

Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.

4. Кримінальний кодекс України: Закон України № 2341-III від 05.04.2001. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25. Ст. 131.

5. Меморандум про гарантії безпеки у зв'язку з приєднанням України до Договору про нерозповсюдження ядерної зброї: Меморандум від 05.12.1994. *Офіційний вісник України*. 2007. № 13. С. 123. Ст. 507.

6. Нюрнберзький кодекс. 1947.

Науковий керівник: д-р.юрид.наук, професор Стрельцов Є.Л.

Радковська Ірина Сергіївна

аспірантка 4-го року навчання кафедри кримінального права
Національного університету «Одеська юридична академія»

НЕПОВНОЛІТНІ ЯК СУБ'ЄКТИ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Відповідно до частини 1 статті 1187 ЦК України, джерелом підвищеної небезпеки є, зокрема, діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб [2]. З огляду на підвищену небезпеку посягань на дану категорію суспільних відносин та потребу їх ретельної охорони, в Особливій частині КК України міститься розділ XI, присвячений кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

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 (стаття 277 КК України), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (стаття 278 КК України), незаконне заволодіння транспортним засобом (частини 2, 3 статті 289 КК України) відповідальність передбачена вже з 14-річного віку [1].

Згідно з Єдиним звітом про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-жовтень 2022 року, розміщеним на офіційному веб-сайті Офісу Генерального прокурора [5], за вказаний період було

виявлено 2896 осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, із них 2819 – повнолітні та 77 – неповнолітні у віці 14-17 років. Таким чином, частка неповнолітніх становить 2,7 %. Що стосується вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту неповнолітніми, то розподіл за віковими групами має наступний вигляд: 14-15 років – 23 злочини, 16-17 років – 54 злочини. Серед 23 злочинів, вчинених неповнолітніми у віці 14-15 років, 2 – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, 21 – незаконне заволодіння транспортним засобом (у 6 випадках – автомобілем). Серед злочинів, вчинених неповнолітніми у віці 16-17 років, 15 – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, при цьому у 3 випадках зі спричиненням смерті потерпілого, 36 – незаконне заволодіння транспортним засобом (у 7 випадках – автомобілем), 4 – інші.

Відповідно до аналогічного звіту за січень-грудень 2021 року [6], кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту було вчинено 5523 суб'єктами, із них 5302 особи – повнолітні і 221 неповнолітній. Таким чином, частка неповнолітніх становить 4 %. Що стосується вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту неповнолітніми, то розподіл за віковими групами має наступний вигляд: 14-15 років – 64 злочини, 16-17 років – 157 злочинів. Серед злочинів, які було вчинено неповнолітніми у віці 14-15 років, 8 – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, у 2 випадках зі спричинення смерті потерпілого, 56 – незаконне заволодіння транспортним засобом (у 14 випадках – автомобілем). Особи у віці 16-17 років вчинили: 39 порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (5 із них спричинили смерть потерпілого), та 119 злочинів, які полягали у незаконному заволодінні транспортним засобом (у 42 випадках – автомобілем), та 1 інше кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Як бачимо, статистична звітність за останніх 2 роки свідчить про те, що, незважаючи на порівняно невеликий відсоток неповнолітніх у загальній кількості суб'єктів досліджуваного виду кримінальних правопорушень, серед неповнолітніх все ж наявна тенденція до вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. 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.

На жаль, суспільство систематично сколихують жахливі новини про ДТП з летальними наслідками за участю неповнолітніх. Так, наприклад, на веб-сайті «Прочерк» повідомляється, що ювенальними прокурорами 10.05.2022 скеровано до суду обвинувальний акт у кримінальному провадженні за фактом скоєння неповнолітнім ДТП, внаслідок якої смертельно травмований інший неповнолітній. Дії водія, необачність якого вартувала життя потерпілому, кваліфіковано за частиною 2 статті 286 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом, що спричинили смерть потерпілого) [9].

До сьогоднішнього дня триває судовий розгляд кримінального провадження щодо смертельної ДТП у Харкові за участі неповнолітнього водія «Infinity», яка сталася 26 жовтня 2021 року [8]. 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 частиною 1 статті 122 КУпАП (перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху) та частиною 2 статті 126 КУпАП (керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом) [7].

Тим не менше, незважаючи на зазначені тенденції, у Верховній Раді України зареєстрували проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо керування автомобілями» № 8039 від 16 вересня 2022 року [3], яким планується внести зміни до частини 2 статті 15 Закону України «Про дорожній рух», відповідно до яких право керування автомобілями з автоматичною коробкою передач (категорії В) буде надано 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 [4] з

огляду на наступне. Відповідно до статей 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 пункту 289 Плану заходів з імплементації Угоди, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 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. (b) 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 суперечитиме 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.

Отже, проаналізувавши статистичні дані та судову практику, можемо цілком підтримати висновок, наданий Головним науково-експертним управлінням Апарату Верховної Ради України щодо проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо керування автомобілями» № 8039 від 16 вересня 2022 року, доповнивши його думкою про те, що неповнолітні, які, в принципі, 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, 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, і призвести до суттєвого збільшення кількості окремих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Список використаних джерел

1. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 № 2341-III (у редакції від 19.08.2022). *Офіційний вісник України*. 2001 р. № 21. С. 1. Ст. 920.
2. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV (у редакції від 10.10.2022). *Офіційний вісник України*. 2003 р. № 11. С. 7. Ст. 46.
3. Про внесення змін до деяких законів України щодо керування автомобілями: проєкт закону України від 16.09.2022 № 8039. *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/40480>.
4. Головне науково-експертне управління Верховної Ради України. Висновок на проєкт Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо керування автомобілями». *Офіційний веб-сайт Верховної Ради України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/Card/40480>.
5. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-жовтень 2022 року. *Офіційний веб-сайт Офісу Генерального прокурора України*. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.
6. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, за січень-грудень 2021 року. *Офіційний веб-сайт Офісу Генерального прокурора України*. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-osib-yaki-vchinili-kriminalni-pravoporushennya-2>.
7. Постанова Дзержинського районного суду міста Харкова від 09.11.2021. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100912070>.
8. Генпрокурор про смертельну ДТП за участю неповнолітнього водія у Харкові: Відповідальність мають нести не лише діти, а й батьки. *Interfax-Україна*. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/general/777718.html>.
9. Неповнолітній порушник правил безпеки дорожнього руху постане перед судом. *Прочерк*. URL: <https://procherk.info/news/7-cherkassy/102356-nerovnolitnij-porushnik-pravil-bezpeki-dorozhnogo-ruhu-postane-pered-sudom>.

Науковий керівник: канд.юрид.наук, доцент Мирошніченко Н.А.