of punishment one day of imprisonment for a period corresponding to one day detention in a disciplinary military unit. Specified mode is intended to provide a correction and prevent them committing new crimes and bring their high discipline and honest attitude towards military service and labor, accurate and continuous observance of imposed on them as soldiers and citizens' duties realization of their rights and interests, supervision and protection, personal security of individuals and military personnel of the battalion.

The aim of the research is to study and analyze criminal penalty of detention in a disciplinary military unit and also a practice of its application.

Key words: *Criminal Code, Penal Code, criminal penalty, disciplinary battalion, criminal and legal description, serviceman, conscription.*

Стаття надійшла 16 червня 2017 р.

УДК 343.346.2(477)(045)

В. О. Гапчич

ОКРЕМІ АСПЕКТИ КВАЛІФІКАЦІЇ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ (ст. 286 КК УКРАЇНИ)

Проаналізовано об'єктивну сторону складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, а також з'ясувано ті специфічні ознаки й особливості, що характерні лише складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами та залишили місце дорожньо-транспортної пригоди.

Ключові слова: *об'єктивна сторона, форми діяння, наслідки, проблеми кваліфікації, дорожньо-транспортні пригоди.*

Постановка проблеми. Український загальнодержавний напрям розвитку давно спрямований на євроінтеграцію та перехід на нові стандарти і цінності. Однак, що стосується стану забезпечення безпеки дорожнього руху та загальної концепції розвитку поняття безпеки на автошляхах України, то нещодавно це поняття окреслювалося терміном «потребує поліпшення», адже цей стан зазнав певної деградації й системного занепаду.

Аналіз статистичних даних протягом 2012–2017 років учинення злочинів, об'єктом посягання яких, окрім безпеки руху й експлуатації транспорту, є життя та здоров'я громадян, засвідчує, що рівень

таких видів злочинних посягань, як дорожньо-транспортні пригоди, в яких зазнали травм або загинули люди, залишається на дуже високому рівні [1].

Безпека дорожнього руху як елемент безпосереднього об'єкта посягання складу досліджуваного злочину є також невід'ємним елементом громадської безпеки, порушення правил та норм якої зумовлює значний соціальний і суспільний резонанс.

Як зазначено у пояснювальній записці та обґрунтуванні щодо необхідності прийняття нового Закону України «Про дорожній рух та його безпеку» (проект Закону від 26.09.2016 № 5184), «Україна втрачає на дорогах свій працездатний потенціал, а щорічні економічні збитки від численних дорожніх аварій становлять, за оцінками Світового Банку, близько 5 млрд доларів США. Якщо у найближчий час ситуація не зміниться, дорожньо-транспортні пригоди стануть однією з основних причин смертей населення України поряд із захворюваннями серцево-судинної системи та СНІДом» [2].

Стан дослідження. Кримінально-правові проблеми злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема аналізованого складу злочину, були предметом дослідження вітчизняних учених, а саме: С. В. Бабаніна, О. О. Балобанова, В. І. Борисова, С. В. Гізімчука, В. С. Гуславського, В. В. Доненка, В. В. Ємельяненка, В. І. Касинюка, М. Й. Коржанського, З. Г. Корчевої, О. М. Котовенка, В. А. Мисливого, О. В. Негодченка, О. М. Опальченка, В. М. Прусса, В. П. Тихого та ін.

Проте негативна тенденція останніх років щодо не тільки збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод, в яких потерпілі зазнали травм або загинули, а і до тяжкості настання наслідків, може свідчити про недостатнє дослідження цієї проблематики і загалом, і з позиції сукупності та системності тих ефективних заходів, які повинні бути спрямовані на вирішення зазначеної проблематики та подолання тяжкості наслідків. У цьому аспекті потребує уточнення та певного вирішення, зокрема з позиції кримінально-правової оцінки, ті суспільно небезпечні та кримінально карані діяння, які формують поняття безпеки дорожнього руху в Україні.

Метою статті є проведення всебічного аналізу складових об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 286 КК України, та окреслення конкретних проблемних аспектів під час визначення її основних елементів, зокрема тих, які можуть створювати проблематику якісної кваліфікації аналізованого складу злочину.

Виклад основних положень. Зазначимо, що, оскільки зазвичай аналізовані злочинні діяння виражаються у порушенні певних правил,

а це, своєю чергою, свідчить про бланкетність форми об'єктивної сторони, створює певну неоднозначність у визначеності її основних ознак, а також потребує уточнення та додаткового дослідження цього елемента складу злочину. Тобто під час визначення основних ознак об'єктивної сторони досліджуваного злочину важливо з'ясувати, які саме, і в якому обсязі були порушені правила, норми та стандарти, що безпосередньо впливають на кваліфікацію зазначеного складу злочину, а також, які наслідки настали в результаті вчинення таких діянь.

Незважаючи на те, що поняття транспортних злочинів законодавчо та нормативно не визначено, з огляду на запропоновану науковцями дефініцію злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту, – це передбачені законом про кримінальну відповідальність суспільно небезпечні діяння, що посягають на суспільні відносини, які забезпечують безпеку руху й експлуатації залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного, а також магістрального трубопроводного транспорту. Відокремлення цієї категорії злочинів у самостійний розділ Особливої частини Кримінального кодексу України лише підкреслює значущість та змістовність боротьби з транспортними злочинами на сучасному етапі вдосконалення кримінально-правових норм.

Безумовним із погляду теорії є твердження про те, що сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак формують склад злочину.

Предметом злочину – порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), є транспортні засоби, зазначені у примітці до ст. 286 КК України. Під транспортними засобами в цій статті та ст.ст. 287, 289 і 290 потрібно розуміти всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [3, с. 641].

Об'єктивна сторона досліджуваного складу злочину виражена через діяння, наслідки та причинний зв'язок між діяннями та наслідками.

Якщо наслідки вчиненого діяння під час кваліфікації ст. 286 КК України чітко обумовлені кримінальним законом, зокрема заподіяння потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості або ж загибель людей, то вичерпність у частині визначення переліку діянь, а також причинного зв'язку, з огляду на побудову конструкції досліджуваного складу злочину, що полягає у необхідності врахування не тільки дії (бездіяльності) особи, яка керує транспортним засобом, а й неналежної поведінки інших учасників дорожнього руху, є питанням неоднозначним і дискусійним.

Ми підтримуємо позицію багатьох науковців, зокрема, Г. В. Щербакової, що найбільшу проблематику під час кваліфікації аналізованого складу злочину може викликати саме встановлення конкретного діяння (дії чи бездіяльності), яке обумовлює сукупно з указаними обов'язковими ознаками наявність об'єктивної сторони складу злочину. Для цього під час кваліфікації потрібно ретельно перевірити, встановити та довести, у чому полягає порушення водієм Правил безпеки руху. Для цього необхідно максимально з'ясувати всі обставини вчиненого діяння [4; 5].

У ст. 286 КК України діяннями законодавчо закріплено та визначено «порушення правил безпеки дорожнього руху». Очевидним із позиції коментованої статті є бланкетність диспозиції зазначеного складу злочину. Чи не основним нормативним актом у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є Правила дорожнього руху (далі – ПДР). Окрім того, важливе значення має Закон України «Про дорожній рух» [5; 6].

Як випливає з коментованого визначення, порушення правил дорожнього руху – це дія чи бездіяльність особи, яка керує транспортним засобом, пов'язаних із порушенням однієї чи декількох вимог правил безпеки дорожнього руху або інших нормативних актів, що регламентують безпеку дорожнього руху чи експлуатацію транспорту [3, с. 640]. Проте законодавчо однозначно не визначено та не сформульовано ані конкретної дії, ані чіткого переліку дій, учинених особою, яка керує транспортним засобом, які би однозначно за своїм змістом та формою формували об'єктивну сторону аналізованого складу злочину. Такими діями, враховуючи бланкетність норми ст. 286 КК України, сукупно з ознаками суб'єктивної сторони, а саме і умислу, і необережності, повинні бути будь-які порушення ПДР України, або ж інших норм та стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

Однак, звертаючись при аналізі до нормативно закріплених порушень ПДР України, а саме розділу 2.10 ПДР України, такий вид дії, як «залишення місця дорожньо-транспортної пригоди особою, яка керує транспортним засобом» в кримінальному законодавстві окреслений лише в аспекті діяння, яке за наявності достатніх підстав та кримінальної кваліфікації формує здебільшого сукупно додатковий склад злочину за ст. 135 КК України і полягає у порушенні особою ПДР чи експлуатації транспорту, Правил водіння або експлуатації машин і наступне залишення потерпілого від такого злочину без допомоги.

Окрім того, зазначимо, що під час дослідження такого виду активної поведінки винної особи, як «залишення місця дорожньо-транспортної пригоди», порівняльний аналіз норм адміністративного

та кримінального законодавства, попри цілковиту аналогію власне дії, вказує на певні відмінності. Так, зокрема, не беручи до уваги наслідки дорожньо-транспортної пригоди, які є результатом порушення ПДР України та власне і криміналізують чи декриміналізують зазначене діяння, в адміністративному законодавстві «порушення водіями правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження» (ст. 124 КУпАП) та «залишення місця дорожньо-транспортної пригоди» (ст. 122^2 КУпАП) – поняття хоч і розмежовані в різні правові норми, проте мають конкретніший правовий характер, зокрема в аспекті адміністративної відповідальності [8].

У кримінальному законодавстві «порушення правил безпеки дорожнього руху» (ст. 286 КК України) та «залишення у небезпеці» (ст. 135 КК України) розмежовані в загальному з позиції сконструйованих складів злочину, водночас лише додатковий обов'язковий об'єкт посягання у ч. 2 ст. 286 КК України та основний безпосередній об'єкт у ст. 135 КК України є спільними. Очевидним є те, що дорожньо-транспортна пригода та залишення місця дорожньо-транспортної пригоди як поняття та діяння перебувають в єдиній площині причинно-наслідкового зв'язку. Проте в адміністративному законодавстві цей зв'язок є однозначним, навіть із позиції розміщення аналізованих складів адміністративного правопорушення у відповідному розділі ІІ глави 10 КУпАП. Водночас у аналізованих складах злочинів ст.ст. 286, 135 КК України причинно-наслідковий зв'язок не є таким очевидним і конкретизованим, що, своєю чергою, підтверджується розташуванням цих складів злочину в різних розділах Особливої частини Кримінального кодексу України.

Часткове вирішення проблематики кваліфікації злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті, з уточненням щодо кваліфікації діянь особи, яка «залишила місце дорожньо-транспортної пригоди», відображено та нормативно закріплено у відповідній Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14, де вказано, що «залишення в небезпеці потерпілого повинно інкримінуватися водію автомобіля, який причетний до аварії. Якщо транспортна подія сталася внаслідок порушення правил безпеки руху і експлуатації транспорту, то відповідальність настає і за злочин, передбачений ст. 286 КК України. Якщо ж порушення правил не було, то відповідальність настає лише за ст. 135 КК України» [9].

Зауважимо, що таке діяння, як «залишення місця дорожньо-транспортної пригоди» є кваліфікуючою ознакою, яка по суті обтяжує відповідальність особи, котра керувала транспортним засобом та

в результаті порушення ПДР України спричинила дорожньо-транспортну пригоду. Кримінологічний аспект залишення місця ДТП водієм, винним у його вчиненні, потребує, на нашу думку, окремого змістовного дослідження. Оскільки сукупність суб'єктивних та об'єктивних детермінуючих ознак учинення такого діяння саме водієм, через його стан, а також стан транспортного засобу, системи забезпечення безпеки дорожнього руху на певній ділянці, та навіть погодних умов – суттєво впливає на поведінку винної особи, тому зумовлює залишення нею місця ДТП, очевидно з метою уникнення відповідальності, зокрема кримінальної.

Потреба у перегляді норм чинного законодавства щодо кваліфікації кримінально караного діяння, пов'язаного із залишенням місця дорожньо-транспортної пригоди водієм транспортного засобу, винним у її вчиненні, зумовлено також дещо іншим підходом до питання кваліфікації зазначеного діяння у законодавстві зарубіжних країн. Досліджуючи норми кримінального права з окресленого питання, зокрема Німеччини, зазначимо, що таке діяння, як «залишення місця дорожньо-транспортної пригоди», відповідно до Кримінального кодексу Німеччини (§ 142 StGB), виключно відокремлене нормою та кваліфікується як кримінально каране діяння із застосуванням до винної особи покарання у виді позбавлення волі до 3-х років або штрафу [10]. В Польщі у разі залишення водієм місця ДТП або перебування водія у стані будь-якого виду сп'яніння строк покарання за таке діяння збільшується наполовину від нижнього або верхнього строку. В Данії, Норвегії, Швеції, США також передбачено покарання головно за здійснення дій, що зумовлюють підвищений ступінь суспільної небезпеки, зокрема за залишення місця дорожньо-транспортної пригоди і ненадання допомоги потерпілому [11].

Висновки. З огляду на викладене, потрібно врахувати висновки та вичерпний коментар стосовно пропонованої теми, наведені у Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14, зокрема: «Практика свідчить, що при порушенні правил безпеки руху та експлуатації транспорту часто водій залишає місце події і не надає допомоги особам, які перебувають у небезпечному для життя становищі. Унаслідок цього створюється загроза настання смерті або інших тяжких наслідків. У багатьох випадках надання допомоги травмованим особам відвертає настання смерті, зменшує тяжкість наслідків» [9]. Вважаємо, що під час кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в Україні (ст. 286 КК України), з позиції неоднозначності визначення конкретних діянь, які сукупно

формують об'єктивну сторону аналізованого складу злочину, потрібно ґрунтовніше дослідити, нормативно визначити та закріпити діяння, пов'язане із залишенням місця дорожньо-транспортної пригоди особою, яка її вчинила. Тому посилення відповідальності за таке діяння, законодавчо закріплене відповідною нормою, сприяло би поліпшенню застосування нових ефективних механізмів у забезпеченні світових стандартів безпеки дорожнього руху, які б зумовили зниження і кількісного рівня аварійності на вітчизняних автошляхах, і тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод.

1. Статистичні дані стану аварійності на території держави за 2012–2017 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm

2. Про дорожній рух та його безпеку: Проект Закону України від 26.09.2016 № 5184 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/ pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=60111

3. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / Д. С. Азаров, В. К. Грищук, А. В. Савченко та ін.; за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, В. В. Чернєя. – К.: Юрінком Інтер, 2016. – 1064 с.

4. Щербакова Г. В. Проблема встановлення та доведення об'єктивних ознак кримінально караного діяння, передбаченого ст. 276 та ст. 286 КК України // Часопис Київського університету права. – 2013. – С. 25–29 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ualpa.org.ua/files/3.paper-sherbackova_gv.pdf

5. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. // ВВР. – 1993. – № 31.

6. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

7. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов. В. І. Тютюгін. – Х.: Право, 2015. – С. 340.

8. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – № 51. – Ст. 1122.

9. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 // Вісник Верховного Суду України. – 2006. – № 1. – С. 6.

10. Кримінальний кодекс ФРН. Strafgesetzbuch (StGB) § 142 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/__142.html

11. Борзенков Г. Н. Курс кримінального права в п'яти томах. / Г. Н. Борзенков, В. С. Комісаров; за ред. Г. Н. Борзенкова, В. С. Комісарова. – М.: Зерцало, 2002. – Т. 4. Особлива частина [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://yport.inf.ua/prestupleniya-neposredstvenno-svyazannyie.html

Гапчич В. А. Отдельные аспекты квалификации нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами в Украине (ст. 286 УК Украины)

Произведён анализ объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 286 УК Украины, а также определены специфические элементы и особенности, что присущи именно составу нарушения правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспорта лицами, управляющими транспортными средствами и оставившими место дорожно-транспортного происшествия.

Ключевые слова: *объективная сторона, формы деяния, следствия, проблемы квалификации, дорожно-транспортные происшествия.*

Gapchych V. A. Separate aspects of the qualification of violation of the rules of road safety or vehicle operation by persons who drive vehicles in Ukraine (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine)

The objective side of body of the crime which is foreseen in the article 286 of the Criminal code of Ukraine is analyzed. The article is also dedicated to the ascertaining of specific features and peculiarities of body of the crime violation of traffic safety rules or vehicle operation by persons who drive vehicles and left the place of traffic accident. Statistics over the last few years demonstrates negative dynamics of a number and consequences of traffic accidents in Ukraine. It is focused attention on the problems of the severity of the consequences in the result of violation of traffic safety rules or vehicle operation by persons who drive vehicles and non-compliance by the road traffic participants other norms and standards which secure its assurance. Driver's disappearance from a traffic accident is one of the aspects that influence negatively on the qualification of this body of the crime.

The comparative analysis gives us the possibility to demonstrate ambiguity in the process of qualification such an action as «disappearance from a traffic accident» from the basis of definition causal relationship of these bodies as administrative offense as well as a crime.

There is no doubt that traffic accident and disappearance from a traffic accident as notions as well as actions are in the only one space of causal relationship. This relationship is unambiguous in the administrative legislation because of placing of these bodies of the administrative offences in the relevant II section of chapter 10 of Code on administrative offenses of Ukraine. The analysed bodies of the crime have causal relationship which is not so obvious and concretized which is confirmed because of placing of these bodies of the crime in the different sections of the Special part of the Criminal code of Ukraine. In connection with the above, it is proposed to investigate more thoroughly, define normatively and fix in the Criminal code of Ukraine an action «disappearance from a traffic accident by the person who committed it» during the qualification violation of traffic safety rules or vehicle operation by persons who drive vehicles (art. 286 of the Criminal code of Ukraine) including the basis of criminal responsibility.

Key words: *objective side of corpus delict, forms of action, consequences, problems of qualification, traffic accidents.*

Стаття надійшла 19 серпня 2017 р.