	0	5	3	6	1	1
Інші	68	0	0	2	15	24	18	2	4

Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2020 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього, із них:	6598	22	87	204	2004	1810	1209	275	431
Кримінальні проступки	11	0	0	0	1	5	3	2	0
Злочини	6587	22	87	204	2003	1805	1206	273	431
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Злочини	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	4301	3	3	34	1136	1212	946	246	411
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	1033	1	1	8	280	291	193	47	60
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	2235	19	84	169	857	579	249	25	17
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	15	0	0	0	5	7	2	0	1
Інші	54	0	0	1	9	15	12	4	3

Додаток 41

Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2021 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього, із них:	6064	17	64	157	1620	1710	1239	274	459
Кримінальні проступки	13	0	0	0	4	2	4	1	0
Злочини	6051	17	64	157	1616	1708	1235	273	459
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Злочини	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	3759	1	8	39	828	1053	927	250	431
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	747	0	2	5	151	202	163	49	66
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	1765	16	56	119	656	486	200	15	14
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	9	0	0	0	3	2	2	1	0
Інші	536	0	0	1	134	171	110	8	14

Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2022 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього, із них:	4225	5	34	76	1023	1173	956	163	377
Кримінальні проступки	7	0	0	0	0	3	4	0	0
Злочини	4218	5	34	76	1023	1170	952	163	377
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Злочини	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	2628	2	5	21	545	689	659	139	357
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	469	1	1	5	97	131	108	20	58
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	1028	3	28	50	326	300	163	9	6
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	6	0	0	0	0	2	4	0	0
Інші	564	0	1	6	153	182	130	15	13

Віковий склад осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, за 2023 рік

	Кількість осіб, яким повідомлено про підозру	До 14 років	14-15 років	16-17 років	18-28 років	29-39 років	40-54 років	55-59 років	60 років і більше
Всього, із них:	5519	11	49	98	1335	1420	1269	292	591
Кримінальні проступки	12	0	0	0	4	2	5	0	2
Злочини	5507	11	49	98	1331	1418	1264	292	589
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Злочини	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	3811	3	14	30	824	903	932	244	543
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	654	1	1	3	144	147	161	34	96
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	1010	7	32	53	340	280	158	21	12
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	14	0	0	0	5	2	5	1	1
Інші	683	1	3	15	168	236	174	27	34

**Кількість кримінальних правопорушень, вчинених неповнолітніми,
за роками**

	Всього	До 14 років	14-15 років	16-17 років
2016	342	12	65	265
2017	328	14	82	232
2018	261	9	67	185
2019	262	17	85	160
2020	313	22	87	204
2021	238	17	64	157
2022	115	5	34	76
2023	158	11	49	98

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2016 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	1172	26
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	626	20
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	541	6
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	1	0
Інші	9	0

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2017 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	1000	27
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	542	19
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	448	8
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	0	0
Інші	13	0

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2018 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	899	33
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	507	28
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	386	5
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	0	0
Інші	9	0

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2019 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	875	34
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276)	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286)	525	29
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	335	5
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	0	0
Інші	17	0

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2020 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	838	41
Кримінальні проступки	1	0
Злочини	837	41
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	0	0
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0
Злочини	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	545	37
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	214	19
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	288	5
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	0	0
Інші	7	0

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2021 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	694	36
Кримінальні проступки	0	0
Злочини	694	36
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	0	0
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0
Злочини	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	126	8
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	56	4
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	227	3
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	0	0
Інші	344	25

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2022 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	554	24
Кримінальні проступки	1	0
Злочини	553	24
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	0	0
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0
Злочини	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	2	0
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	0	0
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	126	6
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	0	0
Інші	427	18

Відомості про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту у стані сп'яніння, за 2023 рік

	У стані алкогольного сп'яніння	Наркотичного, токсичного або психотропного
Всього, із них:	683	34
Кримінальні проступки	0	0
Злочини	683	34
Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), із них:	0	0
Кримінальні проступки (ч. 1 ст. 276)	0	0
Злочини	0	0
Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286), із них:	0	0
Що спричинило смерть потерпілого (ч.ч. 2, 3 ст. 286)	0	0
Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289)	130	4
Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290)	0	0
Інші	554	30

**Кількість кримінальних правопорушень, вчинених у стані сп'яніння,
за роками**

Рік	Всього	Алкогольного	Наркотичного, токсичного або психотропного
2016	1198	1172	26
2017	1027	1000	27
2018	932	899	33
2019	909	875	34
2020	879	838	41
2021	730	694	36
2022	578	554	24
2023	717	683	34

ЗАКОН УКРАЇНИ
про внесення змін до Кримінального кодексу України
щодо вдосконалення кримінальної відповідальності за кримінальні
правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту

Верховна Рада України **постановляє:**

І. Внести зміни до Кримінального кодексу України (Відомості Верховної Ради України, 2001 р., № 25-26, ст. 131):

1. Доповнити статтею 11-1 наступного змісту:

«Стаття 11-1. Кваліфікація кримінального правопорушення

1. Кваліфікацією кримінального правопорушення є визначення та юридичне встановлення точної відповідності ознак вчиненого діяння ознакам складу кримінального правопорушення, передбаченого цим Кодексом.

2. Якщо кримінальне правопорушення підпадає під ознаки декількох статей, при кваліфікації застосуванню підлягає лише одна стаття. Якщо щодо кримінального правопорушення, яке підлягає кваліфікації за загальною нормою, є спеціальна норма, застосуванню підлягає виключно спеціальна норма».

2. Статтю 21 доповнити абзацом другим та приміткою наступного змісту:

«У разі вчинення кримінального правопорушення особою, яка страждає на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію, що не виключає осудності, суд при наявності медичного висновку разом із покаранням може призначити примусове лікування.

Примітка. Станом сп'яніння є викликані вживанням алкоголю, наркотичних або інших речовин зміни в організмі, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини.

Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л до 1,5 г/л.

Під станом алкогольного сп'яніння середнього ступеня розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 1,5 г/л до 2,5 г/л.

Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 2,5 г/л і вище».

3. Статтю 22 доповнити частиною четвертою наступного змісту:

«4. Не підлягає кримінальній відповідальності неповнолітня особа, яка досягла віку, передбаченого частинами першою та другою цієї статті, і яка у результаті відставання у психічному розвитку, не пов'язаного з психічним розладом, на момент вчинення суспільно небезпечного діяння не могла повною мірою усвідомлювати фактичний характер і суспільну небезпечність своїх дій (бездіяльності) або керувати ними».

4. Частину першу статті 55 доповнити абзацами п'ятим-шостим наступного змісту:

«У разі вчинення злочину, передбаченого частиною четвертою статті 286, частинами четвертою-сьомою статті 286-1 цього кодексу, застосовується довічне позбавлення права керувати транспортними засобами.

Покарання у виді довічного позбавлення права керувати транспортними засобами підлягає перегляду судом на предмет можливості заміни позбавленням права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання».

Абзац п'ятий вважати абзацом сьомим.

5. У частині першій статті 276:

абзац другий після слова «караються» доповнити словами «штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян»;

абзац другий після слів «виправними роботами на строк до двох років» доповнити словами «або арештом на строк до шести місяців»;

абзац другий після слів «обмеженням волі на строк до трьох років» доповнити словами «або позбавленням волі на строк до двох років».

6. Статтю 276-1 виключити.

7. Абзац перший частини першої статті 282 після слів «вчинення інших дій у повітряному просторі» доповнити словами «вчинене особою, відповідальною за виконання робіт з дотримання правил використання повітряного простору або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи».

8. Статтю 284 виключити.

9. Статтю 285 виключити.

10. У статті 286:

доповнити частиною четвертою наступного змісту:

«4. Діяння, передбачені частинами другою-третьою цієї статті, якщо вони пов'язані із залишенням потерпілого у небезпеці або залишенням місця дорожньо-транспортної пригоди, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до п'ятнадцяти років з довічним позбавленням права керувати транспортними засобами»;

примітку доповнити абзацами другим-третім наступного змісту:

«Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами першою-третьою цієї статті, вжила всіх можливих заходів для надання допомоги потерпілому, покарання не може перевищувати половини максимального розміру, передбаченого санкцією відповідної частини даної статті.

Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами другою-третьою цієї статті, залишила місце дорожньо-транспортної пригоди для надання допомоги потерпілій особі, вона не може бути притягнута до відповідальності за частиною четвертою цієї статті».

11. У статті 286-1:

доповнити частиною першою наступного змісту:

«1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -

карається штрафом до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або громадськими роботами на строк до двохсот годин, або обмеженням волі на строк до двох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років»;

частини першу-четверту вважати відповідно частинами другою-п'ятою;

абзац другий частини четвертої викласти у наступній редакції:

«караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з довічним позбавленням права керувати транспортними засобами»;

абзац другий частини п'ятої викласти у наступній редакції:

«караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з довічним позбавленням права керувати транспортними засобами»;

доповнити частинами шостою-сьомою наступного змісту:

«6. Діяння, передбачене частинами першою-п'ятою цієї статті, вчинене особою, яка не має права керувати транспортними засобами або позбавлена такого права, -

карається позбавленням волі на строк від одного до п'ятнадцяти років з довічним позбавленням права керувати транспортними засобами.

7. Діяння, передбачене частинами четвертою-п'ятою цієї статті, вчинене особою, яка керує транспортним засобом загального користування, - карається позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років із довічним позбавленням права керувати транспортними засобами».

12. Статтю 287 доповнити частиною другою наступного змісту:

«2. Діяння, передбачене частиною першою цієї статті, якщо воно стосується транспортних засобів загального користування, -

карається штрафом від трьох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до семи років, з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого».

13. У статті 290:

у назві після слів «агрегатів транспортного засобу» доповнити словами «збут транспортного засобу із завідомо підробленим ідентифікаційним номером»;

доповнити частиною другою наступного змісту:

«2. Збут транспортного засобу із завідомо підробленим ідентифікаційним номером, -

карається штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадськими роботами на строк до двохсот годин, або пробаційним наглядом на строк до трьох років, або обмеженням волі на той самий строк».

14. Абзац перший частини першої статті 291 після слова «порушення» доповнити словами «пасажиром, пішоходом або іншим учасником руху».

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності з дня, наступного за днем його опублікування.

**Голова Верховної Ради
України**

Пропозиції щодо змін до чинного КК України

Зміст положення (норми) чинного законодавства	Зміст відповідного положення (норми) проєкту акта
Відсутня	Стаття 11-1. Кваліфікація кримінального правопорушення <i>1. Кваліфікацією кримінального правопорушення є визначення та юридичне встановлення точної відповідності ознак вчиненого діяння ознакам складу кримінального правопорушення, передбаченого цим Кодексом.</i> <i>2. Якщо кримінальне правопорушення підпадає під ознаки декількох статей, при кваліфікації застосуванню підлягає лише одна стаття. Якщо щодо кримінального правопорушення, яке підлягає кваліфікації за загальною нормою, є спеціальна норма, застосуванню підлягає виключно спеціальна норма.</i>
Стаття 21. Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції Особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, підлягає кримінальній відповідальності.	Стаття 21. Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції Особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, підлягає кримінальній відповідальності <i>У разі вчинення кримінального правопорушення особою, яка</i>

	<i>страждає на алкоголізм, наркоманію, токсикоманію, що не виключає осудності, суд при наявності медичного висновку разом із покаранням може призначити примусове лікування.</i> <i>Примітка.</i> <i>Станом сп'яніння є викликані вживанням алкоголю, наркотичних або інших речовин зміни в організмі, які не виключають осудності, але знижують увагу чи швидкість реакції або характеризуються послабленням інтелектуальної і вольової сфери психічної діяльності людини.</i> <i>Під станом легкого алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 0,5 г/л до 1,5 г/л.</i> <i>Під станом алкогольного сп'яніння середнього ступеня розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 1,5 г/л до 2,5 г/л.</i> <i>Під станом сильного алкогольного сп'яніння розуміється стан особи з концентрацією алкоголю в крові від 2,5 г/л і вище.</i>
Стаття 22. Вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність 1. Кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення кримінального правопорушення виповнилося шістнадцять років.	Стаття 22. Вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність 1. Кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення кримінального правопорушення виповнилося шістнадцять років.

2. Особи, що вчинили кримінальні правопорушення у віці від чотирнадцяти до шістнадцяти років, підлягають кримінальній відповідальності лише за умисне вбивство (статті 115-117), посягання на життя державного чи громадського діяча, працівника правоохоронного органу, члена громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону або військовослужбовця, судді, народного засідателя чи присяжного у зв'язку з їх діяльністю, пов'язаною із здійсненням правосуддя, захисника чи представника особи у зв'язку з діяльністю, пов'язаною з наданням правової допомоги, представника іноземної держави (статті 112, 348, 379, 400, 443), умисне тяжке тілесне ушкодження (стаття 121, частина третя статей 345, 346, 350, 377, 398), жорстоке поводження з тваринами (стаття 299), умисне середньої тяжкості тілесне ушкодження (стаття 122, частина друга статей 345, 346, 350, 377, 398), диверсію (стаття 113), бандитизм (стаття 257), терористичний акт (стаття 258), захоплення заручників (статті 147 і 349), зґвалтування (стаття 152), сексуальне насильство (стаття 153), крадіжку (стаття 185, частина перша статей 262, 308), грабіж (статті 186, 262, 308), розбій (стаття 187, частина третя статей 262, 308), вимагання (статті 189, 262, 308), умисне знищення або пошкодження майна (частина друга статей 194, 347, 352, 378, частини друга та третя статті 399), пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (стаття 277), угон або

2. Особи, що вчинили кримінальні правопорушення у віці від чотирнадцяти до шістнадцяти років, підлягають кримінальній відповідальності лише за умисне вбивство (статті 115-117), посягання на життя державного чи громадського діяча, працівника правоохоронного органу, члена громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону або військовослужбовця, судді, народного засідателя чи присяжного у зв'язку з їх діяльністю, пов'язаною із здійсненням правосуддя, захисника чи представника особи у зв'язку з діяльністю, пов'язаною з наданням правової допомоги, представника іноземної держави (статті 112, 348, 379, 400, 443), умисне тяжке тілесне ушкодження (стаття 121, частина третя статей 345, 346, 350, 377, 398), жорстоке поводження з тваринами (стаття 299), умисне середньої тяжкості тілесне ушкодження (стаття 122, частина друга статей 345, 346, 350, 377, 398), диверсію (стаття 113), бандитизм (стаття 257), терористичний акт (стаття 258), захоплення заручників (статті 147 і 349), зґвалтування (стаття 152), сексуальне насильство (стаття 153), крадіжку (стаття 185, частина перша статей 262, 308), грабіж (статті 186, 262, 308), розбій (стаття 187, частина третя статей 262, 308), вимагання (статті 189, 262, 308), умисне знищення або пошкодження майна (частина друга статей 194, 347, 352, 378, частини друга та третя статті 399), пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (стаття 277), угон або

захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (стаття 278), незаконне заволодіння транспортним засобом (частини друга, третя статті 289), хуліганство (стаття 296).	захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (стаття 278), незаконне заволодіння транспортним засобом (частини друга, третя статті 289), хуліганство (стаття 296). <i>4. Не підлягає кримінальній відповідальності неповнолітня особа, яка досягла віку, передбаченого частинами першою та другою цієї статті, і яка у результаті відставання у психічному розвитку, не пов'язаного з психічним розладом, на момент вчинення суспільно небезпечного діяння не могла повною мірою усвідомлювати фактичний характер і суспільну небезпечність своїх дій (бездіяльності) або керувати ними.</i>
Стаття 55. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю 1. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю може бути призначене як основне покарання на строк від двох до п'яти років або як додаткове покарання на строк від одного до трьох років. Позбавлення права обіймати певні посади як додаткове покарання у справах, передбачених Законом України «Про очищення влади», призначається на строк п'ять років. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткове покарання за вчинення кримінального правопорушення проти виборчих прав і свобод громадянина,	Стаття 55. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю 1. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю може бути призначене як основне покарання на строк від двох до п'яти років або як додаткове покарання на строк від одного до трьох років. Позбавлення права обіймати певні посади як додаткове покарання у справах, передбачених Законом України «Про очищення влади», призначається на строк п'ять років. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткове покарання за вчинення кримінального правопорушення проти виборчих прав і свобод громадянина,

передбачених статтями 157-160 цього Кодексу, призначається на строк п'ять років.

Позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до десяти років.

Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як основне або додаткове покарання за вчинення кримінальних правопорушень проти основ національної безпеки України, передбачених статтями 111-1, 111-2 цього Кодексу, призначається на строк від десяти до п'ятнадцяти років.

2. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткове покарання може бути призначене й у випадках, коли воно не передбачене в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу за умови, що з урахуванням характеру кримінального правопорушення, вчиненого за посадою або

передбачених статтями 157-160 цього Кодексу, призначається на строк п'ять років.

Позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до десяти років.

У разі вчинення злочину, передбаченого частиною четвертою статті 286, частинами четвертою-сьомою статті 286-1 цього кодексу, застосовується довічне позбавлення права керувати транспортними засобами.

Покарання у виді довічного позбавлення права керувати транспортними підлягає перегляду судом на предмет можливості заміни позбавленням права керувати транспортними засобами на певний строк через 25 років відбуття покарання.

Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як основне або додаткове покарання за вчинення кримінальних правопорушень проти основ національної безпеки України, передбачених статтями 111-1, 111-2 цього Кодексу, призначається на строк від десяти до п'ятнадцяти років.

2. Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткове покарання може бути призначене й у випадках, коли воно не передбачене в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу за умови, що з урахуванням характеру кримінального правопорушення, вчиненого за посадою або

у зв'язку із заняттям певною діяльністю, особи засудженого та інших обставин справи суд визнає за неможливе збереження за ним права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю. 3. При призначенні позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткового покарання до арешту, обмеження волі, тримання в дисциплінарному батальйоні військовослужбовців або позбавлення волі на певний строк - воно поширюється на увесь час відбування основного покарання і, крім цього, на строк, встановлений вироком суду, що набрав законної сили. При цьому строк додаткового покарання обчислюється з моменту відбуття основного покарання, а при призначенні покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткове до інших основних покарань, а також у разі застосування статті 77 цього Кодексу - з моменту набрання законної сили вироком.	у зв'язку із заняттям певною діяльністю, особи засудженого та інших обставин справи суд визнає за неможливе збереження за ним права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю. 3. При призначенні позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткового покарання до арешту, обмеження волі, тримання в дисциплінарному батальйоні військовослужбовців або позбавлення волі на певний строк - воно поширюється на увесь час відбування основного покарання і, крім цього, на строк, встановлений вироком суду, що набрав законної сили. При цьому строк додаткового покарання обчислюється з моменту відбуття основного покарання, а при призначенні покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю як додаткове до інших основних покарань, а також у разі застосування статті 77 цього Кодексу - з моменту набрання законної сили вироком.
Стаття 276. Порухення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту 1. Порухення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, -	Стаття 276. Порухення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту 1. Порухення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, -

караються виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на строк до трьох років. 2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, - караються позбавленням волі на строк від двох до семи років. 3. Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років.	караються <i>штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян</i> або виправними роботами на строк до двох років, <i>або арештом на строк до шести місяців</i>, або обмеженням волі на строк до трьох років, <i>або позбавленням волі на строк до двох років</i>. 2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, - караються позбавленням волі на строк від двох до семи років. 3. Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років.
Стаття 276-1. Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин - карається виправними роботами на строк до двох років або позбавленням волі на строк до трьох років.	Стаття 276-1. {Статтю 276-1 виключено}

Стаття 282. Порухення правил використання повітряного простору 1. Порухення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів, - караються штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років. 2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди, - караються позбавленням волі на строк від двох до п'яти років. 3. Діяння, передбачені частиною першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років.	Стаття 282. Порухення правил використання повітряного простору 1. Порухення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, <i>вчинене особою, відповідальною за виконання робіт з дотримання правил використання повітряного простору або за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи</i>, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів, - караються штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років. 2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди, - караються позбавленням волі на строк від двох до п'яти років. 3. Діяння, передбачені частиною першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років.
Стаття 284. Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха	Стаття 284. <i>{Статтю 284 виключено}</i>

Ненадання допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном екіпажу та пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, - карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або пробаційним наглядом на строк до двох років, або обмеженням волі на той самий строк.	
Стаття 285. Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден Неповідомлення капітаном судна іншому судну, що зіткнулося з ним на морі, назви і порту приписки свого судна, а також місця свого відправлення та призначення, незважаючи на наявність можливості подати ці відомості, - карається штрафом до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або пробаційним наглядом на той самий строк.	Стаття 285. {Статтю 285 виключено}
Стаття 286. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами 1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації	Стаття 286. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами 1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації

транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, -

карається штрафом від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років.

2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження, -

караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років.

транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження,

карається штрафом від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років.

2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження, -

караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років.

4. Діяння, передбачені частинами другою-третьою цієї статті, якщо вони пов'язані із залишенням потерпілого у небезпеці або залишенням місця дорожньо-транспортної пригоди, -

Примітка. Під транспортними засобами в цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.	<i>караються позбавленням волі на строк п'яти до п'ятнадцяти років з довічним позбавленням права керувати транспортними засобами.</i> Примітка. Під транспортними засобами в цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. <i>Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами першою-третьою цієї статті, вжила всіх можливих заходів для надання допомоги потерпілому, покарання не може перевищувати половини максимального розміру, передбаченого санкцією відповідної частини даної статті.</i> <i>Якщо особа, яка вчинила діяння, передбачене частинами другою-третьою цієї статті, залишила місце дорожньо-транспортної пригоди для надання допомоги потерпілій особі, вона не може бути притягнута до відповідальності за частиною четвертою цієї статті.</i>
Стаття 286-1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння	Стаття 286-1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння <i>1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним</i>

1. Порухшення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, - караються позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років. 2. Ті самі діяння, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження, - караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від	<i>засобом у стані сильного алкогольного сп'яніння, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -</i> <i>карається штрафом до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або громадськими роботами на строк до двохсот годин, або обмеженням волі на строк до двох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років</i> 2. Порухшення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, - караються позбавленням волі на строк до трьох років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від трьох до п'яти років. 3. Ті самі діяння, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони заподіяли потерпілому тяжке тілесне ушкодження, - караються позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на
--	---

п'яти до восьми років.

3. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили смерть потерпілого, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від п'яти до десяти років.

4. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -

караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від семи до десяти років.

строк від п'яти до восьми років.

4. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили смерть потерпілого, -

караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з **довічним** позбавленням права керувати транспортними засобами.

5. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, якщо вони спричинили загибель кількох осіб, -

караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з **довічним** позбавленням права керувати транспортними засобами.

6. Діяння, передбачене частинами першою-п'ятою цієї статті, вчинене особою, яка не має права керувати транспортними засобами або позбавлена такого права, -

карається позбавленням волі на строк від одного до п'ятнадцяти років з довічним позбавленням права керувати транспортними засобами.

7. Діяння, передбачене частинами четвертою-п'ятою цієї

	<i>статті, вчинене особою, яка керує транспортним засобом загального користування, -</i> <i>карається позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років із довічним позбавленням права керувати транспортними засобами.</i>
Стаття 287. Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації Випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, або не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух, вчинене особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть, - караються штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років, з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за	Стаття 287. Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації <i>1.</i> Випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, або не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух, вчинене особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть, - караються штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років, з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за

технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого.	технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого. <i>2. Діяння, передбачене частиною першою цієї статті, якщо воно стосується транспортних засобів загального користування, - карається штрафом від трьох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до семи років, з позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого.</i>
Стаття 290. Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу Знищення, підробка або заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова, або заміна без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу - караються штрафом від ста п'ятдесяти до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або пробаційним наглядом на строк до трьох років, або обмеженням волі на той самий строк.	Стаття 290. Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, <i>збут транспортного засобу із завідомо підробленим ідентифікаційним номером</i> <i>1.</i> Знищення, підробка або заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова, або заміна без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу - караються штрафом від ста п'ятдесяти до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або пробаційним наглядом на строк до трьох років, або обмеженням волі на той самий строк.

	<i>2. Збут транспортного засобу із завідомо підробленим ідентифікаційним номером,</i> <i>карається штрафом від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадськими роботами на строк до двохсот годин, або пробаційним наглядом на строк до трьох років, або обмеженням волі на той самий строк.</i>
Стаття 291. Порушення чинних на транспорті правил Порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також нормативно-правових актів, норм і правил виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, - карається штрафом від двох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років.	Стаття 291. Порушення чинних на транспорті правил Порушення <i>пасажиром, пішоходом або іншим учасником руху</i> чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки, - карається штрафом від двох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Miroshnichenko Natalya, Radkovska Iryna. Subjects of Criminal Offences in the Field of Traffic Safety and Operation of Water Transport. *Підприємництво, господарство і право*. 2022. № 1. Р. 80-88. DOI: <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2022.1.13>

2. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Актуальні проблеми держави і права*. Одеса: видавничий дім «Гельветика», 2023. № 100. С. 118-126. DOI: <https://doi.org/10.32782/apdp.v100.2023.14>

3. Радковська І.С. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за законодавством деяких країн-членів ТРАСЕКА. *Право і суспільство*. 2024. № 1. Т. 2. С. 387-391. DOI: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2024.1.2.58>

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

4. Садолінська І. С. Категорія спеціального суб'єкта у кримінальному праві. *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. студент. наук. конф. (Одеса, 28 листопада 2015 р.)*. 2015. Т. 3. С. 168-170.

5. Садолінська І. С. Співвідношення спеціального суб'єкта злочину та юридичної особи. *Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 21-23 квітня 2016 р.)*. Ужгородський національний університет; За заг. ред. В.І. Смоланки, О.Я. Рогача, Я.В. Лазура. Ужгород: Аутодор-Шарк, 2016. С. 436-440.

6. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.* Тернопіль: Вектор, 2016. Т. 2. С. 184-186.

7. Садолінська І. С. Проблема дискримінації за ознаками статі та віку у системі покарань за Кримінальним кодексом України. *Актуальні проблеми теорії кримінальної законотворчості та практики правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Одеса, 27 груд. 2016 р.): відпов. ред. д.ю.н., професор В. О. Туляков, упор.: В. О. Туляков, Ю. Ю. Коломієць, О. В. Степаненко.* НУ«ОЮА», Каф. крим. прав., Одеський місцевий осередок ГО «Всеукраїнська асоціація кримінального права». Одеса, 2016. С. 209-214.

8. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів у сфері транспорту. *Юридична газета.* 2018. № 26 (628). С. 12-13. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/kriminalne-pravo-ta-proces/subekti-zlochiniv-u-sferi-transportu.html>

9. Radkovska Iryna. Responsibility for Criminal Offences in the Field of Water Transport According to Criminal Legislation of Ukraine. *The Ukrainian Journal of Business Law.* 2021. No. 1-2 (19) P. 28-29.

10. Мирошниченко Н. А., Радковська І. С. Деякі питання щодо суб'єкта кримінального правопорушення за проєктом Кримінального кодексу України. *Матеріали міжнародної наукової конференції «Проблеми впровадження нового Кримінального кодексу в правову систему України» (м. Харків, 07 квітня 2021 року).* Харків «Право», 2021. С. 98.

11. Радковська І. С. Дія Кримінального кодексу України у просторі (за проєктом нового Кримінального кодексу України). *Кримінальна юстиція сучасної України: виклики та перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присв. до 75-річчя д.ю.н., проф. Ю. П. Аленіна (м. Одеса, 20 лист. 2021 р.); відп. ред.: Л. І. Аркуша, О. О. Торбас, В. А. Завтур; НУ*

«ОЮА». Одеса, 2021. С. 254-259.

12. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні: матеріали V Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 10 грудня 2021 р.); за заг. ред. І. В. Красницького*. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. С. 290-294.

13. Радковська І.С. Щодо поняття спеціальної (професійної) осудності. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Кримінально-правова правотворчість: визначення та значення» (м. Одеса, 28 травня 2021 року)*. Одеса, 2021. С. 242.

14. Радковська І. С. Суб'єкт кримінально протиправного діяння за кримінальними кодексами України та Республіки Польща: порівняльна характеристика. *Матеріали круглого столу «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи» (м. Львів, 11 червня 2021 року)*. Львів, 2021. С. 72-77.

15. Радковська І. С. Необережні кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Збірник тез круглого столу «Необережні кримінальні правопорушення: проблеми теорії та практики» (м. Київ, 28 січня 2022 року)*. Київ, 2022. С. 117-124.

16. Радковська І. С. Деякі новели Особливої частини Кримінального кодексу України. *Збірник тез доповідей та наукових повідомлень учасників науково-практичної конференції «Юридичні новели під час воєнного стану» (м. Харків, 13 червня 2022 року)*. Харків, 2022. С. 32-34.

17. Радковська І. С. Співвідношення понять «спеціальний суб'єкт» та «спеціальна (професійна) осудність». *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття» (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права): у 2 т.: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2022 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова*. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Т. 2. С. 344-346.

18. Радковська І. С. Визначення піратства у міжнародних актах та кримінальному законодавстві України: порівняльний аналіз. *Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи: матеріали Круглого столу (23 вересня 2022 року); упор. І.В. Гловюк, Н.Р. Лащук, В.В. Навроцька, І.Р. Серкевич, Н.І. Устрицька*. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. С. 75-78.

19. Радковська І.С. Неповнолітні як суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Матеріали всеукраїнської наукової конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку» (м. Одеса, 18 листопада 2022 року)*. Одеса, 2022. С. 197-201.

20. Радковська І.С. Тенденції щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану. *«Завдання кримінального права в умовах надзвичайного стану»*. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 25-річчю утворення Національного університету «Одеська юридична академія». Одеса, 9 грудня 2022 року. Укладачі: Є. Л. Стрельцов, В. П. Кедик. Відп. редактор Є. Л. Стрельцов. Одеса: ПРЦ НАПрН України, НУ «ОЮА», 2022. С. 113-116.

21. Радковська І.С. Кримінальні проступки проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Альманах наукових праць «Новітні кримінально-правові дослідження – 2023»*. Миколаїв: «Іліон», 2023. С. 89-97.

22. Радковська І. С. До питання відповідальності та покарання за деякі кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2023 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова*. Одеса : Видавництво «Юридика», 2023. Т. 2. С. 265-268.

23. Радковська. І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху

та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Консервативно-ліберальні ідеї Одеської школи кримінального права: матеріали Одеської наук.-практ. конф. (м. Одеса, 24 лист. 2023 р.); відп. ред. проф. Ю. Ю. Коломієць. Одеса: Видавництво «Юридика», 2024. С. 227-232.*

24. Мирошниченко Н.А., Радковська І.С. Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані сп'яніння. *Збірник матеріалів VII Всеукраїнської науково-практичної конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 8 грудня 2023 року). Львів, 2023. С. 556-560.*

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ МАТЕРІАЛІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Основні положення дисертаційного дослідження обговорювалися на засіданнях кафедри кримінального права Національного університету «Одеська юридична академія», висвітлені у доповідях на науково-практичних

конференціях: всеукраїнській студентській науковій конференції «Верховенство права очима правників-початківців» (28 листопада 2015 року, м. Одеса); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Закарпатські правові читання» (21-23 квітня 2016 року, м. Ужгород); всеукраїнській конференції молодих вчених та студентів «Аеро-2016. Космічне та повітряне право» (24 листопада 2016 року, м. Київ); міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Актуальні проблеми теорії кримінальної законотворчості та практики правозастосування» (27 грудня 2016 року, місто Одеса); на міжнародній науково-практичній конференції «Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття» (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права) (17 червня 2022 року, місто Одеса); міжнародній науково-практичній конференції «Завдання кримінального права в умовах надзвичайного стану», присвяченій 25-річчю утворення Національного університету «Одеська юридична академія» (9 грудня 2022 року, м. Одеса); V Всеукраїнській науково-практичній конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (10 грудня 2021 року, м. Львів); круглому столі «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи» (м. Львів, 23 вересня 2022 року); міжнародній науково-практичній конференції «Кримінальна юстиція сучасної України: виклики та перспективи», присвяченій до 75-річчя д.ю.н., проф. Ю. П. Аленіна (м. Одеса, 20 лист. 2021 р.); міжнародній науковій конференції «Проблеми впровадження нового Кримінального кодексу в правову систему

України» (м. Харків, 07 квітня 2021 року); круглому столі «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи» (м. Львів, 11 червня 2021 року); міжнародній науково-практичній конференції «Кримінально-правова правотворчість: визначення та значення» (м. Одеса, 28 травня 2021 року); круглому столі «Необережні кримінальні правопорушення: проблеми теорії та практики» (м. Київ, 28 січня 2022 року); науково-практичній конференції «Юридичні новели під час воєнного стану» (м. Харків, 13 червня 2022 року); Всеукраїнській науковій конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку» (м. Одеса, 18 листопада 2022 року); міжнародній науково-практичній конференції «Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів ХХІ століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень» (м. Одеса, 19 травня 2023 року); VII Всеукраїнській науково-практичній конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 8 грудня 2023 року); Одеській науково-практичній конференції «Консервативно-ліберальні ідеї Одеської школи кримінального права» (м. Одеса, 24 листопада 2023 року); міжнародній науково-практичній конференції «Європейські орієнтири розвитку України: науково-практичний вимір в умовах воєнних викликів» (м. Одеса, 26 квітня 2024 року).

АКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ


ПІДТВЕРДЖУЮ»
 Ректор Національного університету
 «Одеська юридична академія»
 професор **О. ГОДОЩАК**

 2024 року

АКТ

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Радковської Ірини Сергіївни
на тему «Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту» на здобуття наукового ступеня вищої освіти доктора філософії за спеціальністю 081 — «право» в освітній процес Національного університету «Одеська юридична академія»

Комісія у складі: голови – першого проректора, доктора юридичних наук, професора М. АРАКЕЛЯНА, членів комісії: проректора з навчальної роботи, доктора юридичних наук, професора Г. УЛЬЯНОВОЇ; декана факультету прокуратури та слідства (кримінальної юстиції), кандидата юридичних наук, доцента С. СТАРОДУБОВА; завідувача кафедри кримінального права, доктора юридичних наук, доцента О. СТЕПАНЕНКО; начальника навчально-методичного відділу Л. КУЗНЕЦОВОЇ, склали цей акт про те, що результати дисертаційного дослідження аспірантки кафедри кримінального права Національного університету «Одеська юридична академія» Радковської Ірини Сергіївни на тему «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» використовуються в навчальному процесі Національного університету «Одеська юридична академія» при викладанні навчальних дисциплін: «Кримінальне право України» (теми «Суб'єкт кримінального правопорушення», «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»), «Кваліфікація кримінальних правопорушень: теорія та практика» (теми «Склад кримінального правопорушення як правова підстава кваліфікації кримінальних правопорушень», «Кваліфікація кримінальних правопорушень при конкуренції кримінально-правових норм»), «Сучасні проблеми кримінального права та кримінального процесу» та у підготовці навчальних посібників, курсів лекцій, практикумів із зазначених дисциплін, а також у науково-дослідній роботі здобувачів вищої освіти.

Рекомендовано до використання наступні публікації:

1. Miroshnichenko Natalya, Radkovska Iryna. Subjects of Criminal Offences in the Field of Traffic Safety and Operation of Water Transport. *Підприємництво, господарство і право*. 2022. № 1. Р. 80-88. URL: <http://pgp->

journal.kiev.ua/archive/2022/1/13.pdf

2. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Актуальні проблеми держави і права*. Одеса: видавничий дім «Гельветика», 2023. № 100. С. 118-126. URL: <http://apdp.in.ua/v100/14.pdf>

3. Садолінська І. С. Категорія спеціального суб'єкта у кримінальному праві. *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. студент. наук. конф. (Одеса, 28 листопада 2015 р.)*. 2015. Т. 3. С. 168-170.

4. Садолінська І. С. Співвідношення спеціального суб'єкта злочину та юридичної особи. *Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (Ужгород, 21-23 квітня 2016 р.)*. Ужгородський національний університет; За заг. ред. В.І. Смоланки, О.Я. Рогаща, Я.В. Лазура. Ужгород: Аутодор-Шарк, 2016. С. 436-440.

5. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.* Тернопіль: Вектор, 2016. Т. 2. С. 184-186.

6. Садолінська І. С. Проблема дискримінації за ознаками статі та віку у системі покарань за Кримінальним кодексом України. *Актуальні проблеми теорії кримінальної законотворчості та практики правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Одеса, 27 груд. 2016 р.)*: відпов. ред. д.ю.н., професор В. О. Туляков, упор.: В. О. Туляков, Ю. Ю. Коломієць, О. В. Степаненко. НУ «ОЮА», Каф. крим. прав., Одеський місцевий осередок ГО «Всеукраїнська асоціація кримінального права». Одеса, 2016. С. 209-214.

7. Radkovska Iryna. Responsibility for Criminal Offences in the Field of Water Transport According to Criminal Legislation of Ukraine. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2021. No. 1-2 (19) P. 28-29.

8. Мирошніченко Н. А., Радковська І. С. Деякі питання щодо суб'єкта кримінального правопорушення за проектом Кримінального кодексу України. *Матеріали міжнародної наукової конференції «Проблеми впровадження нового Кримінального кодексу в правову систему України» (м. Харків, 07 квітня 2021 року)*. Харків «Право», 2021. С. 98.

9. Радковська І. С. Дія Кримінального кодексу України у просторі (за проектом нового Кримінального кодексу України). *Кримінальна юстиція сучасної України: виклики та перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присв. до 75-річчя д.ю.н., проф. Ю. П. Аленіна (м. Одеса, 20 лист. 2021 р.)*; відп. ред.: Л. І. Аркуша, О. О. Торбас, В. А. Завтур; НУ «ОЮА». Одеса, 2021. С. 254-259.

10. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні: матеріали V Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 10 грудня 2021 р.)*; за заг. ред. І. В. Красницького. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. С. 290-294.

11. Радковська І.С. Щодо поняття спеціальної (професійної) осудності. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Кримінально-правова правотворчість: визначення та значення»* (м. Одеса, 28 травня 2021 року). Одеса, 2021. С. 242.

12. Радковська І. С. Суб'єкт кримінально протиправного діяння за кримінальними кодексами України та Республіки Польща: порівняльна характеристика. *Матеріали круглого столу «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи»* (м. Львів, 11 червня 2021 року). Львів, 2021. С. 72-77.

13. Радковська І. С. Необережні кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Збірник тез круглого столу «Необережні кримінальні правопорушення: проблеми теорії та практики»* (м. Київ, 28 січня 2022 року). Київ, 2022. С. 117-124.

14. Радковська І. С. Деякі новели Особливої частини Кримінального кодексу України. *Збірник тез доповідей та наукових повідомлень учасників науково-практичної конференції «Юридичні новели під час воєнного стану»* (м. Харків, 13 червня 2022 року). Харків, 2022. С. 32-34.

15. Радковська І. С. Співвідношення понять «спеціальний суб'єкт» та «спеціальна (професійна) осудність». *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття»* (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права): у 2 т.: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2022 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Т. 2. С. 344-346.

16. Радковська І. С. Визначення піратства у міжнародних актах та кримінальному законодавстві України: порівняльний аналіз. *Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи: матеріали Круглого столу* (23 вересня 2022 року); упор. І.В. Гловюк, Н.Р. Лацук, В.В. Навроцька, І.Р. Серкевич, Н.І. Устрицька. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. С. 75-78.

17. Радковська І.С. Неповнолітні як суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Матеріали всеукраїнської наукової конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку»* (м. Одеса, 18 листопада 2022 року). Одеса, 2022. С. 197-201.

18. Радковська І.С. Тенденції щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану. *«Завдання кримінального права в умовах надзвичайного стану». Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 25-річчю утворення Національного університету «Одеська юридична академія»*. Одеса, 9 грудня 2022 року. Укладачі: Є. Л. Стрельцов, В. П. Кедик. Відп. редактор Є. Л. Стрельцов. Одеса: ПРЦ НАПрН України, НУ «ОЮА», 2022. С. 113-116.

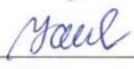
19. Радковська І.С. Кримінальні проступки проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Альманах наукових праць «Новітні кримінально-правові дослідження – 2023»*. Миколаїв: «Іліон», 2023. С. 89-97.

20. Радковська І. С. До питання відповідальності та покарання за деякі кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2023 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова*. Одеса : Видавництво «Юридика», 2023. Т. 2. С. 265-268.

21. Радковська. І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Консервативно-ліберальні ідеї Одеської школи кримінального права: матеріали Одеської наук.-практ. конф. (м. Одеса, 24 лист. 2023 р.); відп. ред. проф. Ю. Ю. Коломієць*. Одеса: Видавництво «Юридика», 2024. С. 227-232.

22. Мирошниченко Н.А., Радковська І.С. Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані сп'яніння. *Збірник матеріалів VII Всеукраїнської науково-практичної конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 8 грудня 2023 року)*. Львів, 2023. С. 556-560.

Голова комісії  проф. М.Р. Аракелян

Члени комісії  проф. Г.О. Ульянова

 доц. С.В. Стародубов

 доц. О.В. Степаненко

 Л.В. Кузнецова



АКТ
впровадження результатів дисертації
Радковської Ірини Сергіївни
«Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації
транспортів» на здобуття наукового ступеня вищої освіти доктора
філософії спеціальності 081 — «право» в діяльність Південного
міжрегіонального управління Міністерства юстиції
(м. Одеса)

Комісія у складі: голови - заступника начальника Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) Ольги Валеріївни ЗАХАРОВОЇ, членів комісії - начальника Управління банкрутства Дмитра Юрійовича ПОРОШИНА; начальника Управління бухгалтерського обліку та планово-фінансової діяльності - головного бухгалтера Валентини Андріївни СТУПАР, склали цей акт про те, що наукові статті та тези до міжнародних конференцій за результатами дисертації аспірантки кафедри кримінального права Національного університету «Одеська юридична академія» Радковської І.С. на тему «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспортів», поданої на здобуття наукового ступеня вищої освіти доктора філософії спеціальності 081 — «право», впроваджені у рамках практичної діяльності Південного міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса).

Рекомендовано до використання у робочому процесі наступні публікації І.С. Радковської:

1. Miroshnichenko Natalya, Radkovska Iryna. Subjects of Criminal Offences in the Field of Traffic Safety and Operation of Water Transport. *Підприємництво, господарство і право*. 2022. № 1. Р. 80-88. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2022/1/13.pdf>

2. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспортів за КК ФРН. *Актуальні проблеми держави і права*. Одеса: видавничий дім «Гельветика», 2023. № 100. С. 118-126. URL: <http://apdp.in.ua/v100/14.pdf>

3. Садолінська І. С. Категорія спеціального суб'єкта у кримінальному праві. *Верховенство права очима правників-початківців: матеріали Всеукр. студент. наук. конф. (Одеса, 28 листопада 2015 р.)*. 2015. Т. 3. С. 168-170.

4. Садолінська І. С. Співвідношення спеціального суб'єкта злочину та юридичної особи. *Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної*

конференції (Ужгород, 21-23 квітня 2016 р.). Ужгородський національний університет; За заг. ред. В.І. Смоланки, О.Я. Рогача, Я.В. Лазура. Ужгород: Аутодор-Шарк, 2016. С. 436-440.

5. Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *АЕРО-2016. Повітряне і космічне право: Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, м. Київ, Національний авіаційний університет, 24 листопада 2016 р.* Тернопіль: Вектор, 2016. Т. 2. С. 184-186.

6. Садолінська І. С. Проблема дискримінації за ознаками статі та віку у системі покарань за Кримінальним кодексом України. *Актуальні проблеми теорії кримінальної законотворчості та практики правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (м. Одеса, 27 груд. 2016 р.):* відпов. ред. д.ю.н., професор В. О. Туляков, упор.: В. О. Туляков, Ю. Ю. Коломієць, О. В. Степаненко. НУ«ОЮА», Каф. крим. прав., Одеський місцевий осередок ГО «Всеукраїнська асоціація кримінального права». Одеса, 2016. С. 209-214.

Садолінська І. С. Суб'єкти злочинів у сфері транспорту. *Юридична газета.* 2018. № 26 (628). С. 12-13. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/kriminalne-pravo-ta-proces/subekti-zlochiniv-u-sferi-transportu.html>

7. Radkovska Iryna. Responsibility for Criminal Offences in the Field of Water Transport According to Criminal Legislation of Ukraine. *The Ukrainian Journal of Business Law.* 2021. No. 1-2 (19) P. 28-29.

8. Мирошниченко Н. А., Радковська І. С. Деякі питання щодо суб'єкта кримінального правопорушення за проектом Кримінального кодексу України. *Матеріали міжнародної наукової конференції «Проблеми впровадження нового Кримінального кодексу в правову систему України» (м. Харків, 07 квітня 2021 року).* Харків «Право», 2021. С. 98.

9. Радковська І. С. Дія Кримінального кодексу України у просторі (за проектом нового Кримінального кодексу України). *Кримінальна юстиція сучасної України: виклики та перспективи : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присв. до 75-річчя д.ю.н., проф. Ю. П. Аленіна (м. Одеса, 20 лист. 2021 р.); відп. ред.: Л. І. Аркуша, О. О. Торбас, В. А. Завтур; НУ «ОЮА».* Одеса, 2021. С. 254-259.

10. Радковська І.С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні: матеріали V Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Львів, 10 грудня 2021 р.); за заг. ред. І. В. Красницького.* Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. С. 290-294.

11. Радковська І.С. Щодо поняття спеціальної (професійної) осудності. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Кримінально-правова правотворчість: визначення та значення» (м. Одеса, 28 травня 2021 року).* Одеса, 2021. С. 242.

12. Радковська І. С. Суб'єкт кримінально протиправного діяння за кримінальними кодексами України та Республіки Польща: порівняльна

характеристика. *Матеріали круглого столу «Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи»* (м. Львів, 11 червня 2021 року). Львів, 2021. С. 72-77.

13. Радковська І. С. Необережні кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Збірник тез круглого столу «Необережні кримінальні правопорушення: проблеми теорії та практики»* (м. Київ, 28 січня 2022 року). Київ, 2022. С. 117-124.

14. Радковська І. С. Деякі новели Особливої частини Кримінального кодексу України. *Збірник тез доповідей та наукових повідомлень учасників науково-практичної конференції «Юридичні новели під час воєнного стану»* (м. Харків, 13 червня 2022 року). Харків, 2022. С. 32-34.

15. Радковська І. С. Співвідношення понять «спеціальний суб'єкт» та «спеціальна (професійна) осудність». *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів ХХІ століття* (до 25-річчя Національного університету «Одеська юридична академія» та 175-річчя Одеської школи права): у 2 т.: матеріали Міжнар.наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 червня 2022 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Т. 2. С. 344-346.

16. Радковська І. С. Визначення піратства у міжнародних актах та кримінальному законодавстві України: порівняльний аналіз. *Кримінальна юстиція в Україні: реалії та перспективи: матеріали Круглого столу (23 вересня 2022 року); упор. І.В. Гловюк, Н.Р. Лащук, В.В. Навроцька, І.Р. Серкевич, Н.І. Устрицька*. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2022. С. 75-78.

17. Радковська І.С. Неповнолітні як суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Матеріали всеукраїнської наукової конференції молодих вчених «Сталий розвиток суспільства та держави: сучасні виклики та перспективи розвитку»* (м. Одеса, 18 листопада 2022 року). Одеса, 2022. С. 197-201.

18. Радковська І.С. Тенденції щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в умовах воєнного стану. *«Завдання кримінального права в умовах надзвичайного стану». Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 25-річчю утворення Національного університету «Одеська юридична академія»*. Одеса, 9 грудня 2022 року. Укладачі: Є. Л. Стрельцов, В. П. Кедик. Відп. редактор Є. Л. Стрельцов. Одеса: ПРЦ НАПрН України, НУ «ОЮА», 2022. С. 113-116.

19. Радковська І.С. Кримінальні проступки проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Альманах наукових праць «Новітні кримінально-правові дослідження – 2023»*. Миколаїв: «Іліон», 2023. С. 89-97.

20. Радковська І. С. До питання відповідальності та покарання за деякі кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів ХХІ століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2023 р.); за загальною редакцією С. В. Ківалова*. Одеса : Видавництво «Юридика», 2023.

Т. 2. С. 265-268.

21. Радковська. І. С. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК ФРН. *Консервативно-ліберальні ідеї Одеської школи кримінального права: матеріали Одеської наук.-практ. конф. (м. Одеса, 24 лист. 2023 р.); відп. ред. проф. Ю. Ю. Коломієць*. Одеса: Видавництво «Юридика», 2024. С. 227-232.

22. Мирошниченко Н.А., Радковська І.С. Кримінальна відповідальність за кримінальні правопорушення, вчинені у стані сп'яніння. *Збірник матеріалів VII Всеукраїнської науково-практичної конференції «Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні» (м. Львів, 8 грудня 2023 року)*. Львів, 2023. С. 556-560.

Голова комісії

Члени комісії

Ольга ЗАХАРОВА

Дмитро ПОРОШИН

Валентина СТУПАР