

УДК 343.346.

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.03.2.59>

ДИФЕРЕНЦІАЦІЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Дем'ян Ю.Д.,
магістр права, адвокат,
аспірант кафедри кримінального права
та правоохоронної діяльності,
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
ORCID: 0009-0001-4919-426X

Дем'ян Ю.Д. Диференціація кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

У науковій статті представлено комплексне дослідження актуальних проблем кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. На основі аналізу чинного законодавства, судової практики та наукових досліджень розкрито теоретико-методологічні засади кримінальної відповідальності за правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, визначено особливості кваліфікації злочинів, передбачених статтями 286 та 286-1 КК України. Особливу увагу приділено проблемам розмежування суміжних складів злочинів, зокрема, порушення правил безпеки дорожнього руху та необережного заподіяння шкоди життю чи здоров'ю особи.

В роботі досліджено об'єктивні та суб'єктивні ознаки складів злочинів проти безпеки дорожнього руху, висвітлено проблеми встановлення причинного зв'язку між порушенням відповідних правил та суспільно небезпечними наслідками. Акцентовано увагу на практичних аспектах тлумачення бланкетних норм кримінального закону та питаннях кримінально-правової оцінки керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Проаналізовано проблеми конкуренції кримінально-правових норм та кваліфікації дій особи за сукупністю злочинів, передбачених статтями 286 та 286-1 КК України.

На основі вивчення доктринальних підходів та судової практики виявлено прогалини та колізії у правовому регулюванні кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, розкрито проблеми доказування у відповідних кримінальних провадженнях, зокрема питання належності та допустимості електронних доказів, методики проведення автотехнічних та судово-медичних експертиз, оцінки експертних висновків як доказів у кримінальному провадженні.

Проаналізовано особливості призначення покарання за злочини проти безпеки дорожнього руху, розглянуто проблеми індивідуалізації покарання та застосування звільнення від відбування покарання з випробуванням. На основі проведеного дослідження обґрунтовано пропозиції щодо вдосконалення кримінального законодавства України у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема в частині диференціації кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом у стані сп'яніння з урахуванням ступеня інтоксикації, виду транспортного засобу, наявності або відсутності права на його керування тощо.

Ключові слова: кримінальна відповідальність, безпека дорожнього руху, експлуатація транспорту, дорожньо-транспортна пригода, причинний зв'язок, стан сп'яніння, транспортний засіб, бланкетні норми, кваліфікація злочинів, диференціація відповідальності.

Demian Y.D. Differentiation of criminal liability for violation of road safety rules or transport operation.

The scientific article presents a comprehensive study of the current problems of criminal liability for violation of road safety rules or transport operation by persons driving vehicles. Based on the analysis of current legislation, judicial practice and scientific research, the theoretical and methodological principles of criminal liability for offenses in the field of road safety are revealed, the features of the qualification of crimes provided for in Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine are determined. Special attention is paid to the problems of distinguishing adjacent elements of crimes, in particular, violation of road safety rules and recklessly causing harm to the life or health of a person.

The work examines the objective and subjective features of the elements of crimes against road safety, highlights the problems of establishing a causal relationship between the violation of the relevant rules and socially dangerous consequences. The article focuses on practical aspects of interpreting

blanket norms of the criminal law and issues of criminal-legal assessment of driving while intoxicated. The problems of competition of criminal-legal norms and qualification of actions of a person under the set of crimes stipulated by Articles 286 and 286-1 of the Criminal Code of Ukraine are analyzed.

Based on the study of doctrinal approaches and judicial practice, gaps and conflicts in the legal regulation of criminal liability for violation of road safety rules are identified, and problems of proof in relevant criminal proceedings are revealed, in particular, the issues of relevance and admissibility of electronic evidence, methods of conducting automotive technical and forensic examinations, and evaluation of expert opinions as evidence in criminal proceedings.

The features of sentencing for crimes against road safety have been analyzed, the problems of individualization of punishment and the application of exemption from serving a sentence with probation have been considered. Based on the research, proposals have been substantiated to improve the criminal legislation of Ukraine in the field of ensuring road safety, in particular in terms of differentiation of criminal liability for driving a vehicle while intoxicated, taking into account the degree of intoxication, type of vehicle, presence or absence of the right to drive it, etc.

Key words: criminal liability, road safety, transport operation, road accident, causal relationship, state of intoxication, vehicle, blanket norms, qualification of crimes, differentiation of liability.

Постановка проблеми. Проблема забезпечення безпеки дорожнього руху залишається однією з найбільш актуальних у сучасному суспільстві. Кримінально-правові засоби протидії порушенням правил безпеки дорожнього руху посідають особливе місце в системі правового забезпечення безпеки дорожнього руху, оскільки спрямовані на запобігання найбільш суспільно небезпечним діям у цій сфері.

Актуальність дослідження проблем кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, зумовлена низкою факторів. По-перше, статистичні дані свідчать про високий рівень дорожньо-транспортних пригод в Україні, що призводять до загибелі та травмування значної кількості осіб. По-друге, законодавство у сфері кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху зазнало суттєвих змін із запровадженням статті 286-1 КК України, що потребує ґрунтовного теоретичного осмислення. По-третє, практика застосування відповідних норм кримінального законодавства виявила низку проблемних аспектів, які потребують наукового аналізу та розробки шляхів їх вирішення.

Метою дослідження є формулювання науково обґрунтованих положень щодо кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, та розробка на цій основі рекомендацій щодо вдосконалення чинного законодавства та практики його застосування.

Стан опрацювання проблематики. Теоретичною основою дослідження стали праці таких вчених, як В.І. Борисов, В.К. Гришук, О.О. Дудоров, М.Й. Коржанський, В.А. Мисливий, А.А. Музика, В.О. Навроцький та інших. Проте комплексного дослідження проблем кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху з урахуванням останніх змін у законодавстві та правозастосовній практиці не проводилося, що підкреслює теоретичну та практичну значущість цієї наукової розвідки.

Виклад основного матеріалу. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, є видом юридичної відповідальності, яка має специфічний зміст та особливості. В основі цього виду відповідальності лежить факт вчинення особою суспільно небезпечного діяння, що порушує встановлені правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту та призводить до суспільно небезпечних наслідків.

У доктрині кримінального права існують різні підходи до розуміння змісту поняття «порушення правил безпеки дорожнього руху». На думку В.А. Мисливого, це діяння (дія або бездіяльність), що полягає в недотриманні нормативних приписів, які регламентують безпечне функціонування дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів [1, с. 127]. В.О. Навроцький визначає це поняття як протиправну поведінку особи, яка полягає в порушенні встановлених нормативно-правовими актами правил, що забезпечують безпечне функціонування транспортної системи, та призводить до настання передбачених законом суспільно небезпечних наслідків [2, с. 892].

Аналіз чинного кримінального законодавства України дозволяє виокремити два основні склади злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами:

1. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, що спричинило певні наслідки (стаття 286 КК України);

2. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (стаття 286-1 КК України).

Основна відмінність між цими складами злочинів полягає в тому, що у першому випадку обов'язковою ознакою є настання суспільно небезпечних наслідків (середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, смерть потерпілого), а у другому – перебування суб'єкта злочину в стані сп'яніння [3, с. 45].

Кваліфікація кримінальних правопорушень за статтею 286 КК України є складним процесом, що потребує всебічного аналізу всіх елементів складу злочину та правильного застосування кримінально-правових норм. У правозастосовній практиці виникає низка проблем, пов'язаних з кваліфікацією цих правопорушень.

Одним із дискусійних питань є визначення об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України. Більшість науковців вважає, що основним безпосереднім об'єктом цього злочину є безпека руху та експлуатації транспорту, а додатковим обов'язковим об'єктом є життя та здоров'я особи [5, с. 114]. Проте існує і альтернативна точка зору, згідно з якою основним безпосереднім об'єктом є встановлений порядок дорожнього руху, а додатковим – життя та здоров'я особи [5, с. 78].

Від правильного визначення об'єкта злочину залежить його відмежування від суміжних складів злочинів, зокрема, необережного заподіяння смерті або тілесних ушкоджень (статті 119, 128 КК України). Верховний Суд у своїй практиці зазначає, що при відмежуванні порушення правил безпеки дорожнього руху, що спричинило смерть потерпілого, від необережного вбивства необхідно враховувати, що ст. 286 КК України є спеціальною нормою по відношенню до ст. 119 КК України. Кваліфікація за ст. 286 КК України можлива лише за умови, що особа керувала транспортним засобом, тобто здійснювала усвідомлену і цілеспрямовану діяльність з використання відповідних його функцій [6].

Що стосується проблеми визначення об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України, то вона характеризується наявністю трьох обов'язкових ознак: діяння у формі порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, наслідків у вигляді середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень чи смерті потерпілого, а також причинного зв'язку між діянням та наслідками [7, с. 342].

Однією з проблем, що виникає на практиці, є встановлення причинного зв'язку між порушенням правил безпеки дорожнього руху та наслідками, що настали. Верховний Суд у своїй практиці неодноразово наголошував, що для кваліфікації дій особи за статтею 286 КК України необхідно встановити не лише факт порушення відповідних правил, але й те, що саме це порушення призвело до настання суспільно небезпечних наслідків [7].

Особливо складними є випадки, коли до ДТП призвели порушення правил безпеки дорожнього руху кількома учасниками дорожнього руху. У таких ситуаціях необхідно встановити, чиї діяння безпосередньо спричинили настання суспільно небезпечних наслідків і яка роль кожного з порушників правил дорожнього руху у настанні цих наслідків [6, с. 215].

Ще однією проблемою є кваліфікація діянь у випадках, коли водій порушує правила дорожнього руху, але не безпосередньо керує транспортним засобом (наприклад, коли залишає транспортний засіб з включеним двигуном на схилі без належного забезпечення проти самовільного руху). Верховний Суд у таких випадках зазначає, що кваліфікація за статтею 286 КК України можлива лише за умови, що особа здійснювала усвідомлену і цілеспрямовану діяльність з використання відповідних функцій транспортного засобу [7].

Суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України, є особа, яка керує транспортним засобом. Проте на практиці виникають складнощі з визначенням цього поняття. Так, дискусійним є питання про те, чи є суб'єктом злочину особа, яка фактично керує транспортним засобом, але не має права на керування ним.

Панівною є позиція, згідно з якою суб'єктом цього злочину є будь-яка особа, яка фактично керує транспортним засобом, незалежно від наявності у неї посвідчення водія. Такий підхід підтримується і Верховним Судом, який зазначає, що «суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є особа, яка керує транспортним засобом, тобто виконує функції водія під час руху такого засобу, незалежно від того, чи має вона право на керування ним» [7].

Також проблемним є питання про визначення суб'єкта злочину в ситуаціях, коли керування транспортним засобом здійснюється під наглядом інструктора або в умовах навчальної їзди. У таких випадках суб'єктом злочину визнається особа, яка фактично здійснювала керування транспортним засобом на момент порушення правил безпеки дорожнього руху, що призвело до настання суспільно небезпечних наслідків [6, с. 178].

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України, характеризується необережною формою вини. Проте в науці кримінального права існують різні підходи до визначення форми вини при вчиненні цього злочину.

Згідно з першим підходом, цей злочин характеризується змішаною формою вини: щодо діяння (порушення правил безпеки дорожнього руху) особа може діяти як умисно, так і з необережності, а щодо наслідків – лише з необережності. Цю позицію підтримують такі вчені, як В.І. Борисов, В.А. Мисливий, В.О. Навроцький [5, с. 93].

Згідно з другим підходом, цей злочин характеризується лише необережною формою вини як щодо діяння, так і щодо наслідків. Цю позицію підтримують О.О. Дудоров, М.І. Хавронюк [8, с. 876].

У судовій практиці переважає перший підхід. Так, Верховний Суд зазначає, що «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту може бути вчинене як умисно, так і з необережності, але стосовно наслідків у вигляді заподіяння шкоди життю або здоров'ю потерпілого завжди має місце необережна форма вини» [7].

Особливої уваги заслуговує питання про кваліфікацію діянь у ситуаціях, коли особа умисно використовує транспортний засіб для заподіяння шкоди життю або здоров'ю потерпілого. У таких випадках дії винного слід кваліфікувати не за статтею 286 КК України, а за статтями, що передбачають відповідальність за умисні злочини проти життя та здоров'я особи (статті 115, 121 КК України) [9].

Окремо варто звернути увагу на проблеми кваліфікації кримінальних правопорушень за статтею 286-1 КК України. Стаття 286-1 КК України, яка передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння, була введена до Кримінального кодексу України у 2020 році. Ця новела викликала низку теоретичних та практичних проблем, пов'язаних з кваліфікацією відповідних кримінальних правопорушень.

Однією з основних проблем є визначення поняття «стан сп'яніння» та його видів. Відповідно до статті 21 КК України, стан алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння не звільняє від кримінальної відповідальності, але може бути обставиною, що обтяжує покарання. Проте в статті 286-1 КК України стан сп'яніння є конститутивною ознакою об'єктивної сторони складу злочину.

У судовій практиці виникають складнощі з визначенням граничних показників, які свідчать про стан сп'яніння. Згідно з Інструкцією про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, затвердженою наказом МВС України та МОЗ України від 09.11.2015 № 1452/735, стан алкогольного сп'яніння встановлюється в разі наявності в крові водія алкоголю в концентрації понад 0,2 проміле. Проте виникають питання щодо визначення стану наркотичного сп'яніння та інших видів сп'яніння, оскільки відповідні медичні критерії не завжди чітко регламентовані [6, с. 225].

Крім того, на практиці виникають проблеми, пов'язані з процедурою виявлення стану сп'яніння. Зокрема, дискусійним є питання про те, чи можливе притягнення до кримінальної відповідальності за статтею 286-1 КК України на підставі відмови особи від проходження огляду на стан сп'яніння. Законодавець прирівнює таку відмову до керування транспортним засобом в стані сп'яніння, проте таке положення викликає заперечення з точки зору принципу презумпції невинуватості [7, с. 147].

Однією з найбільш складних проблем є кваліфікація діянь у випадках, коли особа, перебуваючи в стані сп'яніння, порушує правила безпеки дорожнього руху, що призводить до настання тяжких наслідків. У таких ситуаціях виникає питання про конкуренцію статей 286 та 286-1 КК України.

В науці кримінального права існують різні підходи до вирішення цієї проблеми. Згідно з першим підходом, у таких випадках має місце ідеальна сукупність злочинів, і дії особи слід кваліфікувати за відповідною частиною статті 286 та частиною 1 статті 286-1 КК України. Цей підхід аргументується тим, що в кожній із цих статей містяться самостійні склади злочинів з різними об'єктивними та суб'єктивними ознаками [6, с. 112].

Згідно з другим підходом, у таких випадках має місце конкуренція кримінально-правових норм, і дії особи слід кваліфікувати за спеціальною нормою – статтею 286-1 КК України. Цей підхід аргументується тим, що стаття 286-1 КК України є спеціальною нормою по відношенню до статті 286 КК України, оскільки містить додаткову кваліфікуючу ознаку – стан сп'яніння [8, с. 95].

Верховний Суд у своїй практиці схиляється до першого підходу, зазначаючи, що «у випадку, коли особа, керуючи транспортним засобом у стані сп'яніння, порушує правила безпеки дорожнього руху, що призводить до настання наслідків, передбачених статтею 286 КК України, її дії слід кваліфікувати за сукупністю злочинів, передбачених відповідною частиною статті 286 та частиною 1 статті 286-1 КК України» [7].

Ще однією проблемою є недостатня диференціація кримінальної відповідальності за статтею 286-1 КК України. Так, санкції за вчинення цього злочину не враховують ступінь сп'яніння, вид транспортного засобу, яким керувала особа, та інші обставини, які можуть суттєво впливати на ступінь суспільної небезпечності діяння.

В науковій літературі висловлюються пропозиції щодо вдосконалення статті 286-1 КК України шляхом встановлення диференційованої відповідальності залежно від ступеня сп'яніння, виду транспортного засобу, факту наявності чи відсутності у особи права на керування транспортним засобом тощо [8, с. 187]. Такий підхід дозволив би більш справедливо підходити до призначення покарання за цей злочин, враховуючи всі обставини справи.

Особливого значення в кримінальних провадженнях за статтями 286, 286-1 КК України набуває процес доказування, який має свою специфіку, зумовлену особливостями цих кримінальних правопорушень.

Одним із найбільш складних аспектів доказування у кримінальних провадженнях за статтею 286 КК України є встановлення причинного зв'язку між порушенням правил безпеки дорожнього руху та наслідками, що настали. В судовій практиці виникають складнощі, пов'язані з оцінкою експертних висновків, які часто є основним доказом наявності такого причинного зв'язку.

Верховний Суд у своїй практиці неодноразово наголошував, що для кваліфікації дій особи за статтею 286 КК України необхідно враховувати не лише висновки експертів, але й всю сукупність доказів, які свідчать про наявність причинного зв'язку між порушенням правил безпеки дорожнього руху та наслідками, що настали. При цьому суд повинен критично оцінювати висновки експертів, особливо якщо вони суперечать іншим доказам у справі або ґрунтуються на припущеннях, а не на достовірно встановлених фактах.

Особливо складними є випадки, коли до ДТП призвели дії кількох осіб, кожна з яких порушила правила безпеки дорожнього руху. У таких ситуаціях необхідно встановити, чиї саме дії безпосередньо спричинили настання суспільно небезпечних наслідків і яка роль кожного з порушників у настанні цих наслідків [6, с. 134].

У кримінальних провадженнях за статтею 286-1 КК України особливого значення набуває доказування стану сп'яніння водія. Основним доказом наявності такого стану є висновок медичного освідування або акт огляду на стан сп'яніння. Проте на практиці виникають проблеми, пов'язані з процедурою проведення такого освідування або огляду, а також з оцінкою їх результатів.

Зокрема, дискусійним є питання про те, чи можливе притягнення до кримінальної відповідальності за статтею 286-1 КК України на підставі лише показань свідків про перебування водія в стані сп'яніння, без проведення відповідного медичного освідування або огляду. Верховний Суд у своїй практиці зазначає, що «для притягнення особи до кримінальної відповідальності за статтею 286-1 КК України необхідно наявність об'єктивних доказів її перебування в стані сп'яніння, якими можуть бути висновок медичного освідування, акт огляду на стан сп'яніння, а також інші докази, що достовірно свідчать про такий стан».

Також виникають проблеми, пов'язані з процедурою відмови від проходження огляду на стан сп'яніння. Законодавство передбачає, що така відмова прирівнюється до керування транспортним засобом в стані сп'яніння, проте для притягнення особи до кримінальної відповідальності необхідно документально зафіксувати факт такої відмови та наявність ознак сп'яніння [6, с. 218].

У сучасних умовах все більшого значення набувають електронні докази у кримінальних провадженнях за статтями 286, 286-1 КК України. До таких доказів можна віднести записи з відеореєстраторів, камер відеоспостереження, GPS-трекерів, а також інформацію з електронних систем автомобіля.

Використання таких доказів пов'язане з низкою проблем процесуального характеру. По-перше, постає питання про допустимість електронних доказів, отриманих з порушенням встановленого порядку. По-друге, виникають складнощі з встановленням достовірності електронних доказів, особливо за наявності можливостей їх монтажу або редагування. По-третє, існують проблеми з процесуальним оформленням електронних доказів, зокрема з їх оглядом та експертним дослідженням.

Верховний Суд у своїй практиці визнає значущість електронних доказів у кримінальних провадженнях за статтями 286, 286-1 КК України, але наголошує на необхідності їх критичної оцінки в сукупності з іншими доказами. Особливу увагу суд приділяє питанням встановлення походження електронних доказів, їх достовірності та незмінності змісту.

Що стосується проблеми призначення покарання за кримінальні правопорушення, передбачені статтями 286, 286-1 КК України, то в цій сфері також існують проблеми, які потребують теоретичного осмислення та практичного вирішення.

Однією з проблем є забезпечення належної індивідуалізації покарання з урахуванням всіх обставин справи. Санкції статей 286, 286-1 КК України передбачають альтернативні види покарань, що дозволяє суду обрати найбільш доцільне покарання в кожному конкретному випадку. Проте на практиці суди не завжди належним чином обґрунтовують вибір певного виду та розміру покарання, що призводить до його невідповідності ступеню тяжкості вчиненого кримінального правопорушення та особі винного.

Верховний Суд у своїй практиці наголошує на необхідності ретельного врахування всіх обставин справи при призначенні покарання за статтями 286, 286-1 КК України. Суд має враховувати характер порушення правил безпеки дорожнього руху, наслідки, що настали, поведінку винного після вчинення кримінального правопорушення, ставлення до потерпілих, наявність обставин, що пом'якшують або обтяжують покарання, тощо.

Важливим аспектом індивідуалізації покарання є також застосування додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами. При призначенні цього покарання суд має враховувати всі обставини справи, зокрема, чи пов'язане кримінальне правопорушення з професійною діяльністю особи, чи є керування транспортним засобом необхідним для забезпечення життєдіяльності винного та його родини, тощо.

Ще однією проблемою є застосування статті 75 КК України (звільнення від відбування покарання з випробуванням) до осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, передбачені статтями 286, 286-1 КК України. На практиці суди часто застосовують цю норму, мотивуючи це щирим каяттям винного, відшкодуванням шкоди потерпілим, відсутністю судимості тощо.

Проте виникає питання про обґрунтованість такого підходу з огляду на високу суспільну небезпечність цих кримінальних правопорушень, особливо якщо вони призвели до смерті потерпілого або заподіяння тяжких тілесних ушкоджень. Верховний Суд зазначає, що «застосування статті 75 КК України до осіб, які вчинили кримінальні правопорушення, передбачені статтями 286, 286-1 КК України, можливе лише у виняткових випадках, коли є підстави вважати, що виправлення винного можливе без реального відбування покарання» [7].

Окремою проблемою є визначення обов'язків, які суд покладає на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням. На практиці суди часто обмежуються стандартним набором обов'язків, передбачених статтею 76 КК України, не враховуючи специфіку кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Доцільним було б покладення на таких осіб додаткових обов'язків, спрямованих на підвищення їх правосвідомості у сфері безпеки дорожнього руху, наприклад, проходження спеціальних курсів з правил дорожнього руху.

Висновки. Аналіз проблем кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту дозволяє визначити кілька основних напрямів вдосконалення правового регулювання у цій сфері.

Перший напрям стосується удосконалення конструкції складів злочинів, передбачених статтями 286, 286-1 КК України. Доцільним є більш чітке визначення об'єктивних та суб'єктивних ознак цих злочинів, зокрема, поняття «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту», «стан сп'яніння», «керування транспортним засобом».

Також заслуговує на увагу питання про диференціацію кримінальної відповідальності за статтею 286-1 КК України залежно від ступеня сп'яніння, виду транспортного засобу, факту наявності чи відсутності у особи права на керування транспортним засобом. Це дозволило б більш справедливо підходити до призначення покарання за цей злочин, враховуючи всі обставини справи.

Крім того, доцільним є вирішення питання про конкуренцію статей 286 та 286-1 КК України шляхом внесення відповідних змін до законодавства. Зокрема, можливим є доповнення статті 286 КК України кваліфікуючою ознакою -- вчинення діяння особою, яка перебуває в стані сп'яніння. Це дозволило б уникнути необхідності кваліфікації дій особи за сукупністю злочинів у випадках, коли порушення правил безпеки дорожнього руху, вчинене в стані сп'яніння, призвело до настання тяжких наслідків.

Другий напрям стосується удосконалення системи покарань за кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху. Доцільним є розширення переліку покарань, які можуть бути призначені за ці злочини, зокрема, за рахунок громадських робіт, які могли б включати діяльність, пов'язану з забезпеченням безпеки дорожнього руху.

Також заслуговує на увагу питання про підвищення ефективності додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами. Для цього необхідно вдосконалити механізм контролю за виконанням цього покарання, а також передбачити кримінальну відповідальність за керування транспортним засобом особою, позбавленою права на таке керування за вироком суду.

Крім того, доцільним є вдосконалення механізму звільнення від відбування покарання з випробуванням за статтями 286, 286-1 КК України. Зокрема, необхідно визначити чіткі критерії, за яких таке звільнення можливе, а також передбачити спеціальні обов'язки, які суд може покласти на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням за ці злочини.

Третій напрям стосується удосконалення процедури доказування у кримінальних провадженнях за статтями 286, 286-1 КК України. Доцільним є розробка методичних рекомендацій для слідчих та прокурорів щодо особливостей розслідування цих кримінальних правопорушень, зокрема, щодо

визначення наявності причинного зв'язку між порушенням правил безпеки дорожнього руху та наслідками, що настали, а також щодо доказування стану сп'яніння.

Також заслуговує на увагу питання про вдосконалення процедури проведення медичного освідування на стан сп'яніння. Зокрема, необхідно чітко визначити порядок проведення такого освідування, критерії визначення стану сп'яніння, а також процесуальне оформлення його результатів.

Крім того, доцільним є вдосконалення порядку використання електронних доказів у кримінальних провадженнях за статтями 286, 286-1 КК України. Зокрема, необхідно визначити порядок отримання, фіксації та оцінки таких доказів, а також їх статус у системі доказів.

Підсумовуючи, слід зазначити, що проблеми кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, потребують комплексного підходу до їх вирішення, який би враховував як теоретичні напрацювання науки кримінального права, так і практичні аспекти застосування відповідних норм кримінального законодавства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юридична академія МВС України, 2004. 380 с.
2. Навроцький В.О. Кримінальне право України. Особлива частина: Курс лекцій. Київ: Знання, 2000. 771 с.
3. Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навчальний посібник у схемах / Авраменко О.В., Бурда С.Я., Сас М.В. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2019. 36 с.
4. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / В.Я. Тацій, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за ред. В.Я. Тація, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна. 6-те вид. Харків: Право, 2021. 768 с.
5. Борисов В.І. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою. Харків : Юрайт, 2012. 296 с.
6. Музика А.А., Лашук Є.В. Предмет злочину: теоретичні основи пізнання: монографія. Київ: ПАЛИВОДА А.В., 2011. 192 с.
7. 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 № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>
8. Дудоров О.О., Хавронюк М.І. Кримінальне право: Навчальний посібник. Київ: Ваїте, 2014. 944 с.
9. Данилевський А.О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 2. С. 142–149.
10. Коржанський М.Й. Кваліфікація злочинів: навчальний посібник. Київ: Атіка, 2002. 640 с.
11. Микитчик О.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами у стані сп'яніння. *Часопис Київського університету інтелектуальної власності та права*. 2022. № 2. С. 18–24.