

SUMMARY

Leonenko T. E., Sokur T. A. Public danger of intentional introduction into circulation on the market of Ukraine (emission into the market of Ukraine) of dangerous products. An attempt was made to determine the public danger of deliberately putting into circulation on the Ukrainian market (release to the market of Ukraine) dangerous products on the basis of the analysis of scientific views, theoretical provisions and legislation on this problem.

The purpose of the article is to solve the problematic issues of determining the public danger of deliberately putting into circulation on the Ukrainian market (release to the Ukrainian market) dangerous products.

The nature of the public danger of a crime must be formulated precisely depending on the definition of the object, object and socially dangerous act (action or omission) of the crime. Therefore, we consider that the nature of the public danger of a crime, provided for by Article 227 of the Criminal Code of Ukraine, is in violation of the established procedure for carrying out business activities, in the part of the prohibition of entry into circulation on the Ukrainian market (release on the Ukrainian market) of products that do not correspond security requirements.

The degree of public danger of a crime always consists in causing damage to the object of criminal protection or creating a real threat of causing it, even in crimes in which socially dangerous consequences are not a necessary feature of the objective side of the crime (crimes with so-called formal composition), to which the crime provided by Article 227 of the Criminal Code of Ukraine belongs.

A crime under Article 227 of the Criminal Code of Ukraine directly (directly) causes damage or creates a real threat of causing it to a large scale, that is, in excess of 500 non-taxable minimum incomes.

By examining the nature and degree of public danger of the crime, provided for by Article 227 of the Criminal Code of Ukraine, it was established that it is in violation of the procedure for carrying out economic activity, established by regulatory legal acts, in the part of the prohibition of putting into circulation on the market of Ukraine (release to the Ukrainian market) products, which does not meet the requirements for its safety, which directly (directly) causes damage or creates a real threat of causing it, in large amounts, that is, in excess of 500 non-taxable minimum income.

Keywords: *public danger, nature of public danger, degree of public danger, dangerous products, putting into circulation, circulation on the market.*

УДК 343.346

DOI: 10.31733/2078-3566-2019-4-101-108



Мисливий В. А.®

доктор юридичних наук, професор
(Національний технічний університет
України «Київський політехнічний
інститут імені Ігоря Сікорського»)

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ

Розглядаються питання застосування законодавства про дорожній рух при кримінально-правовій оцінці діянь, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Надається характеристика законодавчим та підзаконним правовим актам, що регулюють безпеку дорожнього руху та використовуються при кваліфікації злочинів, передбачених статтею 286 Кримінального кодексу України. Аналізуються положення Правил дорожнього руху та їх зв'язок з диспозицією вказаної кримінально-правової норми.

Ключові слова: *кримінальний закон, законодавство про дорожній рух, правила дорожнього руху, кримінальна відповідальність.*

Постановка проблеми. Безпека дорожнього руху є однією з важливих проблем планетарного масштабу, адже аварійність на автомобільному транспорті залишається сер-

© Мисливий В. А., 2019

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-8950-4237>

vladimir@myslyvyuy.com

йозним викликом сучасній цивілізації. Незважаючи на низький рівень розвитку вітчизняного автопрому, автомобільний парк держави стрімко зростає за рахунок потужних світових автомобільних виробників. І хоча число автомобілів в країні становить понад 9 млн одиниць, що є одним із найнижчих показників автомобілізації в Європі, рівень аварійності в Україні залишається одним із найбільших на континенті, а відтак вимагає вжиття заходів її запобігання.

Важливе значення в забезпеченні дорожнього руху має галузеве законодавство і, зокрема, стаття 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України), що передбачає кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Водночас, аналіз вказаної норми показує, що правил із такою назвою, як указано у диспозиції, не існує, а сформульована законодавцем конструкція лише називає ключові терміни, керуючись якими необхідно відшукати правові акти, що підлягають застосуванню. Отже, бланкетна диспозиція ст. 286 КК України передбачає звернення до конкретних законодавчих чи інших нормативно-правових актів, які регулюють суспільні відносини у сфері безпеки дорожнього руху. У свою чергу, наявність і досконалість таких актів безпосередньо впливає на ефективність реалізації названої кримінально-правової норми.

У вітчизняному кримінальному праві дослідження із загальних питань теорії і практики застосування бланкетних диспозицій не є розгалуженим, окрім монографічної праці Яремко Г. З. «Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини Кримінального кодексу України» (2011 р.). Натомість питання диспозицій кримінально-правових норм, пов'язаних зі злочинами проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, спеціально розглядалися у роботах таких вчених, як Бабанін С. В., Борисов В. І., Гуславський В. С., Доненко В. В., Ємельяненко В. В., Касинюк В. І., Матвійчук Я. В., Мисливий В. А., Опальченко О. М., Осадчий В. В., Піддубна А. М., Полтава К. О. та інших дослідників.

Водночас, узагальнення сучасної правозастосовної практики застосування кримінального законодавства, що забезпечує охорону безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, показує необхідність подальшого аналізу кримінально-правових норм, які передбачають кримінальну відповідальність за вчинення вказаних злочинних посягань.

Отже **метою** цієї статті є аналіз судової практики щодо кримінальних проваджень, передбачених ст. 286 КК України, у частині застосування законодавства та підзаконних нормативних актів, що слугують кримінально-правовій оцінці злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Виклад основного матеріала. Судова практика щодо злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, близьких до їх сучасної інтерпретації, почала формуватися з появою ст. 215 Кримінального кодексу УРСР 1960 року та деяких інших норм, що передбачали кримінальну відповідальність працівника транспорту за порушення правил безпеки руху та експлуатації автотранспорту і міського електротранспорту. Саме у 70-ті роки ХХ століття проблема протидії злочинам у сфері безпеки дорожнього руху стала набувати загострення, а в 1989 році СРСР став «лідером» за показниками з аварійності у світі, адже тоді на його теренах у дорожніх аваріях загинуло близько 59 тисяч чоловік.

Відзначимо, що правоохоронними органами держави саме у цей час починають вживатися більш активні заходи запобігання аварійності, а також з'являються наукові праці В. І. Жульова, Б. Л. Зотова, О. І. Коробєєва, В. В. Лукьянова, І. Г. Маландіна та деяких інших учених, присвячені кримінально-правовим, кримінологічним і криміналістичним проблемам дорожньо-транспортних злочинів. Одним із ключових питань у цих дослідженнях постає питання досконалості правового регулювання безпеки дорожнього руху. Адже слід відзначити, що за радянської доби діяльність дорожнього транспорту на законодавчому рівні взагалі не була врегульована, а найбільше значущими у цій сфері були підзаконні нормативні акти – «Правила руху по вулицям міст, населених пунктів і дорогам СРСР», а пізніше – «Правила дорожнього руху».

Досліджуючи проблеми кваліфікації дорожньо-транспортних злочинів у 80-х роках, В. В. Лукьянов відзначав, що доля обвинувальних висновків із посиланням на інші нормативні акти, крім Правил дорожнього руху (далі – ПДР), складала 1 – 3 %. У зв'язку

з цим він вважав, що ПДР, введені в дію з 1 січня 1973 року, охоплювали своїм змістом усі ситуації, що утворюють склад дорожньо-транспортних злочинів, а отже могли б замінити невизначений перелік «правил безпеки руху та експлуатації транспортних засобів» у диспозиції ст. 211 КК РФ (ст. 215 КК УРСР) посиланням лише на один конкретний документ – Правила дорожнього руху [1, с. 30]. Така пропозиція щодо оптимізації норми мала рацію, хоча, на наш погляд, залишала декілька питань: по-перше, яка ж все-таки частка обвинувальних вироків вимагала посилань на інші нормативні акти – 1 % чи 3%; по-друге, які саме «інші нормативні акти» застосовувалися в обвинувальних вироків; по-третє, чи можна приписи інших нормативних актів імплементувати до ПДР.

Проведене нами соціологічне дослідження серед слідчих МВС України, які спеціалізувалися на розслідуванні вказаних злочинів, показало, що 86,3 % опитаних вважали ПДР достатніми для кваліфікації дорожньо-транспортних злочинів. Водночас, аналіз практики також показав, що в 91,3 % вироків містилися посилання тільки на ПДР, а інші нормативні акти не згадувались [2, с. 10-11].

Слід відзначити, що навіть сучасні, більш досконалі, національні ПДР, що використовуються при кваліфікації дорожньо-транспортних злочинів, в окремих випадках не повною мірою можуть забезпечити слідчу та судову практику, оскільки потребують застосування Правил експлуатації колісних транспортних засобів [3], Правил експлуатації трамвая та тролейбуса [4], а також інших відомчих інструкцій з експлуатації цих та інших транспортних засобів.

Одне з перших питань, що виникає при кваліфікації цих діянь, стосується предмета даного злочину, поняття якого дається у примітці до ст. 286 КК України: «під транспортними засобами, зазначеними у цій статті та статтях 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». Разом із цим, вказана дефініція не завжди дозволяє ідентифікувати конкретний транспортний засіб, у зв'язку з чим Верховний Суд України неодноразово звертався до тлумачення цього поняття. Так, у постанові 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 грудня 2005 р. № 14 в абзаці першому пункту 2 зазначалось, що при розгляді кримінальних справ зазначеної категорії (статті 286 – 289, 415 КК України) суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітку ст. 286 КК та п. 1.10 ПДР, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Виходячи з цих положень, транспортними засобами, про які йдеться у статтях 286, 287, 289, 290 КК, враховуючи роз'яснення даної постанови, слід було вважати всі види автомобілів, трактори й інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби, що приводяться в рух за допомогою двигуна з робочим об'ємом 50 куб. см і більше або електродвигуна потужністю понад 3 кВт.

Поряд із цим відзначалося, що не є транспортними засобами (з огляду на предмет даного злочину) мопеди, велосипеди з двигуном із робочим обсягом до 50 куб. см [5, с. 6-11].

У подальшому Пленум Верховного Суду України постановою від 19 грудня 2008 року № 18 суттєво скоротив зміст цього пункту таким чином: «при розгляді кримінальних справ зазначеної категорії суди мають ураховувати положення правових норм, у яких визначено поняття «транспортні засоби», зокрема, примітки до ст. 286 КК та п. 1.10 ПДР, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306». Інші попередні абзаци цього пункту були виключені [6, с. 3]. Отже чинне поняття транспортного засобу вказує на його сполучення, що складається з кримінально-правових та адміністративно-правових приписів, які визначають поняття «транспортний засіб» (ст. 286 КК) і «механічний транспортний засіб» (п. 10.1 ПДР), який містить поєднання окремих видів транспортних засобів та ознак їх потужності.

Водночас у зв'язку з поширенням в країні малопотужного мототранспорту (мопеди, скутери, електровелосипеди та ін.) з об'ємом двигуна до 50 куб. см, постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029 в ПДР було внесено зміни та доповнення, згідно з якими «механічний транспортний засіб» (п. 1.10 ПДР) визначено як тран-

спортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт [7].

Указані зміни щодо видів транспортних засобів та ознак їх потужності у понятті «механічний транспортний засіб» у ПДР призвели до перегляду кримінально-правової оцінки цих діянь, оскільки мопеди, скутери, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см або електродвигуном потужністю понад 3 кВт стали відноситись до предметів злочинів, передбачених статтями 286, 287, 289, 290 КК України. При цьому аналіз практики показав, що не всі органи досудового розслідування та суди врахували вказані зміни, що призводить до помилок при кваліфікації дорожньо-транспортних злочинів, а відтак – порушення законності.

Так, водій у серпні 2012 року, керуючи моторолером з об'ємом двигуна 49,9 куб. см, рухаючись вулицею, порушив вимоги пунктів 12.1, 12.3 і 13.1 ПДР, не витримав безпечної дистанції та допустив наїзд на велосипедиста, спричинивши йому тілесні ушкодження середнього ступеня тяжкості. Дії водія були кваліфіковані за ст. 291 КК України як порушення чинних на транспорті правил, що спричинило тяжкі наслідки [8]. Проте враховуючи, що мопед, яким керував засуджений, вважається механічним транспортним засобом, його дії слід було кваліфікувати за ч. 1 ст. 286 КК України.

Подібні випадки у судовій практиці, з огляду на поняття транспортного засобу як предмета злочину, мають місце при кваліфікації діянь, передбачених ст. 289 КК «Незаконне заволодіння транспортним засобом», коли суд помилково не визнає транспортний засіб, який має робочий об'єм двигуна до 50 куб. см, механічним транспортним засобом у розумінні пункту 1.10. ПДР та примітки ст. 286 КК України. Адже на сьогодні маломоторні транспортні засоби з робочим об'ємом двигуна до 50 куб. см віднесені до механічних транспортних засобів, а відтак є предметами злочину, передбаченого ст. 289 КК.

Приклади подібних змін, що відбуваються у підзаконних нормативних актах, вказують на проблему співвідношення кримінального закону та адміністративно-правових норм, зокрема у даному випадку ПДР. Адже спостерігаємо ситуацію, коли формулювання кримінально-правової норми, а саме – ст. 286 КК України, залишається стабільним, проте її бланкетна диспозиція, враховуючи зміни, що відбулися у ПДР, охоплює своїм змістом більш широке коло ознак, що набувають кримінально-правового значення. Зокрема, у даному випадку – збільшення видів транспортних засобів, що підпадають під поняття механічного транспортного засобу.

При застосуванні бланкетної диспозиції і встановленні об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України, взагалі постає питання щодо визначення нормативної бази, на яку спирається вказана кримінально-правова норма. На наше переконання, першочерговим тут має бути Закон України «Про дорожній рух», який регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів – учасників дорожнього руху – та регламентує питання його безпеки [9]. Адже стаття 2 закону встановлює, що законодавство про дорожній рух складається з цього Закону та актів законодавства України, що видаються відповідно до нього, а ч. 3 ст. 41 визначає, що питання організації руху та його безпеки регулюються Правилами дорожнього руху, які затверджуються Кабінетом Міністрів України. Системність вказаних положень підкреслює і п. 1.1 ПДР, який наголошує, що вказані ПДР, відповідно до Закону України «Про дорожній рух», встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України, а інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил.

При цьому, зокрема, йдеться про правила експлуатації транспорту, приписи яких поряд з деякими загальними положеннями, що містяться у ПДР, визначаються в окремих галузевих або відомчих нормативних актах чи стосуються окремих видів транспорту (наприклад, міського електричного), або взагалі вимог до експлуатації спеціальних транспортних засобів (будівельних, сільськогосподарських, комунальних та ін.) чи правил технічної експлуатації транспортних засобів на окремих підприємствах тощо.

Отже, при кваліфікації злочинів, передбачених ст. 286 КК України, враховуючи

систему правового регулювання безпеки дорожнього руху, слід застосовувати приписи як законодавчих, так й інших нормативних актів відповідно до їх юридичного рівня, конкретизуючи ті чи інші порушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, що вчиняють особи, які керують транспортними засобами.

Водночас, аналіз сучасної судової практики показує, що вказаного підходу суди майже не дотримуються, адже із вивчених нами 539 вироків лише у 2,5 % судових рішень наявні посилання на відповідні положення Закону України «Про дорожній рух». Така практика суттєво знижує роль і значення закону при кримінально-правовій оцінці вказаних діянь. Що стосується застосування інших положень цього закону та підзаконних актів, то вони обумовлюються характером допущених суб'єктом злочину порушень, а також особливостями механізму злочинного посягання.

Взагалі аналіз положень ПДР, що застосовуються при кваліфікації вказаних злочинів, показує, що такі порушення, як правило, охоплюються адміністративно-правовими нормами, які за своєю сутністю можна розглядати як: соціальні, організаційні, статусні, технічні, технологічні, інформаційні, екологічні, медичні та інші.

При цьому одні з них мають загальний, а інші – спеціальний характер. Так, наприклад, положення статей 15, 16 Закону України «Про дорожній рух», а також пунктів 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 ПДР слід відносити до загальних, а статей 32, 33, 37 Закону та пунктів 10.1, 10.2, 10.3 та інших – до спеціальних.

До категорії соціальних норм слід відносити такі, що регулюють загальні застави безпеки, які необхідно враховувати у сфері дорожнього руху, зокрема: обов'язок учасників дорожнього руху знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими (п. 1.3. ПДР); не створювати небезпеку чи перешкоду для руху; не загрожувати життю або здоров'ю громадян; не завдавати матеріальних збитків (п. 1.5 ПДР); водіям бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як велосипедисти, особи, які рухаються в кріслах колісних, пішоходи, а всім учасникам дорожнього руху – особливо обережними до дітей, людей похилого віку та осіб з явними ознаками інвалідності (п. 1.7 ПДР). На наш погляд, такі норми за своїм змістом характеризуються загальним соціальним спрямуванням щодо забезпечення дорожнього руху. При цьому серед них суди найчастіше посилаються на п. 1.5 ПДР (18 % вироків) і значно рідше на п. 1.7 ПДР (3 %), хоча останнє не можна вважати виправданим, оскільки кримінально-правове значення таких категорій потерпілих, як діти, люди похилого віку та особи з явними ознаками інвалідності часто впливає на кримінально-правову оцінку діяння.

У цьому контексті слід особливо наголосити на логічний взаємозв'язок норм кримінального та адміністративного законодавства, адже аналіз вироків показує, що суди часто не залишають поза увагою вищевказані приписи ПДР, у той час як вони, відповідно до п. 6 ч. 1 ст. 67 КК України, можуть бути враховані у якості таких, що обтяжують покарання.

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, слід розглядати як їх невідповідність єдиному порядку дорожнього руху. Найбільша кількість питань щодо застосування положень ПДР виникає при характеристиці об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 286 КК України, що є закономірним. Водночас важливо пам'ятати, що діяння як ознака об'єктивної сторони даного складу злочину часто має комбінований характер, що складається як із невідповідних правилам безпеки руху або експлуатації транспорту дій, так і бездіяльності суб'єкта злочину. Отже тому її встановлення вимагає ретельного з'ясування поведінки водія у небезпечній дорожній обстановці.

При цьому необхідно виходити із функціональної спрямованості приписів таких правил безпеки. Безумовно, переважна більшість норм ПДР має організаційний зміст, що впливає з їх головної спрямованості – забезпечення порядку дорожнього руху, а відтак його безпеки. Так, наш аналіз показує, що у вироків судів найчастіше такі приписи стосуються порушень, пов'язаних з: початком руху та змінами його напрямку – п. 10.1 ПДР (30 %), вибором швидкості руху та дистанції – п. 12.1 ПДР (41 %), п. 12.2 ПДР (12 %), обгоном, проїздом перехресть, пішохідних переходів і залізничних переїздів, зупинок транспортних засобів загального користування, користуванням зовнішніми світловими приладами, а також іншими порушеннями правил безпеки дорожнього руху.

При кваліфікації даних злочинів необхідно враховувати співвідношення між нормативами ПДР, що стосуються їх поділу на правила безпеки руху транспорту та правила експлуатації транспорту. Фактично названі приписи у ПДР не мають чіткого понятійного розмежування, а тому з'ясовуються за допомогою термінологічного тлумачення, оскільки, незважаючи на органічну єдність цих категорій, вони розглядаються як такі, що мають самостійне кримінально-правове значення.

Сприймаючи цей підхід, що ґрунтується на назві та змісті диспозиції ст. 286 КК України, судова практика усуває припущені помилки. Так, К. вироком Івано-Франківського міського суду засуджено за ч. 2 ст. 268 КК України за те, що він, керуючи автомобілем «Деу Ланос» на вул. Надрічній в м. Івано-Франківську, не дотримався вимог п. 2.3 «б», пп. 11.2, 12.1, 12.3 ПДР, не вибрав безпечної швидкості руху, не впорався з керуванням, у результаті чого виїхав на зустрічну смугу руху, де зіткнувся з автомобілем «ЗАЗ-11057» під керуванням Ж., у результаті пасажир останнього загинув на місці події, а Ж. отримав тяжкі тілесні ушкодження. Як вбачається із матеріалів справи, органи досудового слідства пред'явили обвинувачення К. лише в порушенні правил безпеки дорожнього руху. Суд же вийшов за межі цього обвинувачення й визнав К. винним також і в порушенні правил експлуатації транспорту, тобто вчиненні дій, яких він насправді не вчиняв і які йому в вині не ставилися. У зв'язку з цим колегія суддів Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України своєю Ухвалою від 26 січня 2010 року виключила з вироку рішення про кваліфікацію дій К. за ознакою порушення правил експлуатації транспорту [10, с. 128-130].

Отже, суди у таких провадженнях мають урахувувати, що порушення правил безпеки дорожнього руху та порушення правил експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є самостійними діяннями. Слід відзначити, що найчастіше до правил експлуатації транспорту відносять положення, що містяться у Розділі 31 ПДР «Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання». При цьому аналіз судової практики показує, що серед порушень правил експлуатації транспорту найбільше поширеними є: технічна невідповідність та несправність технічного стану гальмової системи – п. 31.4 ПДР, рульового керування – п. 31.4.2 ПДР, зношення протектора шин та їх невідповідність – п. 31.4.5 ПДР (7 %).

Разом із цим, вважаємо, що у чинних ПДР бракує положень, які, зокрема, мають регулювати правильні прийоми експлуатації транспортного засобу. Так, наприклад, водій, маючи намір зрушити з місця стоянки, не переконався, що всі органи керування транспортним засобом знаходяться у положенні, що забезпечить рух у наміченому напрямку, зокрема не звернув уваги на ввімкнену задню передачу. Саме це при початку руху обумовлює переміщення автомобіля назад, чого водій не очікує та спричиняє наїзд на пішохода. Звичайно при цьому можна застосувати положення п. 10.1 ПДР, що передбачає вимогу до водія переконатись в безпеці початку руху, але у даному випадку вона має бути регламентована в ПДР більш визначено.

У рамках об'єктивної сторони складу злочину виникають питання щодо різного підходу судів стосовно віднесення певних приписів ПДР до причинного зв'язку із суспільно небезпечними наслідками у цих деліктах. Зокрема, при оцінці такого порушення, як керування транспортним засобом у стані сп'яніння, більшість судів указує, що таке порушення (пп. «а» ст. 2.9 ПДР) знаходиться у причинному зв'язку з наслідками, проте близько 3 % дотримуються протилежної позиції. Вважаємо, що ця суперечлива практика не сприяє протидії цьому небезпечному порушенню правил безпеки у сфері дорожнього руху, а тому вимагає обґрунтованого вирішення як в теорії, так і судовій практиці.

Висновки. Викладене показує необхідність при застосуванні законодавства про дорожній рух та при кримінально-правовій оцінці злочинів щодо безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту врахування: 1) особливостей бланкетного характеру ст. 286 КК України; 2) сукупності ознак, вказаних у ПДР, що характеризують транспортний засіб як предмет складу злочину, передбаченого ст. ст. 286, 287, 289, 290 КК України; 3) при кримінально-правовій оцінці діянь, передбачених ст. 286 КК, законодавчого регулювання безпеки дорожнього руху; 4) застосування окрім ПДР інших нормативно-правових актів, що регулюють безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту; 5) загального та спеціального значення ПДР приписів, які поділяються на соціальні,

організаційні, статусні, технічні, технологічні, інформаційні, медичні та інші; 6) того, що положення законодавчих та нормативно правових актів містять приписи, що можуть стосуватися обставин, які обтяжують покарання; 7) необхідності обов'язкового визначення щодо наявності та обґрунтування причинного зв'язку між порушенням ПДР та суспільно небезпечними наслідками.

Список використаних джерел

1. Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1978. 247 с.
2. Мысливый В. А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам : Учебное пособие. К.: НИИРИО Киевской высшей школы МВС СССР им. Ф. Э. Дзержинского, 1990. 86 с.
3. Правила експлуатації колісних транспортних засобів : наказ Міністерства інфраструктури України 26.07.2013 р. № 550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13> (дата звернення: 20.11.2019 р.).
4. Правила експлуатації трамвая та тролейбуса : наказ Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10.12.1996 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0066-97> (дата звернення: 20.11.2019 р.).
5. 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 від 23 грудня 2005 р. № 14. Вісник Верховного Суду України. 2006. № 1. С. 6-11.
6. Про внесення змін та доповнень до постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 14 «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 від 19 грудня 2008 р. № 18. Вісник Верховного суду України. 2009. № 1. С. 3.
7. Про внесення змін до Правил дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2011 р. № 1029. Офіційний вісник України від 17.10.2011 р. 2011. № 78. ст. 2881.
8. Постанова Тячівського районного суду Закарпатської області від 10.01.2013 р. у справі № 711/9025/2012. URL : <http://reyestr.court.gov.ua> (дата звернення: 20.11.2019 р.).
9. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (дата звернення: 20.11.2019 р.).
10. Злочини і адміністративні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту : Офіційне видання / За ред. П. П. Пилипчука. К: Істина, 2011. 416 с.

Надійшла до редакції 26.11.2019.

References

1. Luk'yanov, V. V. (1978) Bezopasnost' dorozhnogo dvyzheniya. [Road safety] M.: Transport. 247 s. [in Russ.].
2. Myslyvyy V. A. Bor'ba orhanov vnutrennykh del s dorozhno-transportnyy prestuplenyyamy, svyazannyy s prychnenyem vreda peshekhodam [The struggle of law enforcement agencies with traffic crimes related to causing harm to pedestrians] : Uchebnoe posobyie. K.: NYyRYO Kyevskoy vyshey shkoly MVS SSSR ym. F. É. Dzerzhynskoho, 1990. 86 s. [in Ukr.].
3. Pravyly ekspluatatsiyi kolisnykh transportnykh zasobiv : nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrayiny 26.07.2013 r. № 550. [Rules of operation of wheeled vehicles: order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine 26.07.2013, No. 550]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13> (data zvernennya: 20.11.2019 r.). [in Ukr.].
4. Pravyly ekspluatatsiyi tramvaya ta troleybusa : nakaz Derzhavnoho komitetu Ukrayiny po zhytlovo-komunal'nomu hospodarstvu vid 10.12.1996 r. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0066-97> (data zvernennya: 20.11.2019 r.). [in Ukr.].
5. Pro praktyku zastosuvannya sudamy Ukrayiny zakonodavstva u spravakh pro deyaki zlochyyny proty bezpeky dorozhn'oho rukhu ta ekspluatatsiyi transportu, a takozh pro administratyvni pravoporushennya na transporti : Postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrayiny vid 23 hrudnya 2005 r. № 14. Visnyk Verkhovnoho Sudu Ukrayiny. 2006. № 1. S. 6-11. [in Ukr.].

6. Pro vnesennya zmin ta dopovnen' do postanovy Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrayiny vid 23.12.2005 r. № 14 «Pro praktyku zastosuvannya sudamy Ukrayiny zakonodavstva u spravakh pro deyaki zlochyny proty bezpeky dorozhn'oho rukhu ta ekspluatatsiyi transportu, a takozh pro administratyvni pravoporushennya na transporti» [On the Practice of the Application by the Courts of Ukraine of Legislation in Cases of Certain Crimes Against Road Safety and Traffic Operation, as well as on Administrative Offenses in Transport: Decree of the Plenum of the Supreme Court of Ukraine of December 23, 2005 (2006) No. 14]; Postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrayiny vid 19 hrudnya 2008 r. № 18. Visnyk Verkhovnoho sudu Ukrayiny. 2009. № 1. S. 3. [in Ukr.].

7. Pro vnesennya zmin do Pravyl dorozhn'oho rukhu : Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 26 veresnya 2011 r. № 1029. [On Amendments to the Traffic Rules: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of September 26, 2011 No. 1029]. Ofitsiyyny visnyk Ukrayiny vid 17.10.2011 r. 2011. № 78. st. 2881.

8. Postanova Tyachivs'koho rayonnoho sudu Zakarpat's'koyi oblasti vid 10.01.2013 r. u spravi № 711/9025/2012. [Resolution of the Tyachiv district court of Transcarpathian region of 10.01.2013 in case No. 711/9025/2012]. URL : <http://reyestr.court.gov.ua> (data zvernennya: 20.11.2019 r.). [in Ukr.].

9. Pro dorozhniy rukh : Zakon Ukrayiny vid 30 chervnya 1993 roku. [Traffic Law: Law of Ukraine of June 30, 1993]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> (data zvernennya: 20.11.2019 r.). [in Ukr.].

10. Zlochyny i administratyvni pravoporushennya proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsiyi transportu [Crimes and administrative offenses against traffic safety and traffic operation]: Ofitsiyne vydannya / Za red. P. P. Pylypchuka. K: Istyna, 2011. 416 s. [in Ukr.].

SUMMARY

Myslyvyy V. A. Criminal-legal value of traffic legislation. The article deals with the application of traffic law in the criminal legal evaluation of actions related to violation of the rules of road safety and operation of vehicles. Generalization of the current law enforcement practice of the application of criminal law, which ensures the safety of traffic and operation of vehicles, necessitates the need for further analysis of the criminal legal rules that provide for criminal liability for committing these criminal offenses.

The attention has been paid to the blanket nature of the disposition of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, which provides for the application of sectoral legislation and by-laws regulating road safety (Law of Ukraine “On Road Traffic”, “Traffic Rules” and other regulations).

The characteristics of the mentioned legislative and subordinate legal acts are given in view of their interrelation with the given criminal legal rules, as well as separate types of their prescriptions on road safety and operation of vehicles (social, organizational, technical, legal and others), taking into account their orientation. on the regulation of public relations in the field of traffic. The author believes in the necessity of obligatory application in the criminal legal assessment of the specified actions of the legislation regulating road safety.

The content and specific gravity of the most widespread violations of the rules of road safety and operation of vehicles, which are used in the qualification of crimes under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine, have been considered.

The case law and the shortcomings related to the application of certain provisions of the Traffic Rules have been analyzed, as well as their relation with the disposition of the specified criminal legal rules and the components of the crime.

The author has emphasized the need for a mandatory determination of the existence and justification of a causal link between specific traffic offenses and the socially dangerous consequences stipulated by criminal law.

Keywords: *criminal law, traffic law, traffic rules, criminal liability.*