

ПИТАННЯ КАРАНОСТІ ТА ПРИЗНАЧЕННЯ ПОКАРАННЯ ЗА ВЧИНЕННЯ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТАТТЕЮ 286 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

СКРЕКЛЯ Леся - кандидат юридичних наук, доцент кафедри кримінального права та процесу Львівського торговельно-економічного університету

DOI: <https://doi.org/10.71404/EP.2025.1.15>

У статті аналізуються питання караності та призначення покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Констатовано, що санкції відповідної норми побудовані із порушенням відповідних правил їх конструювання.

Внаслідок здійснення аналізу 40 вироків у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, встановлено, що у 27 вироків суди призначають покарання в межах, установлених санкцією статті Особливої частини КК України, надаючи перевагу покаранню, яке відповідає мінімальній межі санкції. Натомість, покарання ближче до максимальної межі санкції було призначено лише у двох вироків.

Аналіз судової практики засвідчує, що в переважній більшості випадків, суди, призначаючи покарання в межах санкції статті за вчинення злочину, передбаченого ст.286 КК України, застосовують інститут звільнення від покарання з випробуванням. Так, у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, обставин, які обтяжують покарання, як правило, судом не встановлено. Щоправда, до них, виходячи з аналізу ст.67 КК України, можна відносити вчинення кримінального правопорушення повторно та його рецидив. Щодо обставин, які пом'якшують покарання, то до таких відносять щире каяття, активне сприяння розкриттю злочину та добровільне відшкодуван-

ня завданого збитку або усунення заподіяної шкоди. Водночас, із огляду на особливості складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, можуть мати місце й інші обставини, які пом'якшують покарання, а саме: надання медичної або іншої допомоги потерпілому безпосередньо після вчинення кримінального правопорушення; вчинення кримінального правопорушення неповнолітнім; вчинення кримінального правопорушення жінкою в стані вагітності; вчинення кримінального правопорушення з перевищенням меж крайньої необхідності.

Ключові слова: порушення правил, дорожньо-транспортна пригода, безпека руху та експлуатації транспорту, кримінальні правопорушення, безпека руху, караність, призначення покарання, експлуатація транспорту.

Постановка проблеми

Безпека дорожнього руху є одним із ключових елементів розвитку суспільства та водночас серйозним викликом світового масштабу. Дані Всесвітньої організації охорони здоров'я відображають, що смертність унаслідок аварій на дорогах зростає до 1,35 млн людей на рік, або в середньому близько 3 700 летальних випадків щодня. Неабияк вражає у звіті ВООЗ інформація про те, що у дорожньо-транспортних пригодах (далі – ДТП) гине більше людей, ніж на війнах, а травмування внаслідок нього є головною причиною смерті людей у віці 5–29 років [1].

За питомими показниками аварійності та наслідками дорожньо-транспортних

пригод Україна є одним з лідерів серед європейських держав. Так, у середньому в державах – членах ЄС на 100 тис. жителів припадає 5 відсотків загиблих у дорожньо-транспортних пригодах, тоді як в Україні такий показник становить близько 8 відсотків осіб [2]. Аналіз статистичної інформації, підготовленої Офісом Генерального прокурора, засвідчує, що у 2021 р. з обвинувальним актом до суду направлено 3757 кримінальних проваджень; у 2022 р. – 2553; у 2023 р. цей показник істотно зріс – 3679. Врешті-решт, у 2024 р. – 4020 кримінальних проваджень [3].

Аналіз останніх досліджень

Було б несправедливо вказувати, що питання кримінально-правової охорони безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту не аналізувалося в кримінально-правовій літературі. Свідченням цього є наукові доробки В.С. Батиргарєєвої, В.І. Борисова, В.В. Голіної, О.М. Джужі, В.А.Мисливого, Форсюк М.О та інших. Однак, більшість наукових праць з аналізованої тематики базуються на використанні вузького підходу – лише з окремих аспектів цієї проблеми, а також без врахування сучасного праворозуміння окреслених проблем.

Постановка завдання

Метою цієї статті є аналіз караності та практики призначення покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Виклад основного матеріалу

З аналізу санкції норми про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами випливає, що аналізоване посягання є нетяжким (ч. 1 ст.286 КК України) та тяжким (ч.2, 3 ст.286 КК України) злочином. Слідом, санкції ст.286 КК України є простими (ч.2, ч.3) та альтернативними (ч.1). Як додатковий вид покарання передбачено позбавлення права керувати транспортними засобами на строк до трьох років, а тому санкції ч.2, 3 ст.286 КК України є кумулятивними.

Для з'ясування питання, чи враховано законотворцем характер і ступінь суспільної небезпеки відповідного злочину, слід зупинитись на аналізі правил побудови кримінально-правових санкцій. Одним із таких є правило, відповідно до якого мінімальна межа санкції частини статті, що встановлює покарання, не повинна заходити за максимальну межу покарання, встановленого за менш небезпечне діяння [4, с.242]. З огляду на вказане, є необхідність навести побудовану модель санкцій, описаних у ч.2 та ч.3 ст.286 КК України. Так, спричинення смерті потерпілому або заподіяння тяжкого тілесного ушкодження внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту карається позбавленням волі на строк від трьох до восьми років (ч.2 ст.286 КК України). Натомість, спричинення загибелі кількох осіб, – карається позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років (ч.3 ст.286 КК України). Слідом, напрошується висновок, що суд може призначити менш суворе покарання за особливо кваліфікований вид порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, аніж за кваліфікований, що є алогічно.

Наступним правилом конструювання кримінально-правових санкцій є таке: за провадження додаткових покарань необхідно здійснювати в певній послідовності (санкція без додаткового покарання в основному складі кримінального правопорушення; санкція з факультативним додатковим покаранням у кваліфікованому складі; санкція з імперативним додатковим покаранням в особливо кваліфікованому складі). Втім, зазначене правило не було враховано законодавцем, оскільки в основному складі злочину позбавлення права керувати транспортними засобами є імперативним додатковим покаранням (ч.1 ст.286 КК України); у кваліфікованому – факультативним додатковим (ч.2 ст.286 КК України); в особливо кваліфікованому – імперативним додатковим (ч.3 ст.286 КК України). Таке рішення законодавця навряд чи можна назвати справедливим, адже дивною видається логіка щодо можливості не призначення додаткового покарання у виді позбавлення права

керувати транспортними засобами на строк до трьох років за спричинення смерті потерпілого (ч.2 ст.286 КК України). Тоді як за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, відповідне покарання є імперативним додатковим (ч. 1 ст. 286 КК України).

Ще одним правилом, яким послуговуються у кримінально-правовій літературі, є наступне: санкції норм, які передбачають однорідні за характером і ступенем суспільної небезпеки діяння, мають бути узгоджені [4, с.241]. Для порівняння слід обрати норми про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст.286-1 КК України), а також порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст.286 КК України). Відповідні норми співвідносяться як загальна (ст.286 КК України) та спеціальна (ст.286-1 КК України). Очікувано, що санкція ст.286-1 КК України повинна посилювати відповідальність, у порівнянні з санкцією ст.286 КК України, оскільки стан сп'яніння виступає фактично як кваліфікуюча ознака. Так, справді, загалом у санкціях норми про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, передбачені менш суворі види та розміри покарань. Однак слід звернути увагу на один аспект. У ч.2 ст. 286 КК України смерть потерпілого або тяжке тілесне ушкодження розглядаються як альтернативні наслідки. У ч.2 ст.286-1 КК України заподіяння тяжкого тілесного ушкодження потерпілому є кваліфікуючою ознакою. Натомість, спричинення смерті – особливо кваліфікуючою. Слідом, за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинило тяжке тілесне ушкодження передбачено основне покарання на строк від трьох до восьми років позбавлення волі (ч.2 ст.286 КК України). За спричинення аналогічних наслідків у стані сп'яніння законотворцем встановлена така ж сама міра покарання (ч.2 ст.286-1 КК України). У та-

кому випадку нівелюється сама сутність створення такої норми.

У подальшому слід зупинитись на особливостях призначення покарання за вчинення аналізованого посягання. Так, згідно з даними Державної судової адміністрації України у 2021 р. було засуджено 2762 особи, виправдано – 49, у 2022 – 1667 засуджених та виправдано – 45. У 2023 відповідно 1948 та 37 [5]. Так, внаслідок здійснення аналізу 40 вироків у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, встановлено, що у 27 вироків суди призначають покарання в межах, установлених санкцією статті Особливої частини КК України, надаючи перевагу покаранню, яке відповідає мінімальній межі санкції. Натомість, покарання ближче до максимальної межі санкції було призначене лише у двох вироків.

Щоправда, при призначенні покарання суд не може враховувати лише межі, установлені санкцією статті, однак повинен також посилатись на положення Загальної частини КК України, у яких регламентуються випадки застосування інститутів звільнення від кримінального покарання чи його відбування, призначення більш м'якого покарання, ніж передбачено законом тощо [6]. Аналіз судової практики засвідчує, що в переважній більшості випадків, суди, призначаючи покарання в межах санкції статті за вчинення злочину, передбаченого ст.286 КК України, застосовують інститут звільнення від покарання з випробуванням. Прикладом цьому слугує вирок Розівського районного суду Запорізької області від 17 серпня 2020 року, за яким К. засуджено за ч. 3 ст. 286 КК України. Злочин було вчинено за наступних обставин. 12 червня 2020 року приблизно о 02:30, перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, керуючи автомобілем «Daewoo Nexia», порушуючи вимоги правил дорожнього руху, після проїзду закруглення автодороги вправо змінив напрямок свого руху вліво, виїхав на ліве за ходом свого руху узбіччя, де здійснив наїзд на дерево. Внаслідок дорожньо-транспортної пригоди пасажирки автомобіля під керуванням К., а саме Ю. та О., загинули на місці події. Су-

дом призначено покарання К. у виді позбавлення волі на строк 5 років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк 3 роки. На підставі ст. 75 КК України було прийнято рішення звільнити підсудного від відбування призначеного покарання з випробуванням з іспитовим строком тривалістю 3 роки.

Не погоджуючись з вироком суду першої інстанції, прокурор подав апеляційну скаргу, у якій просив скасувати вирок та ухвалити новий, яким призначити винному покарання за ч. 3 ст. 286 КК України у виді 7 років позбавлення волі з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк 3 роки. Слідом, колегією суддів судової палати з розгляду кримінальних справ Дніпровського апеляційного суду ухвалено рішення задовольнити вирок частково та призначити К. покарання у виді шести років позбавлення волі, з позбавленням права керувати транспортними засобами строком на три роки [7]. Така позиція суду видається справедливою, оскільки винний вчинив тяжкий злочин у стані алкогольного сп'яніння. А тому інститут звільнення від покарання з випробуванням, у такому випадку навряд чи доцільно застосовувати. У теорії кримінального права зазначають, що, з одного боку, тенденція щодо призначення засудженим особам покарань, не пов'язаних з позбавленням волі або звільнення їх від відбування покарання цілком відповідає сучасним європейським вимогам по гуманізації покарань та поступовому переходу від карального до відновлювального правосуддя. Проте, з іншого боку, застосування цього інституту в окремих випадках нерідко призводить до фактичної безкарності злочинців, що звільняються від відбування покарання з випробуванням, унеможливує досягнення цілей кримінальної відповідальності та не дозволяє уникнути небезпеки, що загрожує [8, с.90-91].

Варто звернути увагу на те, що на підставі ЗУ «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» від 16 лютого 2021 р. були внесені зміни до ст.75

КК України, які унеможливають звільнення від відбування з випробуванням засуджених, які порушили правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, керуючи транспортними засобами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння. Окрім того, стан сп'яніння виключає можливість винного бути звільненим від кримінальної відповідальності в наступних випадках:

- у зв'язку з дійовим каяттям;
- у зв'язку з примиренням винного з потерпілим;
- у зв'язку з передачею особи на поруки.

Законодавець також на підставі Закону від 16 лютого 2021 р. посилив кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху в стані сп'яніння (ст.286-1 КК України). Такий підхід видається цілком обґрунтованим, оскільки стан сп'яніння нівелює почуття внутрішньої відповідальності та загалом супроводжується втратою реальної оцінки обстановки, розладами уваги, а відтак збільшує ризик виникнення аварійної ситуації.

Однією із загальних засад призначення покарання є також врахування особи винного та обставини, що пом'якшують та обтяжують покарання. Так, у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, обставин, які обтяжують покарання, як правило, судом не встановлено. Щоправда, до них, виходячи з аналізу ст.67 КК України, можна відносити вчинення кримінального правопорушення повторно та його рецидив.

Щодо обставин, які пом'якшують покарання, то до таких відносять щире каяття, активне сприяння розкриттю злочину та добровільне відшкодування завданого збитку або усунення заподіяної шкоди [9; 10; 11]. Водночас, із огляду на особливості складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, можуть мати місце й інші обставини, які пом'якшують покарання, а саме:

- надання медичної або іншої допомоги потерпілому безпосередньо після вчинення кримінального правопорушення;

- вчинення кримінального правопорушення неповнолітнім;
- вчинення кримінального правопорушення жінкою в стані вагітності;
- вчинення кримінального правопорушення з перевищенням меж крайньої необхідності.

За наявності кількох обставин, які пом'якшують покарання, суд може призначити більш м'яке покарання, ніж передбачено законом. З цього приводу цілком слушно Д. С. Азаров зазначає, що застосування судами положень ст. 69 КК України має бути винятковим і надзвичайно виваженим, оскільки такий спосіб індивідуалізації покарання потребує наявності особливих обставин, які істотно знижують суспільну небезпеку вчиненого діяння [12, с. 60]. Так, згідно з вироком суду Р. був визнаний винним та засуджений за те, що він 4 серпня 2019 р. близько 20 год 30 хв, перебуваючи в стані алкогольного сп'яніння, керуючи технічно справним автомобілем, при виїзді із населеного пункту, проявив неухважність до дорожньої обстановки, не вибрав безпечної швидкості руху керованого транспортного засобу та не впорався з керуванням останнього, внаслідок чого з'їхав з дороги на праве узбіччя та кювет, після чого транспортний засіб декілька разів перевернувся, у результаті чого пасажир автомобіля потерпілий К. отримав тілесні ушкодження. Згідно з висновками судово-медичної експертизи смерть потерпілого настала від поєднаної тупої травми тіла з переломами шийних хребців (1-2-3) та розвитком спінального шоку.

У ході апеляційного розгляду кримінального провадження суд, призначаючи Р. покарання, врахував те, що останній вперше притягається до кримінальної відповідальності, щиро розкався, позитивно характеризується за місцем проживання, має на утриманні двоє малолітніх дітей, є особою з інвалідністю III групи з дитинства. До обтяжуючих покарання обставин суд відніс вчинення кримінального правопорушення особою, яка перебуває в стані алкогольного сп'яніння.

Враховуючи наявність кількох обставин, що пом'якшують покарання, особу винного, який раніше до кримінальної відповідаль-

ності не притягався, апеляційний суд прийняв рішення призначити Р. покарання, із застосуванням положень ст. 69 КК України, не передбаченого ч.2 ст.286 КК України, тобто перейти до іншого більш м'якого виду основного покарання у виді обмеження волі з позбавленням права керувати транспортними засобами строком на три роки. На переконання судової колегії, саме таке покарання буде необхідним і достатнім для його виправлення та попередження вчинення ним аналогічних кримінальних правопорушень [13].

Висновки

Таким чином, застосовуючи покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, визначені санкцією та в подальшому звільнення від кримінального покарання з випробуванням, свідчить про той факт, що співвідношення між погрозою санкції і практикою призначення покарання залишається дуже складним. Загальнозапобіжний ефект кримінального закону значно ослаблений через поширену практику застосування звільнення від відбування покарання з випробуванням чи призначення більш м'якого покарання, ніж передбачено законом. А тому необхідність подальших наукових розробок з питань призначення покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, сумнівів не викликає.

Література

1. Кількість ДТП у світі зростає — ВООЗ. URL: <https://phc.org.ua/news/kilkist-dtp-u-sviti-zrostaє-vooz> (дата звернення: 15.01.2025)
2. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 21.10.2020 № 1360р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/13602020%D1%80#Text>. (дата звернення: 15.01.2025)
3. Статистична інформація про зареєстровані кримінальні правопорушення за результатами їх досудового розслідування

за 2021–2024 р. URL: [https:// old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=114140&libid=100820&c=edit&_c=fo](https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=114140&libid=100820&c=edit&_c=fo) (дата звернення 13.01.2025).

4. Філей Ю.В. Вплив принципу диференціації кримінальної відповідальності на побудову кримінально-правових санкцій. Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення. Диференціація кримінальної відповідальності : міжнародний симпозиум, 11–12 вересня 2009 р. Львів : ЛьвДУВС, 2009. С. 240–243.

5. Звіт судів першої інстанції про розгляд матеріалів кримінального провадження за 2021-2023 р. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/zvit_dsau_2023 (дата звернення: 15.01.2025)

6. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 16.01.2025)

7. Вирок Колегії суддів судової палати з розгляду кримінальних справ Дніпровського апеляційного суду від 1 вересня 2021 р. Справа № № 327/253/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99332295> (дата звернення: 10.01.2025)

8. Ахтирська Н. Розгляд справ стосовно жорстокого поводження з дітьми судами України: аналіз законодавства та практики його застосування / Н. М. Ахтирська, О. О. Кочемировська, Г. О. Христова та ін. – К.: К.І.С., 2010. 124 с.

9. Вирок Волинського апеляційного суду від 22 лютого 2022 р. Справа № 570/32/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103528796> (дата звернення: 15.01.2025)

10. Вирок Самбірського міськрайонного суду Львівської області від 13 серпня 2014 р. Справа № 452/2127/14-к. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/40147537> (дата звернення: 15.01.2025)

11. Вирок Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області від 17 листопада 2021 р. Справа № 1-кп/946/446/21 URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/101163903> (дата звернення: 15.01.2025)

12. Азаров Д. С. Врахування ступеня тяжкості злочину при призначенні покаран-

SUMMARY

The article analyzes the issue of punishment for violation of traffic safety rules or transport operation by persons who drive vehicles. It was found that the sanctions of the relevant norm were constructed in violation of the relevant rules of their construction.

As a result of the analysis of 40 verdicts in cases of violations of road safety rules or the operation of transport by persons driving vehicles, it was established that in 27 verdicts the courts imposed punishment within the limits established by the sanction of the article of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine, giving preference to the punishment that corresponds to the minimum limit sanctions. Instead, a sentence closer to the maximum sanction limit was imposed in only two sentences.

The analysis of judicial practice confirms that in the vast majority of cases, courts, when imposing a punishment within the scope of the sanction of the article for the commission of a crime provided for in Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, apply the institution of exemption from punishment with probation.

Thus, in cases of violations of road safety rules or the operation of vehicles by persons who drive vehicles, the circumstances that aggravate the punishment are usually not established by the court. However, based on the analysis of Article 67 of the Criminal Code of Ukraine, repeated commission of a criminal offense and its recurrence can be attributed to them.

At the same time, given the peculiarities of the composition of the criminal offense provided for in Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, there may be other circumstances that mitigate the punishment, namely: provision of medical or other assistance to the victim immediately after the commission of a criminal offense; committing a criminal offense by a minor; commission of a criminal offense by a pregnant woman; committing a criminal offense exceeding the limits of extreme necessity.

Key words: violation, road traffic accident, traffic safety and transport operation, criminal offences, traffic safety, punishment, imposition of punishment, transport operation.

ня із застосуванням статті 69 КК України. *Наука і правоохорона*. 2014. № 1 (23). С. 57–65.

13. Вирок Волинського апеляційного суду від 10 червня 2022 р. Справа № 168/873/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/104724277> (дата звернення: 15.01.2025).