

4. Уголовный кодекс Швеции / науч. ред. Н.Ф. Кузнецова, С.С. Беляев; пер. С.С. Беляева. СПб.: Изд-во Юрид. центр Пресс, 2001. 320 с.

УДК 343.346.2 (043.2)

Лисько Т.Д., к.ю.н.,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

**ОКРЕМІ ПРАВОВІ ОРІЄНТИРИ ЩОДО КВАЛІФІКАЦІЇ  
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ  
АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ  
ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ (ст. 286 КК УКРАЇНИ):  
АНАЛІЗ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ**

У судовій практиці досить часто виникають проблеми кваліфікації злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту. Найбільш розповсюдженим серед цієї групи злочинів є порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). Аналіз судової практики та чисельні роз'яснення Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду (далі – ВС ККС) дають підстави стверджувати, що найчастіше виникають неоднозначні підходи правозасовців при встановленні суб'єктивної сторони вказаного складу злочину та визначенні причинового зв'язку між вчиненим діянням у вигляді порушення Правил дорожнього руху (далі - ПДР) та наслідків даного злочину. Неоднакове застосування судами однієї і тієї самої норми права, передбаченої ст. 286 КК України, у подібних правовідносинах, зумовлює ухвалення різних за змістом судових рішень та невідповідність судового рішення висновку щодо застосування норм права, викладеному у постанові 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» [1].

Очевидно, основна проблема кваліфікації полягає у неправильному трактуванні правозасовцями окремих ознак об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, яка включає три обов'язкові ознаки: а) суспільно небезпечне діяння (порушення правил безпеки дорожнього руху); б) суспільно небезпечні наслідки (заподіяння потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості); в) причиновий зв'язок між діянням і наслідками. Так, зокрема, неналежне встановлення причинового зв'язку між діянням водія та наслідками призводить до помилкової кваліфікації суспільно небезпечного діяння та притягнення до кримінальної відповідальності осіб, які вимушено стали учасниками

дорожньо-транспортної пригоди.

Наголошуємо, що причинний зв'язок в автотранспортних злочинах відрізняється тим, що він встановлюється не між діями водія та наслідками, що настали, а між порушеннями ПДР й відповідними наслідками. Про це неодноразово наголошувалось у постановках ВС ККС [2].

Труднощі кваліфікації транспортних злочинів виникають у випадках, коли у дорожньо-транспортній пригоді (далі - ДТП) задіяно кілька транспортних засобів, суспільно небезпечні наслідки, передбачені відповідною частиною ст. 286 КК України, настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів. У таких ситуаціях Пленум ВСУ вказує, що суди повинні з'ясувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події 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, котра керувала транспортним засобом [1]. У таких ситуаціях виникає практична проблема встановлення форми вини кожного із учасників даної події. Вина встановлюється при аналізі ситуації з врахуванням всіх об'єктивних ознак, зокрема, характеру участі кожного із учасників події, послідовність дій, встановлення обсягу заподіяної шкоди кожним з них. Такий підхід може бути хибним, оскільки потенційно може призвести до об'єктивного інкримінування, що прямо заборонено і Конституцією України, й КК України.

Так, в одній із справ особу було визнано винуватим та засуджено за те, що він, керуючи автомобілем, наблизившись до нерегульованого «Т» подібного перехрестя, перед початком здійснення маневру повороту ліворуч, в порушення вимог п. 10.1 ПДР, не впевнився в тому, що його маневр буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, почав виконувати поворот ліворуч з крайнього лівого положення, не надавши дорогу попутному транспортному засобу, який в цей час здійснював обгін його автомобіля на зустрічній смузі руху, та допустив зіткнення із мотоциклом під керуванням потерпілого. Унаслідок дорожньо-транспортної пригоди потерпілому були заподіяні середньої тяжкості тілесні ушкодження. ВС ККС вказав, що судом першої інстанції при мотивуванні свого рішення щодо доведеності винуватості водія авто не з'ясовано хто з водіїв і якими діями створив небезпечну дорожню обстановку, а далі - і аварійну ситуацію, хоча, як правило, в причинному зв'язку з наслідками визнаються порушення правил безпеки руху з боку того водія, який створив аварійну ситуацію, хто з них мав більшу

можливість уникнути зіткнення. Із огляду на конкретні обставини справи, те, що водій автівки не зміг уникнути зіткнення, не може бути поставлено йому за провини, тому що він не зобов'язаний був виходити з можливості грубого порушення ПДР іншим водієм; він *не передбачав і не мав можливості* передбачити, що перед початком здійснення його маневру повороту ліворуч, в цей час буде здійснювати обгін його автомобіля на зустрічній смузі руху мотоцикл під керуванням потерпілого [3]. Тому ВС ККС приходить до обґрунтованої конклюдентної висновку: висновок суду щодо доведеності винуватості водія авто у вчиненні ним злочину є непереконливим, суперечливим та передчасним.

Наразі в інформаційному просторі шириться «міф», що нарешті Верховний Суд відмінив правило «пішохід завжди правий» і притягнув до відповідальності винного у ДТП пішохода [4]. Дійсно, судова практика у більшості випадків схиляється до обвинувального висновку в бік особи, що керує транспортним засобом як джерелом підвищеної небезпеки. Особливе значення це положення має в контексті цивільної відповідальності (ст. 1187 ЦК України). Однак в межах кримінальної юрисдикції (коли внаслідок дорожньо-транспортної пригоди потерпілій особі заподіяно середньої тяжкості тілесні ушкодження або спричинено інші більш тяжкі наслідки) слід враховувати, що ПДР визначено, що пішохід - це особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. Також цими правилами закріплено, що учасник дорожнього руху - це особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин, велосипедист, а також особа, яка рухається у кріслі колісному.

З огляду на викладене, пішохід як повноправний учасник дорожнього руху, який зобов'язаний знати й неухильно виконувати вимоги ПДР, є суб'єктом злочину, передбаченого ст. 291 КК, оскільки, зокрема, від його поведінки та дотримання ПДР залежить безпека на дорогах.

ВС ККС підтвердив правомірність притягнення до відповідальності пішохода, що своїми діями спричинив ДТП, внаслідок якого загинули люди. Засуджений у нетверезому стані лежав на проїжджій частині. Загинули водій авто, який, виїхавши на зустрічну смугу, намагався уникнути зіткнення з п'яницею, та пасажир зустрічного авто. У цій дорожній ситуації водій авто не мав технічної можливості уникнути наїзду на лежачого пішохода шляхом своєчасного застосування екстреного гальмування без зміни напрямку руху, а водії зустрічних авто не мали технічної можливості уникнути зіткнення шляхом своєчасного застосування екстреного гальмування. З моменту настання видимості лежачого пішохода для водія з технічної точки зору виникла не тільки небезпечна, а й навіть аварійна дорожня ситуація, в умовах якої уже не можна стверджувати, що дії вказаного водія у цій дорожній ситуації

суперечили вимогам ПДР. При заданих вихідних даних з моменту виїзду автомобіля на смугу зустрічного руху для водія автомобіля зустрічного руху з технічної точки зору теж виникла не тільки небезпечна, а й аварійна дорожня ситуація. ВС ККС вказав, що *в умовах аварійної дорожньої ситуації дії водіїв технічними вимогами ПДР не регламентуються*. За заданих вихідних даних причиною настання цієї ДТП з технічної точки зору є невідповідність дій пішохода вимогам пунктів 1.5, 1.10 (у частині значення термінів «небезпека для руху», «учасник дорожнього руху», «пішохід»), розділу 4 «обов'язки і права пішоходів» ПДР [5].

Таким чином, при кваліфікації злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, слід ретельно аналізувати ознаки об'єктивної та суб'єктивної сторони складів злочинів, приділяючи особливу увагу причиновому зв'язку та з'ясуванню ставлення особи до порушення ним чинних на транспорті ПДР.

#### *Література*

1. Постанова 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» від 23.12.2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/conv>.

2. Постанова Верховного Суду колегією суддів Третьої судової палати Касаційного кримінального суду від 16.10.2019 р. Справа № 163/1753/17. Провадження № 51-3182км19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/85075551>.

3. Постанова Верховного Суду колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду від 05.04.2018 р. Справа № 585/8/16-к. Провадження № 51-2167км18. URL: [http://reyestr.court.gov.ua/Review/73335543?fbclid=IwAR2FFm1bMoqGd9KvCIZh6APVWYqzO5jZ1GvAbfvo\\_xTyu5efrJ1Nlw3A8Sk](http://reyestr.court.gov.ua/Review/73335543?fbclid=IwAR2FFm1bMoqGd9KvCIZh6APVWYqzO5jZ1GvAbfvo_xTyu5efrJ1Nlw3A8Sk).

4. Шпак В. Кінець презумпції винуватості водіїв? Урядовий кур'єр. 17 січня 2020 р. URL: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/kynec-prezumpciyi-vinuvatosti-vodiyiv/p/>; Верховный суд отменил принцип «пешеход всегда прав». URL: [https://zn.ua/UKRAINE/verhovnyy-sud-otmenil-princip-peshehod-vsegda-prav-339235\\_.html](https://zn.ua/UKRAINE/verhovnyy-sud-otmenil-princip-peshehod-vsegda-prav-339235_.html); Подробности дела по которому Верховный суд отменил в Украине правило «пешеход всегда прав». URL: <https://strana.ua/news/238821-pochemu-i-kak-verkhovnyj-sud-otmenil-v-ukraine-pravilo-peshehod-vsehda-prav.html>; Верховний суд скасував правило «пішохід завжди правий». URL: <https://bzh.life/ua/gorod/verhovnyi-sud-otmenil-pravilo-peshehod-vsegda-prav>.

5. Постанова Верховного Суду колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду від 12 червня 2019 р. Справа № 450/1523/14-к. Провадження № 51-2361км18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/82492100>.