

*Медицький І. Б.
доктор юридичних наук, доцент
професор кафедри політики у сфері
боротьби зі злочинністю та кримінального права
навчально-наукового Юридичного інституту
Прикарпатського національного
університету імені Василя Стефаника
(м. Івано-Франківськ)*

ПОСИЛЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ПРОТИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ: ОЦІНКА ЗАКОНОПРОЕКТНИХ ІНІЦІАТИВ

В Україні рівень смертності та травматизму внаслідок дорожньо-транспортних пригод є одним з найвищих в Європі, а рівень організації безпеки дорожнього руху залишається украй низьким, про що у своїх звітах неодноразово наголошували експерти ВООЗ, Світового банку та інших міжнародних інституцій. Масштабність проблеми та необхідність активізації зусиль у напрямку її розв'язання зафіксовані у чисельних нормативних документах, передусім, у Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року та Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року.

Резонансні ДТП, які продовжують із невтішною регулярністю траплятися у суспільстві, викликали зворотну реакцію парламентарів, якими упродовж лише 2001 р. зареєстровано 5 законопроектів стосовно кримінальної відповідальності за порушення безпекових правил у сфері дорожнього руху¹. Основний зміст їх положень обґрунтовано буде звести до таких моментів:

¹ Див.: Проект Закону про внесення змін до Кримінального та Кримінального процесуального кодексів України щодо посилення відповідальності за керування транспортними засобами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції № 5321 від 31.03.2021 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=71558; Проект Закону про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом в стані сп'яніння, якщо воно спричинило смерть потерпілого № 5527 від 20.05.2021 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=71984; Проект Закону про внесення змін до статей 286 та 286-1 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило загибель людей № 6240 від 01.11.2021 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73094; Проект Закону про внесення змін до статей 286 та 286-1 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху № 6240-1 від 10.11.2021 р. URL: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/>

1) зміни торкаються регламентованих ст. ст. 286, 286¹, 287 КК України правопорушень, передбачаючи посилення кримінальної відповідальності за вчинення деліктів у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (принагідно варто зауважити, що чинна норма статті 286¹ доповнила кодекс лише 17.03.2021 р. – І. М.);

2) майбутня пеналізація кримінальних правопорушень можлива за рахунок збільшення вищої (проект № 5321) або нижчої та вищої меж санкцій у виді позбавлення волі та права керувати транспортними засобами (проекти № 5527, 6240, 6240-1, 6240-2);

3) майбутня криміналізація суспільно небезпечної поведінки можлива за рахунок наслідків у вигляді загибелі кількох осіб у результаті повторного порушення безпекових правил (проект 6240-2).

До значної частини пропонованих новел слід поставитися із відповідною долею критичності, враховуючи недостатній науково-теоретичний рівень їх розробників, відсутність належної кримінологічної вмотивованості, допущену поспішність й очевидні технічні недоліки. Навряд чи виправданою буде диференціація кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, з огляду на причини її сп'яніння – чи викликані вони вживанням лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції або ж алкогольних, наркотичних та інших засобів (проект № 5527). Спричинення смерті одній особі (позбавлення волі від п'яти до десяти років позбавлення волі) або загибель кількох осіб (від семи до дванадцяти років позбавлення волі) у першій ситуації (до того ж вони «розведені» у різні частини статті 286¹ КК України) караються менш суворо, ніж аналогічні наслідки для потерпілого/потерпілих, коли винний суб'єкт перебував у стані сп'яніння (від

webproc4_1?pf3511=73185; Проект Закону про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту № 6240-2 від 17.11.2021 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=73210 (дата звернення: 25.11.2021).

дванадцяти років до довічного позбавлення волі). При тому, що наслідки у другій ситуації об'єднані однією частиною статті. Аналогічного несприйняття вартує і пропозиція виключення із загального масиву порушень правил безпеки дорожнього руху (ч.1 ст.286 КК України) «ситуацій перевищення встановлених обмежень швидкості руху в населених пунктах» та закріплення для них у подальшому значно суворішої відповідальності (проект 6240-1). Кримінально-правова охорона життя та здоров'я потерпілої особи, якій завдано середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження, або ж спричинено смерть, повинна бути однаковою, безвідносно від типу допущених порушень безпекових правил. Нелогічно, за однаковості насталих суспільно небезпечних наслідків, менш суворо карати, до прикладу, за проїзд на забороняючий сигнал світлофору, а більш – за перевищення швидкості руху. До того ж, загибель кількох осіб унаслідок перевищення обмежень швидкості руху узагалі не передбачена (!) конструкцією пропонованої норми, що є абсолютно неприпустимо. Проект 6240-2 потенційну криміналізацію через повторність загибелі кількох осіб (ст. ст. 286, 286¹ КК України) пов'язує виключно з активною поведінкою, хоча інші частини згаданих норм прямо говорять про «діяння».

Одночасно виключення у абз. 2 ч. 2 ст. 286 КК України слова *«або без такого»* дає підстави розраховувати на підвищення запобіжного потенціалу цієї частини кримінально-правової норми. За ч.1 ст.286 КК України злочинна поведінка, у результаті якої потерпілому було спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження, має своїм наслідком безальтернативне призначення покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами, тоді як кваліфікований склад цього делікту (наслідки у вигляді смерті потерпілого або заподіяння йому тяжкого тілесного ушкодження) дає можливість суду вільного вибору щодо можливості призначити / не призначити згаданий вид покарання.

Виконаний нами аналіз підтверджує, що кримінально-правова політика протидії злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху перебуває у межах загальної тенденції збільшення ролі кримінальної репресії, яку упродовж

вже тривалого часу обґрунтовано критикують науковці. Н. А Орловська і О. М. Шинкарук констатують, що репресивні можливості кримінального закону майже вичерпані. Навіть більше, приходить розуміння, що кримінально-правова репресія у тому обсязі, в якому вона існує, і в тих руках, які її реалізують, перетворюється в дестабілізуючий фактор [3, с.459]. Нерозумне підвищення репресивної дії закону, з позиції А. Е. Жалінського, тягне за собою нераціональні соціальні затрати. У подальшому – символічне, ілюзорне законодавство підриває довіру до кримінального закону та, відповідно, до держави [2, с.61]. Як слушно зауважують М. М. Бабаєв та Ю. Є. Пудовочкін, наростає тенденція спокусливої підміни складного (вирішення реальних життєвих проблем) простим – прийняттям чергового, а якщо дуже хочеться, то і позачергового кримінального закону; по-друге, у свідомості законотворців усе більше зміцнюється уявлення, ніби його прийняття є не надзвичайно відповідальним висловлюванням держави, що зачіпає інтереси великої кількості громадян, а зовсім тривіальною, пересічною подією, яка не вимагає яких-небудь особливих або хоча б мінімально значущих підстав і приводів [1, с. С.424].

Здійснюючи обґрунтовану критику допущених на законодавчому рівні недоліків, одночасно не варто забувати й про неприйнятність існуючого правозастосування.

Судова практика розгляду справ про кримінальні правопорушення, передбачені частинами 2 та 3 ст.286 КК України, налічує непоодинокі випадки більш ніж лояльного ставлення до злочинців шляхом застосування ст.75 КК України та подальшого звільнення від відбування покарання із встановленням іспитового строку. У 44% проаналізованих нами випадків (50 вироків у справах за статтями 286, 135 КК України, кваліфікованими ознаками яких є заподіяння смерті одному чи декільком потерпілим, 2017-2019 рр.) засуджені особи були звільнені від відбування покарання, з них: у 38% випадків – на підставі ст.75 КК України, 6% випадків – на підставі Закону України «Про амністію». Відомі й випадки, коли від відбування покарання (як основного, так і додаткового – у виді позбавлення права на керування транспортним засобом), на підставі ст.75 КК

України звільнили особу, винувату в загибелі 2-ох осіб (ч.3 ст.286 КК України). Існуюча тенденція, як видається, не співвідноситься із кримінологічною характеристикою, зокрема, «ціною» автотранспортних злочинів для суспільства та не сприяє досягненню декларованої ст.50 КК України мети покарання – кари і запобігання вчинення нових кримінальних правопорушень як засудженими, так і іншими особами.

Згідно роз'яснень, викладених у п. п. 20, 21 Пленуму ВСУ 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», у кожному випадку призначення покарання за частинами 1 та 2 ст. 286 КК України необхідно обговорювати питання про доцільність застосування до винного додаткового покарання – позбавлення права керувати транспортними засобами або обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів, відповідно. При винесенні обвинувальних вироків суди у абсолютній більшості справ (86% із вивчених) приймають рішення про позбавлення особи права керувати транспортним засобом на той чи інший строк. З іншого боку, обґрунтовуючи рішення про наявність підстав для застосування означеного додаткового покарання, суди одночасно звільняють особу від його відбування на підставі ст.75 КК України, що також не відповідає меті превенції.

Список використаних джерел:

1. Бабаев М. М., Пудовочкин Ю. Е. Репрессивное решение социальных проблем: причины и последствия. *Всероссийский криминологический журнал*. 2016. Т. 10. № 3. С.419-430. URL: www.elibrary.ru/download/elibrary_273224965_57025277.pdf (дата звернення: 13.05.2019).
2. Жалинский А. Э. Об экономическом подходе к уголовному правотворчеству. *Государство и право*. 2007. №10. С.58-67.
3. Орловська Н. А., Шинкарук О. М. Принцип гуманізму в контексті антропоцентричної парадигми кримінального права України. *Захист прав*

людини: міжнародний та вітчизняний досвід: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції (16 травня 2019 року). Київ: Національна академія прокуратури України, 2019. С. 456-460.