

2. Про транспорт: Закон України від 26 вер. 1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 11.

3. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Дніпропетровський держ. ун-т внутр. справ. Дніпропетровськ, 2008. 20 с.

4. Ємельяненко В.В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. Харків, 2009. 20 с.

5. Матвійчук Я.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. КНУВС. Київ, 2009. 20 с.

УДК 343(043.2)

Рец В.В., здобувач вищої освіти
другого (магістерського) рівня,
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ,
м. Дніпро, Україна
Науковий керівник: Березняк В.С., к.ю.н., с.н.с.

ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНА ПРИГОДА ЯК ОДИН ІЗ БАЗОВИХ ЕЛЕМЕНТІВ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

Дорожно-транспортні (автотранспортні) правопорушення у теорії кримінального права та відповідного розділу Кримінального кодексу України (далі – КК України), у якому зазначені кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, відносяться до правопорушень, які характеризуються необережною формою вини. Під ними розуміють сукупність усіх правопорушень, суб'єктивна сторона яких характеризується необережною формою вини у вигляді протиправної недбалості та протиправної самовпевненості, вчинених на території України за певний період часу (за стандартом це півріччя або рік у звітному форматі) і які характеризуються кількісними (стан, динаміка) та якісними (структура) показниками [1, с. 82-83]. Автотранспортні правопорушення слід пов'язувати із технічною необережністю, тобто порушенням експлуатації технічних засобів, машин, механізмів, або інших транспортних засобів. Слід зауважити, що транспортні засоби відносять до джерел підвищеної небезпеки, тому це пояснює підвищену увагу до періодичного формування статистичних даних

та оцінки динаміки збільшення або зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) на дорогах України. Іншим фактором у виокремленні законодавцем в окремих фокус уваги кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є висока імовірність раптового завдання значної шкоди здоров'ю особи, яка може перебувати на дорозі у диференційованих статусах відповідно до Правил дорожнього руху. З огляду на це, у КК України передбачено низку дорожньо-транспортних (автотранспортних кримінальних правопорушень), до яких слід віднести: порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК України); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України); порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) тощо [2]. Виходячи із перерахованих норм, які передбачають склади кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, можна констатувати актуальність питання дорожньо-транспортних пригод в рамках кримінального права та їх поширеність з огляду на офіційні статистичні дані. Так, за період з 01.01.2020 року в ДТП на всій території України загинуло 1204 особи, а травмовано 5893 особи, у той час в період з 01.01.2021 по 30.06.2021 року в ДТП загинуло 1281 особа, а травмовано – 12753 [3]. Слід звернути увагу на зростання кількості травмованих і загиблих у 2021 році, що пов'язано із низкою детермінант, однак, на нашу думку, ключовою серед них слід вважати появу на дорогах нових транспортних засобів, як-от сігвеїв, електросамокатів, гіробордів тощо, для керування якими особи не потребують водійського посвідчення або спеціальних навичок, а також вони не користуються засобами захисту, тобто шоломами або захисними елементами для певних вразливих ділянок тіла. У даному випадку необхідна реакція законодавця на впорядкування руху на дорогах даних транспортних засобах. Таким чином, слід звернути увагу на віднесення їх до певної категорії або створення нової спеціальної категорії транспортних засобів та закріплення вимог до керування ними. Крім цього, раціональним можна вважати упровадження нових вимог до дорожньої розмітки або смуг для пересування модерними транспортними засобами. На нашу думку, через

випередження технічними прогресом оновлення нормативно-правової бази збільшується кількість ДТП. Дана закономірність зумовлена відсутністю належної регламентації.

Відповідно до об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України (порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами) діяння полягає у порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що у свою чергу призводить до виникнення аварійної ситуації на дорозі (наїзду, зіткнення тощо). Саме тому, в рамках аналізу об'єктивної сторони даного кримінального правопорушення слід визнати ДТП елементом причинного зв'язку між діянням і наслідками, зазначеними у ст. 286 КК України [4].

Отже, відповідно до даних офіційної статистики кількість ДТП на дорогах України не зменшується, а навпаки спостерігається негативна динаміка, пов'язана із приростом кількості автотранспортних правопорушень, що зумовлено низкою чинників, серед яких поява нових транспортних засобів. Користування сігвеями, електросамокатами та іншими подібними транспортними засобами на сьогоднішній день потребує певної регламентації та узагальнення тих норм, що вже існують. Виходячи із характеристики складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, слід констатувати, що ДТП є одним із базових його елементів.

Література

1. Забезпечення Національною поліцією безпеки дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: метод. рек. / В.І. Варивода, Д.А. Євдокимов, В.Г. Сюрвачик, О.М. Жук, І.І. Риндюк. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2019. 110 с.

2. Кримінальний кодекс України: Закон України в ред. від 04 жовт. 2021 р. № 32341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 13.10.2021).

3. Статистика ДТП в Україні. *Патрульна поліція*: офіційний веб-сайт. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 13.10.2021).

4. Мельник М.І., Хавронюк М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. 2010. URL: <http://yport.inf.ua/naukovo-praktichniy-komentar-kriminalnogo.html> (дата звернення: 13.10.2021).

Рєпіна Є.Ю., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Літвінова І.Ф., к.ю.н., доцент

НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ. КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ОЦІНКА

Розвиток автомобільного ринку – важливий чинник розвитку вітчизняного суспільства, невід’ємним наслідком якого, на жаль, є збільшення кількості злочинів у цій сфері, зокрема з метою незаконного збагачення. Розкриття таких злочинів ускладнюється тим, що їх, як правило, вчиняють організовані злочинні угруповання з чіткою ієрархією та поділом ролей: одні безпосередньо вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами, інші – виготовляють підроблені документи, маскують злочинні прибутки, отримані від легалізації транспортних засобів, збувають викрадений транспорт тощо.

Загалом можна виокремити три пов’язані між собою види таких злочинів [1]:

– злочини, спрямовані на безпосереднє заволодіння транспортним засобом (ст. 289 Кримінального кодексу України, далі – КК України);

– злочини, спрямовані на легалізацію транспортного засобу, яким незаконно заволоділи (ст. 290, 357, 358 КК України);

– злочини, спрямовані на приховування слідів виникнення кримінальних доходів, отриманих злочинним шляхом, їх легалізацію та відмивання (ст. 198, 209 КК України).

Питання структури та динаміки незаконного заволодіння транспортними засобами, кримінально-правової класифікації цього виду злочинів було розглянуто у наукових працях вітчизняних і зарубіжних вчених у галузі кримінального права, криміналістики, кримінології А.В. Бахарева, В.П. Бахіна, Ю.В. Бауліна, А.В. Гвоздкова, В.К. Грищука, Ю.Ф. Іванова, М.І. Мельника, В.А. Мисливого, О.В. Лесних, В.О. Лихола, І.В. Смєлова, М.О. Свіріна, О.В. Фуніна та інших. Ці науковці зробили вагомий внесок у теорію та практику протидії незаконному заволодінню транспортними засобами, але більшість праць було написано до 2006 року, коли норму про відповідальність за відповідне діяння було сформульовано інакше. Не повною мірою досліджено і