

## **КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ: ОГЛЯД СУДОВОЇ ПРАКТИКИ**

**Шевчук В.В.,**

*суддя Славутського міськрайонного суду,  
аспірант кафедри кримінального права і кримінології  
Львівського державного університету внутрішніх справ  
ORCID: 0009-0005-4897-1302*

**Шевчук В.В. Кримінально-правові наслідки порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: огляд судової практики.**

У статті здійснено аналітичний огляд судової практики застосування визначених законом кримінально-правових наслідків за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Проведений аналіз базується на судових рішеннях у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), розміщених в Єдиному державному реєстрі судових рішень, а також узагальненнях судової практики вищого судового органу.

Є підстави для висновків, що суди, зазвичай, керуються законодавчо визначеними загальними засадами призначення покарання (ст. 65 КК України), хоча є окремі рішення у яких такі вимоги не дотримуються (наприклад, призначення покарання не в межах санкції статті, яка передбачає вчинене кримінальне правопорушення без наявності підстав для «виходу» за рамки санкції статті). При цьому, зважаючи на законодавчу невизначеність, ознаки, які характеризують особу винного, визнаються подекуди обставинами, які пом'якшують покарання; суди довільно пом'якшують відповідальність при наявності таких обставин.

Доводиться констатувати, що значно поширеніша практика звільнення від відбування покарання з випробуванням (с. 75 КК України) за кваліфікований склад порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ч. 2 ст. 286 КК України), а саме у більше, ніж 90 % проаналізованих проваджень, аніж за простий склад такого (ч. 1 ст. 286 КК України), а саме приблизно у 30 % проваджень. Така правозастосовна ситуація зумовлена законодавчо невиваженими санкціями за різні склади одного кримінального правопорушення, а саме безальтернативність основного покарання у виді позбавлення волі у ч. 2 ст. 286 КК України.

Не сприяє справедливості та рівності відповідальності перед законом також і законодавча вказівка на додаткове покарання у виді позбавлення права керування транспортними засобами як обов'язкове у ч. 1 ст. 286 КК України (простий склад порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами) та факультативне у ч. 2 ст. 286 КК України (кваліфікований склад порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами).

В цілому, проведений огляд спрямований сприяти формуванню єдиного правозастосовного руслу щодо визначення судами кримінально-правових наслідків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Однак, є законодавчі хиби, які негативно відображаються на судовій практиці та які можуть бути усунені лише законодавцем.

**Ключові слова:** кримінальне законодавство, кримінальна відповідальність, кримінально-правова норма, кримінальне правопорушення, склад кримінального правопорушення, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особи, які керують транспортними засобами, бланкетна норма, судова практика, вдосконалення кримінального законодавства.

**Shevchuk V.V. Criminal and legal consequences of violation of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles: a review of judicial practice.**

The article provides an analytical review of the judicial practice of application of criminal law consequences for violation of traffic safety rules or operation of vehicles by persons driving vehicles as prescribed by law.

The analysis is based on judicial decisions in cases of violation of road safety rules or operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine), which are available in the Unified State Register of Judicial Decisions, as well as generalizations of the case law of the highest judicial body.

There are grounds to conclude that the courts are usually guided by the legislatively defined general principles of sentencing (Article 65 of the Criminal Code of Ukraine), although there are some decisions in which such requirements are not met (for example, sentencing not within the sanction of the article providing for the committed criminal offense without any grounds for “going beyond” the sanction of the article). At the same time, due to legislative uncertainty, the characteristics that characterize the perpetrator are sometimes recognized as mitigating circumstances; courts arbitrarily mitigate liability in the presence of such circumstances.

It should be noted that the practice of exemption from serving a sentence with probation (Article 75 of the CC of Ukraine) for a qualified violation of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles (Part 2 of Article 286 of the CC of Ukraine), namely in more than 90% of the analyzed proceedings, is much more widespread than for a simple violation of the same (Part 1 of Article 286 of the CC of Ukraine), namely in approximately 30% of proceedings. Such law enforcement situation is caused by legislatively unbalanced sanctions for different corpus delicti of the same criminal offense, namely, the lack of alternative to the main punishment of imprisonment in part 2 of Article 286 of the CC of Ukraine.

The legislative indication of additional punishment in the form of deprivation of the right to drive vehicles as mandatory in part 1 of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine (simple violation of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles) and optional in part 2 of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine (qualified violation of the rules of road safety or operation of transport by persons driving vehicles) also does not contribute to justice and equality of responsibility before the law.

In general, the review is aimed at promoting the formation of a unified law enforcement framework for determining the criminal consequences of violations of road safety rules or operation of vehicles by persons driving vehicles by the courts. However, there are legislative shortcomings that have a negative impact on court practice and can only be eliminated by the legislator.

**Key words:** criminal law, criminal liability, criminal law provision, criminal offense, corpus delicti of a criminal offense, violation of traffic safety or transport operation rules, persons driving vehicles, blanket provision, judicial practice, improvement of criminal law.

**Постановка проблеми.** Сила кримінального закону криється не стільки в самих заборонах, скільки в кримінально-правових наслідках порушення таких. І хоча відповідно до ч. 3 ст. 3 Кримінального кодексу (далі – КК) України кримінальна протиправність діяння, а також його караність та інші кримінально-правові наслідки визначаються тільки цим Кодексом [3], втім сам процес визначення індивідуальної міри кримінально-правових наслідків належить до судової дискреції. І власне обрання із законодавчо встановленого арсеналу конкретних заходів чи визначення їх міри часто передбачає широкі межі для судових рішень, що, з одного боку, є гарантією індивідуалізації кримінальної відповідальності, проте, з іншого боку, несе загрозу неоднакового застосування кримінального закону. Щоб правозастосування було ефективним, мають бути якісними закони та добросовісні і кваліфіковані люди, які їх застосовують [5, с. 346]. А тому практика призначення покарань чи застосування інших кримінально-правових наслідків за окремі види чи групи кримінальних правопорушень нерідко демонструє широкий діапазон

підходів, що, вочевидь, не сприяє єдиному правозастосовному руслу, а відтак несе загрозу рівності відповідальності перед законом.

Свою лепту у вирішення питання протиріч у правозастосуванні вносить Верховний Суд, який забезпечує однакове застосування норм права судами різних спеціалізацій у порядку та спосіб, визначені процесуальним законом (п. 6 ст. 36 Закону України «Про судоустрій і статус суддів» від 2 червня 2016 року № 1402-VIII [10]). Так, відповідно до п. 10<sup>-1</sup> ч. 2 ст. 46 цього Закону Пленум Верховного Суду з метою забезпечення однакового застосування норм права при вирішенні окремих категорій справ узагальнює практику застосування матеріального і процесуального законів, систематизує та забезпечує оприлюднення правових позицій Верховного Суду з посиланням на судові рішення, в яких вони були сформульовані [10].

А відповідно до п. 1 ч. 2 ст. 45 цього ж Закону Велика Палата Верховного Суду у визначених законом випадках здійснює перегляд судових рішень у касаційному порядку з метою забезпечення однакового застосування судами норм права [10].

Власне аналіз призначення покарання за окремі групи чи види кримінальних правопорушень може сприяти формуванню єдиного правозастосовного руслу.

А тому **метою цієї статті** є аналітичний огляд судової практики застосування визначених законом кримінально-правових наслідків порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

**Стан дослідження.** Хоча питання призначення покарання чи застосування інших заходів кримінально-правового характеру не належать до тих, які користуються підвищеним науковим запитом, такі питання, як правило, розглядаються не прицільно, а, так би мовити, «між рядками» кримінально-правових досліджень. Проте власне в частині судової практики у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) слід відзначити аналітичні огляди, які своїм предметом мають власне таку судову практику. Так, слід віддати належне працям Ю. Баумана (Огляд судової практики Верховного Суду у справах, пов'язаних із вчиненням правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: 100 актуальних правових позицій за період з 2019 по 2021 рік [1]) та Г.В. Олійника (Порушення правил дорожнього руху. Судова практика. Роз'яснення. 2021 [7]).

Врешті, і вищий судовий орган України на різних етапах своєї діяльності здійснював узагальнення та оприлюднення такої судової практики, що є важливим правозастосовним матеріалом (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 грудня 2005 року № 14 [9], Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). 2020 рік [6].

**Виклад основних положень.** На основі аналізу як узагальнень судової практики Верховного Суду, так і конкретних судових рішень, розміщених в Єдиному державному реєстрі судових рішень, видається можливим виокремити такі окремі вектори у практиці застосування кримінально-правових заходів за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Аксіоматично при призначенні покарання за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, **суд повинен керуватися загальними засадами призначення покарання, що визначені у ст. 65 КК України.**

Зокрема, п. 3 ст. 65 К України зобов'язує суд при призначенні покарання враховувати три окремі групи обставин: 1) ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, 2) особу винного та 3) обставини, що пом'якшують та обтяжують покарання. Так, в Постанові Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду (далі – Касаційний кримінальний суд) від 24 листопада 2020 року (справа № 541/690/19) вказано, що згідно зі статтею 65 КК України особі, яка вчинила кримінальне правопорушення, має бути призначене покарання, необхідне й достатнє для її виправлення та попередження нових кримінальних правопорушень. Ця функція за своєю правовою природою є дискреційними повноваженнями суду, оскільки при визначенні виду, розміру покарання потребує врахування та оцінки конкретних обставин провадження, суспільної небезпечності і характеру кримінального правопорушення, ступеня

його тяжкості, даних про особу винного, обставин, що пом'якшують або обтяжують покарання тощо [1].

Щодо **ступеня тяжкості вчиненого кримінального правопорушення** як однієї із ознак, яка повинна бути врахована судом, то з цього приводу є роз'яснення Пленуму Верховного Суду України. Так, у Постанові від 24 жовтня 2003 року № 7 «Про практику призначення судами кримінального покарання» (п. 3) вказано, що, визначаючи ступінь тяжкості вчиненого злочину, суди повинні виходити з класифікації злочинів (ст. 12 КК України), а також із особливостей конкретного злочину й обставин його вчинення (форма вини, мотив і мета, спосіб, стадія вчинення, кількість епізодів злочинної діяльності, роль кожного зі співучасників, якщо злочин вчинено групою осіб, характер і ступінь тяжкості наслідків, що настали тощо) [9]. Справедливо при цьому зазначається у літературі, що названі особливості конкретного кримінального правопорушення й обставини його вчинення фактично визначають ступінь суспільної небезпеки вчиненого кримінального правопорушення, а не ступінь тяжкості. І власне, ступінь суспільної небезпеки вчиненого кримінального правопорушення повинен враховуватися при призначенні судом покарання [4, с. 80].

Щодо **особи винного**, то, розкриваючи такі ознаки, суди вказують на: молодий вік особи (вирок Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області від 25 жовтня 2024 року (справа № 607/14101/24) [2]), поважний вік (вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 24 жовтня 2024 року (справа № 336/2170/20) [2]), особа має зареєстроване місце проживання, є пенсіонером за віком, раніше до кримінальної відповідальності не притягувався, на обліку у лікарів нарколога і психіатра не перебуває (вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 24 жовтня 2024 року (справа № 336/2170/20) [2]); є членом профспілки, де зарекомендував себе позитивно як фахівець у автомобільній галузі, є членом громадського об'єднання, де зарекомендував себе як доброзичлива, порядна, комунікабельна та працьовита людина (вирок Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 25 жовтня 2024 року (справа № 359/478/22) [2]).

При цьому окремі з таких обставин, що характеризують особу винного, визнаються такими, які пом'якшують покарання. Наприклад, факт того, що особа раніше не притягувалася до кримінальної відповідальності (вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 24 жовтня 2024 року (справа № 686/17714/24)) [2].

Так, у літературі слушно зазначається, що окремі з обставин, які пом'якшують покарання, виступають даними, що характеризують особу винного, його посткримінальну поведінку (п.п. 1, 2, 2-1, 3, 4 ст. 66 КК України). Вочевидь, роблять висновок автори, виділення таких обставин у самостійний блок продиктоване бажанням законодавця вказати, що такі обставини за загальним правилом знижують ступінь суспільної небезпеки кримінального правопорушення чи самої особи, а тому *повинні* враховуватися при призначенні покарання (для його пом'якшення) [4, с. 80-81].

Аналіз судових рішень показує, що обставинами ж, які пом'якшують покарання, суди визнають, зокрема, такі:

- визнання вини (вирок Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області від 25 жовтня 2024 року (справа № 607/14101/24) [2]);
- щире каяття (вирок Путильського районного суду Чернівецької області (справа № 721/597/24) [2]);
- активне сприяння розкриття злочину (вирок Путильського районного суду Чернівецької області (справа № 721/597/24) [2], вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 24 жовтня 2024 року (справа № 686/17714/24) [2]);
- добровільне відшкодування шкоди (вирок Путильського районного суду Чернівецької області (справа № 721/597/24) [2]), в тому числі моральної (вирок Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська (справа № 201/9191/24) [2]);
- особа, яка притягується до відповідальності, характеризується позитивно, раніше не судима (вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 24 жовтня 2024 року (справа № 686/17714/24) [2]);
- особа має на утриманні неповнолітню дитину (вирок Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 24 жовтня 2024 року (справа № 686/17714/24) [2]);
- часткова вина самого потерпілого (постанова Касаційного кримінального суду від 4 лютого 2021 року (справа № 585/2034/19) [2]) тощо.

При цьому важливими є підходи, сформовані у рішеннях Касаційного кримінального суду, в частині розуміння окремих обставин, які пом'якшують покарання.

Так, щодо **щирого каяття** зазначається, що таке передбачає, крім визнання особою факту вчинення злочину, ще й дійсне, відверте, а не уявне, визнання своєї провини у вчиненому злочині, щирий жаль з приводу цього та осуд своєї поведінки, готовність нести покарання. Щире каяття - це не формальна вказівка на визнання своєї вини, а відповідне ставлення до скоєного, яке передбачає належну критичну оцінку винним своєї протиправної поведінки, її осуд та бажання залагодити провину, що має підтверджуватися конкретними діями, спрямованими на виправлення зумовленої кримінальним правопорушенням ситуації. Так, у постанові Касаційного кримінального суду від 7 жовтня 2020 року (справа № 347/1360/17) вказано, що факт щирого каяття особи у вчиненні злочину повинен бути підтверджений матеріалами кримінального провадження. Однак, такі дані відсутні, натомість за матеріалами кримінального провадження засуджений одразу після вчиненої дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) перемістив свій транспортний засіб, що фактично є залишенням місця ДТП, допомоги одразу потерпілому не надав, заподіяну потерпілій моральну шкоду відшкодував лише частково» [2].

В іншій справі Касаційний кримінальний суд (постанова від 25 вересня 2019 року (справа № 509/4910/17) вказує, що, враховуючи як обставину, яка пом'якшує покарання, щире каяття Особа\_2, апеляційний суд не врахував, що саме по собі визнання засудженим своєї провини під час апеляційного провадження не вказує, що його зізнання стало результатом тривалого роздуму й затятої внутрішньої боротьби та свідчить про рішучість стати на шлях виправлення, самоосуд свого вчинку. Щире каяття є відвертою негативною оцінкою винуватою особою своєї злочинної поведінки, визнанням тих обставин, які їй ставляться в провину, має характеризувати її поведінку після вчинення злочину, але з позицій психологічної переорієнтації суб'єкта, який дійсно засуджує свій вчинок, визнає його антигромадський характер і готовий нести відповідальність. Визнання Особа\_2 своєї вини лише під час апеляційного розгляду, вибачення не перед потерпілим, а перед його представником, в апеляційному провадженні через шістьнадцять місяців після вчинення ДТП, свідчить про відсутність у нього щирого жалю з приводу скоєного та осуду своїх протиправних дій, тобто про відсутність ознак щирого каяття [2].

Щодо **активного сприяння розкриттю злочину** як обставини, що пом'якшує покарання, то така, вказує Касаційний кримінальний суд у постанові від 7 жовтня 2020 року у справі № 347/1360/17, означає добровільну допомогу слідству будь-яким чином: повідомлення правоохоронним органам або суду фактів у справі, надання доказів, інших відомостей про власну кримінальну діяльність чи діяльність інших осіб, викриття інших співучасників, визначення ролі кожного з них у вчиненні злочину, надання допомоги в їх затриманні, видачі знарядь і засобів вчинення злочину, майна, здобутого злочинним шляхом. Тому, беззаперечно, воно має бути активним, тобто певним чином ініціативним [2].

Щодо **часткової вини самого потерпілого** як обставини, що пом'якшує покарання, то у справі № 585/2034/19 Касаційний кримінальний суд у Постанові від 4 лютого 2021 року вказав таке. Небезпідставно суд урахував і те, що смерть потерпілого настала, у тому числі, від необережних дій самого пішохода, який порушив вимоги підпунктів «а», «б» п. 4.14 Правил жорюжного руху, а саме заборону виходити на проїзну частину дороги, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху; раптово виходити, вибігати на проїзну частину, у тому числі на пішохідний перехід. Суд дійшов обґрунтованого висновку, що поведінка потерпілого на 30 % призвела до виникнення ДТП і настання невірних наслідків [2].

Поряд з цим є судові рішення, якими спростовується визнання окремих обставин такими, які пом'якшують покарання. Так, постановою Касаційного кримінального суду від 1 жовтня 2020 року (справа № 717/752/19) **не визнано такою, що пом'якшує покарання, незалишення винним місця ДТП та надання допомоги потерпілому**. Суд вказує, що відносно доводів про те, що засуджений не втік з місця ДТП та намагався надати допомогу потерпілій, то відповідно до Правил дорожнього руху України, у разі причетності до ДТП водій зобов'язаний залишатися на місці пригоди. Так само жодна особа не повинна нехтувати моральними і правовими нормами, що зобов'язують надавати допомогу людям, які перебувають у небезпечному для життя стані. Недотримання цих норм тягне за собою відповідно адміністративну чи кримінальну відповідальність, а відтак посилення скаргників на необхідність врахування цієї обставини як такої, що пом'якшує покарання Особа\_1, є недоречними [2].

Звичайно, формування усталеної судової практики в частині визнання обставин, які пом'якшують покарання, у провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуата-

ції транспорту особами, які керують транспортними засобами, є надзвичайно важливим. Оскільки, як відомо, такий перелік обставин законодавчо невичерпний, що дає широке поле судовій дискреції. А тому визначення змісту окремих обставин, які пом'якшують покарання, є засобом забезпечення єдності судової практики у їх застосуванні.

Окрім цього, варто відзначити, що вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК України, не завжди на практиці тягне за собою «реальне» призначення покарання. **Доволі поширеною є практика звільнення від відбування покарання з випробуванням на підставі ст. 75 КК України.**

Як вказує у Касаційний кримінальний суд у Постанові від 4 червня 2020 року, справа № 572/2100/17, визначені у ст. 65 КК України загальні засади призначення покарання наділяють суд правом вибору однієї із форм реалізації кримінальної відповідальності – призначити покарання або звільнити від покарання чи від його відбування, завданням якої є виправлення та попередження вчинення нових злочинів. Ця функція за правовою природою є дискреційною, оскільки потребує врахування та оцінки конкретних обставин справи, ступеня тяжкості вчиненого злочину, особи винного, обставин, що впливають на покарання. Реалізація цієї функції становить правозастосовну інтелектуально-вольову діяльність суду, в межах якої і приймається рішення про можливість застосування чи незастосування ст. 75 КК України, за змістом якої рішення про звільнення від відбування покарання з випробуванням суд може прийняти лише у випадку, якщо призначено покарання певного виду і розміру, враховано тяжкість злочину, особу винного та інші обставини справи, і всі ці дані у сукупності спонукають до висновку про можливість виправлення засудженого без відбування покарання [2].

Так, з 40 вироків за ч. 1 ст. 286 КК України, розміщених в Єдиному державному реєстрі судових рішень [2] (вибірка здійснювалася за хронологією, станом на 11 листопада 2024 року) покарання без звільнення від його відбування призначено у 28 випадках, звільнення від відбування покарання з випробуванням на підставі ст. 75 КК України відповідно у 12 випадках. У процентному співвідношенні це приблизно 70 % та 30 %. При цьому, як правило, призначаючи покарання (без звільнення від його відбування) суд обирав найменш тяжке з визначених у санкції ч. 1 ст. 286 КК України, а саме штраф (вирок Здолбунівського районного суду Рівненської області від 28 жовтня 2024 року (справа № 562/3300/24); вирок Індустріального районного суду м. Дніпропетровська від 28 жовтня 2024 року (справа № 202/2224/24); вирок Луцького міськрайонного суду Волинської області від 25 жовтня 2024 року (справа № 161/10627/24) [2]).

Різняться і терміни іспитового строку при звільненні від відбування покарання з випробуванням (ст. 75 КК України) за ч. 1 ст. 286 КК України: 1 рік (вирок Дніпровського районного суду м. Києва від 23 жовтня 2024 року (справа № 755/14943/24) [2]); 2 роки (вирок Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська від 23 жовтня 2024 року (справа № 201/9191/24) [2]); 3 роки (вирок Валківського районного суду Харківської області від 23 жовтня 2024 року (справа № 615/331/24) [2]). Втім відшукати у судових рішеннях критерії, якими керувався суд, визначаючи іспитовий строк, не вдається.

Свою чергою, аналіз вироків за ч. 2 ст. 286 КК України показав, що звільнення від відбування покарання з випробуванням (ст. 75 КК України) за вчинення такого кримінального правопорушення має місце більше, як у 90 % випадків (38 із 42 проаналізованих вироків), відповідно покарання (без звільнення від його відбування) призначається менше, ніж у 10% проваджень.

Звичайно, така кількість проаналізованих вироків може бути не до кінця репрезентативною. Втім, все ж дає підстави для висновків про усталеність практики звільнення від відбування покарання з випробуванням у провадженнях за ч. 2 ст. 286 КК України та, навпаки, переважання «реального» покарання (без звільнення від відбування покарання з випробуванням) у провадженнях за ч. 1 ст. 286 КК України (щоправда, переважають покарання, не пов'язані з позбавленням волі, найчастіше – штраф).

Така правозастосовна ситуація, видається, ставить осіб, які вчинили менш тяжке кримінальне правопорушення (передбачене ч. 1 ст. 286 КК України) у менш сприятливе становище у порівнянні з особами, які вчинили більш тяжке кримінальне правопорушення (передбачене ч. 2 ст. 286 КК України), оскільки перші частіше піддаються покаранню. Вочевидь, це зумовлено не суддівським свавіллям, а законодавчо невиваженими покараннями за такі склади єдиного кримінального правопорушення. Так, санкція ч. 1 ст. 286 КК України визначає п'ять основних альтернативних покарань з обов'язковим додатковим покаранням (штраф від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподаткову-

ваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк до двох років, або арешт на строк до шести місяців, або обмеження волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років). Своєю чергою, санкція ч. 2 ст. 286 КК України містить єдине основне покарання у виді позбавлення волі на строк від трьох до восьми років з факультативними додатковим покаранням у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

Суди, притягуючи до кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України, часто, враховуючи необережний характер такого, особу винного, відсутність обставин, які обтяжують покарання, доходять до висновку про недоцільність застосування одного із найбільш суворих покарань (позбавлення волі на певний строк), а тому й звільняють від відбування покарання з випробуванням (ст. 75 КК України). Звичайно, законодавцем передбачена можливість призначення більш м'якого покарання, ніж передбачено законом (ст. 69 КК України), однак це вимагає встановлення наявності кількох обставин, що пом'якшують покарання та істотно знижують ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, а їх може не бути.

У провадженнях ж за ч. 1 ст. 286 КК України суди використовують «широту» санкції та обирають менш суворі покарання, аніж позбавлення волі. А тому й не застосовують інститут звільнення від відбування покарання з випробуванням (с. 75 КК України).

Отож, значно поширеніша практика звільнення від відбування покарання з випробуванням (с. 75 КК України) за кваліфікований склад порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ч. 2 ст. 286 КК України), аніж за простий склад такого (ч. 1 ст. 286 КК України), зумовлена законодавчо невваженими санкціями за різні склади одного кримінального правопорушення.

У випадках же **призначення покарання, без звільнення від відбування покарання, суд враховує обставини, які характеризують грубість порушення ПДР, особу винного, його попередню протиправну поведінку, неодноразовість порушення ПДР.** Так, у постанові Касаційного кримінального суду від 2 лютого 2021 року (справа № 446/2163/17) суд вказує, що при призначенні покарання Особа\_1 судами першої та апеляційної інстанцій правильно враховано насамперед тяжкість злочину, виходячи з конкретних обставин його вчинення, незворотності тих наслідків, які були спричинені цим діянням, а також характер самого порушення Правил дорожнього руху, яке полягало в умисному нехтуванні Особа\_1 розділу 34 «Дорожня розмітка» Правил дорожнього руху (в частині вимог дорожньої розмітки 1.3. «подвійна суцільна лінія») та здійсненні обгону в місці, де це категорично заборонено. Врахувавши всі зазначені обставини в їх сукупності, з урахуванням принципу індивідуалізації покарання, суд першої інстанції дійшов правильного висновку, що виправлення Особа\_1 не можливе без ізоляції від суспільства, з обранням йому міри покарання в межах санкції ч. 3 ст. 286 КК та призначенням покарання у виді семи років позбавлення волі з позбавленням права керувати транспортними засобами строком на три роки [1].

Своєю чергою, у постанові від 22 жовтня 2020 року (справа № 755/9680/19) Касаційний кримінальний суд вказує, що суд апеляційної інстанції в ході дослідження матеріалів кримінального провадження встановив, що Особа\_1 неодноразово притягувався до адміністративної відповідальності, зокрема й за перевищення встановлених обмежень швидкості руху автомобіля. Судом також було враховано і те, що засуджений у кінці 2018 року притягувався до відповідальності за ст. 124 Кодексу України про адміністративні правопорушення, однак, не зробивши для себе відповідних висновків, через невеликий проміжок часу в результаті перевищення швидкості вчинив ДТП з тяжкими наслідками та зник з місця пригоди [1].

А у Постанові Касаційного кримінального суду від 14 липня 2020 року (справа № 321/340/18) зазначено, суд апеляційної інстанції при перевірці доводів апеляційної скарги прокурора з достатньою повнотою не врахував того, що Особа\_1 вчинив тяжкий злочин, в результаті якого загинуло троє осіб, двоє з них - неповнолітні. Таким чином, висновки суду про можливість звільнення Особа\_1 від відбування покарання з випробуванням суперечать принципу справедливості покарання і не відповідають його меті - виправлення засудженого та запобігання вчиненню нових злочинів як ним, так і іншими особами [1].

**Щодо додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами, яке визначено обов'язковим у санкції ч. 1 та ч. 3 ст. 286 КК України та факультативним у ч. 2 ст. 286 КК України (алогічність такого законодавчого підходу не потребує доводів) – то важливим**

є підстави, які суд враховує при непризначенні такого додаткового покарання. Такими підставами є наявність на утриманні дітей (вирок Путильського районного суду Чернівецької області від 23 жовтня 2024 року (справа № 721/597/24) [2]); водійське посвідчення необхідне особі для роботи, для утримання своєї родини та неповнолітньої дитини, а також для відшкодування залишку моральної шкоди (вирок Жовтневого районного суду м. Дніпропетровська (справа № 201/9191/24) [2]); є єдиним годувальником у сім'ї, його постійна робота пов'язана з керуванням транспортними засобами і засуджений не має іншого виду заробітку, тому позбавлення останнього водійських прав у свою чергу позбавило б його сім'ю коштів для існування, а також можливості відшкодування шкоди потерпілим (Постанова Касаційного кримінального суду від 4 лютого 2021 (справа № 585/2034/19) [1]).

Привертають увагу своєю суперечливістю рішення (за ч. 1 ст. 286 КК України), в яких суд в мотивувальній частині вказує, що «вважає за необхідне позбавити обвинуваченого права керування транспортними засобами строком на 1 рік, оскільки незастосування додаткового покарання створить уяву безкарності водіїв, які порушуючи правила дорожнього руху, наражають на небезпеку громадян» (вирок Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 24 жовтня 2024 року (справа № 336/2170/20) [2]). Однак, уже в резолютивній частині суд вказує, що на підставі ст. 75 КК України звільнити Особа\_4 від відбування призначеного покарання з випробуванням, встановивши іспитовий строк тривалістю 1 (один) рік. Вочевидь, суд таким формулюванням звільняє від відбування як основного, так і додаткового покарання [2]. А відтак, забезпечення загальної превенції, на що вказано в мотивувальній частині вироку, фактично зведене нанівець.

Свого часу Касаційний кримінальний суд вказував на **неможливість призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами тим, хто не має права керувати транспортними засобами**. Так, у Постанові від 22 січня 2019 року (справа № 708/40/18) зазначено, що засуджена Особа\_2 не отримувала посвідчення водія на право керування транспортними засобами відповідної категорії, згідно зі ст. 15 Закону України «Про дорожній рух» та п. 2 Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 року № 340. Отже, враховуючи вищезазначене, призначення судом першої інстанції засудженій Особа\_2 додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк 3 роки є помилковим та підлягає виключенню з судових рішень [1].

Варто зазначити, що у літературі превалювала позиція, що суб'єкт складу кримінально правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, з огляду на обов'язковість додаткового покарання у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами (ч. 1 цієї статті), є лише особа, яка має право керування транспортним засобом, а особи, які не мають такого права, повинні нести відповідальність за нормами про необережне заподіяння шкоди життю чи здоров'ю [11, с. 105]. Така думка базувалася на буквальному тлумаченні змісту норми і, вочевидь, має нормативні підстави для обґрунтування. Хоча, мабуть, первинно законодавча ідея була в тому, аби норма про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, поширювалась на усіх – як тих, хто мають, так і тих, хто не мають права керування транспортними засобами. На це вказує і Пленум Верховного Суду України (п. 4 Постанови «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 року № 14 [9]).

На сьогодні, Об'єднана палата Касаційного кримінального суду у постанові від 04.09.2023 у справі № 702/301/20, відступила від попередньої позиції (постанова від 22 січня 2019 року, справа № 708/40/18) зазначивши, що Особі, яку визнано винуватою у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого відповідною частиною статей 286, 286-1 КК, суд може призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами незалежно від того, чи мала така особа на момент вчинення кримінального правопорушення отримане у передбаченому законом порядку посвідчення на право керування транспортними засобами [8].

Окремо слід відзначити випадки **порушення правил кваліфікації** за ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами», **а відтак і призначеного покарання**.

Так, вироком Луцького міськрайонного суду Волинської області від 25 жовтня 2024 року (справа № 161/10627/24) особу було засуджено за ч. 1 ст. 286 КК України і призначено покарання у



виді штрафу в розмірі 3000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян, з позбавленням права керування транспортними засобами строком на 1 рік [2].

При цьому за обставинами справи обвинувачений Особа\_7 своїми необережними діями, які виразилися в порушенні піп. «б», «д» п.п. 2.3, п. 18.1 Правил дорожнього руху особою, яка керує транспортним засобом (не переконався, що рух керованого ним транспортного засобу буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, не вжив заходів до зменшення швидкості аж до зупинки керованого ним автомобіля в момент виявлення руху пішохода), спричинив смерть потерпілого. Залишається абсолютно незрозумілим, чому суд кваліфікував діяння за ч. 1 ст. 286 КК України, а не ч. 2 цієї статті, яка власне передбачає таку кваліфікуючу ознаку як смерть потерпілого. А відтак і призначив покарання, яке взагалі не передбачене санкцією норми про таке. Так, санкція ч. 2 ст. 286 КК України є безальтернативною кумулятивною, а саме передбачає позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

**Висновки.** За результатами огляду судової практики у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), видається можливим констатувати, що суди, зазвичай, керуються законодавчо визначеними загальними засадами призначення покарання (ст. 65 КК України), хоча є рішення, прийняті всупереч таким вимогам (наприклад, призначення покарання не в межах санкції статті, яка передбачає вчинене кримінальне правопорушення без наявності підстав для «виходу» за рамки статті). При цьому, зважаючи на законодавчу невизначеність, ознаки, які характеризують особу винного, визнаються подекуди обставинами, які пом'якшують покарання; суди доволіно пом'якшують відповідальність при наявності таких обставин.

Доводиться констатувати, що значно поширеніша практика звільнення від відбування покарання з випробуванням (с. 75 КК України) за кваліфікований склад порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ч. 2 ст. 286 КК України), аніж за простий склад такого (ч. 1 ст. 286 КК України), зумовлена законодавчо невиваженими санкціями за різні склади одного кримінального правопорушення. Однак, такий дисбаланс може бути подоланий лише шляхом законодавчих змін.

В цілому, огляд окремих судових рішень у справах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), а також узагальнень судової практики вищих судових органів, звичайно, не може забезпечити повноту розкриття теми. А тому така, без сумніву, має значний науковий потенціал.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бауман Ю. Огляд судової практики Верховного Суду у справах, пов'язаних із вчиненням правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: 100 актуальних правових позицій за період з 2019 по 2021 рік. 2021. 39 с. URL: <https://unba.org.ua/assets/uploads/publications/ОГЛЯД%20СУДОВОЇ%20ПРАКТИКИ.pdf> (дата звернення: 15.11.2024).
2. Єдиний державний реєстр судових рішень України. URL: <https://reyestr.court.gov.ua> (дата звернення: 15.11.2024).
3. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 15.11.2024).
4. Маковецька Н.Є. Яремко Г.З. «Катюзі по заслугі» або окремі міркування щодо загальних засад призначення покарання. *Правничий вісник Університету "КРОК"*: збірник наукових праць. Вищий навчальний заклад "Університет економіки і права "КРОК". Вип. 36-37. К., 2019. С. 78–83. URL: <https://library.krok.edu.ua/media/library/category/zhurnali/pravnychiy-visnyk-universytetu-krok/pravnychiy-visnyk-universytetu-krok-n36-37.pdf> (дата звернення: 15.11.2024).
5. *Навроцький В.О.* Невідворотність відповідальності за процесуальні правопорушення як засіб забезпечення дієвості правосуддя в Україні. Теоретичні та прикладні проблеми кримінального права: матеріали II міжнародної науково-практичної конференції, м. Луганськ, 19-20 квітня 2012 року / Упорядн.: Є.О. Письменський, Ю.Г. Старовойтова; МВС України, Луганський державний університет внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка. Луганськ: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2012. С. 346–350.

6. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 Кримінального кодексу України) / упоряд. заступник голови Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду, канд. юрид. наук В. В. Щепоткіна, правове управління (III) департаменту аналітичної та правової роботи апарату Верховного Суду. Київ, 2020. 43 с. URL: [https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new\\_folder\\_for\\_uploads/supreme/Oglyad\\_KKS\\_DTP.pdf](https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/Oglyad_KKS_DTP.pdf) (дата звернення: 15.11.2024).
7. Порушення правил дорожнього руху. Судова практика. Роз'яснення. / уклад. Г.В. Олійник. К.: Юрінком Інтер. 2021. 440 с.
8. Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду від 04.09.2023 у справі № 702/301/20. URL: <https://lpd.court.gov.ua/adjudication/35448> (дата звернення: 15.11.2024).
9. 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 року № 14. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05?find=1&text=cyb#w1\\_1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05?find=1&text=cyb#w1_1) (дата звернення: 15.11.2024).
10. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 2 червня 2016 року № 1402-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text> (дата звернення: 15.11.2024).
11. Яремко Г.З. Суб'єкт складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України. Розвиток вітчизняного законодавства в умовах новітніх інтеграційних процесів: матеріали Всеукраїнських науково-практичних читань, м. Львів, 16-17 грудня 2011 року. Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2011. С. 105-106.