

Дудоров О.О.

*доктор юридичних наук,
професор, Заслужений
діяч науки і техніки
України, завідувач кафедри
кримінального права та
правосуддя Запорізького
національного університету*

Тисьменський Є.О.

*доктор юридичних наук,
доцент, начальник кафедри
загальноюридичних
дисциплін Луганського
державного університету
внутрішніх справ імені Е.О.
Дідоренка*

Dudorov O.O.

*Doctor of Law, Professor,
Honored Worker of Science
and Technics of Ukraine,
Head of the Chair of
Criminal Law and Justice
of Zaporizhzhya National
University*

Pysmenskyy Y.O.

*Doctor of Law, Associate
Professor, Head of
Department of legal
disciplines of Lugansk State
University of internal affairs
named after E.O. Didorenko*

ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОДНАКОВОСТІ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ

Транспорт є невід’ємною частиною сучасного суспільного життя, а безпека дорожнього руху – однією з глобальних проблем соціально-економічного характеру, що стоїть перед багатьма державами світу. Не є винятком і Україна, в якій аварії щорічно забирають життя понад 4 тис. осіб, а ще понад 30 тис. людей отримують травми; смертність на наших автомобільних шляхах у 2,5 рази вища порівняно з іншими європейськими країнами [1].

Найбільш розповсюдженим у сьогоднішній Україні транспортним злочином є передбачене ст. 286 Кримінального кодексу (далі – КК) порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Попри усталеність і традиційність кримінально-правової характеристики цього злочину його

кваліфікація не позбавлена труднощів, одним із свідчень чого слугує відсутність однаковості відповідної судової практики. Неоднаковому застосуванню положень кримінального закону в частині оцінки порушень правил безпеки дорожнього руху, крім усього іншого, сприяє недосконалість і суперечливість окремих положень Правил дорожнього руху (далі – ПДР), до яких відсилає бланкетна диспозиція ст. 286 КК, а також відсутність спеціального законодавчого регулювання необережного співзаподіяння, поняттям якого, як відомо, охоплюються ситуації, коли з об'єктивної сторони між дозлочинною поведінкою співзаподіювачів і спільним для них злочинним результатом має місце причинний зв'язок (як при співучасті), але із суб'єктивної сторони ці особи (на відміну від співучасті) діють необережно. На глибину накопиченого масиву проблем вказує і практика Верховного Суду України (далі – ВСУ), який за останні роки у своїх рішеннях неодноразово звертався до питань застосування ст. 286 КК.

Метою пропонованої статті є аналіз вказаних рішень ВСУ і формулювання на цій підставі та з урахуванням здобутків кримінально-правової доктрини (праці В.М. Білоконєва, В.І. Касинюка, З.Г. Корчевої, М.Й. Коржанського, О.І. Коробєєва, Б.О. Курінова, В.В. Лук'янова, В.А. Мисливого, І.М. Тяжкової та ін.) пропозицій, спрямованих на вдосконалення правозастосовної практики. Отже, звернемось до її матеріалів.

Керуючи автобусом, Ф. порушив ПДР і допустив зіткнення з мотоциклом під керуванням П., унаслідок чого останньому були спричинені тілесні ушкодження середньої тяжкості. Ф. перед виконанням розвороту ліворуч на своїй смугі руху не зайняв крайнього лівого положення, а знаходився в положенні, за якого перед виконанням розвороту він мав пересвідчитися в безпечності свого маневру і надати перевагу в русі транспортному засобу, який рухався в попутному напрямі за ним. Однак Ф. цих вимог ПДР не виконав, що і стало причиною настання ДТП. Вироком Вишгородського районного суду Ф. був засуджений за вчинення злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК. Вважаючи, що суд неправильно розв'язав щодо нього питання про причинний зв'язок як обов'язкову ознаку об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК, Ф. звернувся до ВСУ із заявою про перегляд винесеної щодо нього ухвали колегії суддів Судової палати у кримінальних справах Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ (далі – ВССУ).

При цьому всі винесені судові рішення містять чітку вказівку на порушення Ф. конкретних пунктів ПДР, на тяжкість отриманих потерпілим тілесних ушкоджень, а так само констатують наявність прямого причин-

ного зв'язку між порушенням винним ПДР і отриманням тілесних ушкоджень потерпілим. Щоправда, жодна судова інстанція не висловила з приводу особливостей встановлення причинного зв'язку, стверджуючи, що цей зв'язок є прямим. Наявність останнього викликала заперечення з боку захисту Ф. на тій підставі, що негативні для потерпілого П. наслідки настали унаслідок його неправомірної поведінки (включаючи перевищення встановленої швидкості руху), а не діяння Ф. Як показало ознайомлення з судовими рішеннями, на які посилався Ф. як на такі, що винесені у подібних кримінальних справах, за аналогічних обставин суди визнавали причиною настання суспільно небезпечних наслідків порушення, схожі з констатованими в діях водія мотоцикла П. Цікаво, що і авто-технічна експертиза, і суди визнали встановленим факт порушення потерпілим ПДР (п. 12.3), оскільки він мав можливість відвернути зіткнення з автобусом.

Даючи науковий висновок у справі щодо Ф., ми відзначили поширеність у судовій практиці випадків, коли суспільно небезпечні наслідки стають результатом спільних (проте неузгоджених між собою) дій різних учасників дорожнього руху – коли порушення правил безпеки з боку однієї особи, викликаючи порушення правил іншою особою, перебуває в причинному зв'язку із злочинним результатом. Такий причинний зв'язок носить опосередкований характер, однак і його достатньо для обґрунтування кримінальної відповідальності за злочин, караний за ст. 286 КК. В юридичній літературі вказується також на неспроможність теоретичної позиції, згідно з якою у випадку порушення правил безпеки руху транспорту кількома особами в причинному зв'язку із суспільно небезпечними наслідками, що настали, можуть знаходитись дії лише одного учасника дорожнього руху [2, с. 130–131; 3, с. 98].

В аналізованій ситуації кожен з водіїв транспортних засобів (автобуса і мотоцикла) допустив порушення ПДР, що врешті-решт призвело до спричинення тілесних ушкоджень одному з цих водіїв. Подумки виключивши з розглядуваного ланцюга подій діяння Ф. у вигляді порушення ним ПДР, переконуємось у тому, що без цього наслідок (тілесні ушкодження П.) не настав би. Ураховуючи, що порушення ПДР з боку Ф. призвело до спричинення тілесних ушкоджень П. (породило цей наслідок), кримінальній відповідальності має підлягати лише Ф. Адже тільки в його діянні містяться всі ознаки складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК. У поведінці П., якій, на нашу думку, слід було дати адміністративно-правову оцінку, немає складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК, через відсутність відповідних суспільно небезпечних наслідків: шкода

здоров'ю була заподіяна лише порушнику – тому, хто керував транспортним засобом, а не іншій особі.

Ф. мав рацію, коли в заяві про перегляд ухвали ВССУ вказував на неправильність твердження судів про прямий характер причинного зв'язку між порушенням ним ПДР і заподіянням шкоди здоров'ю П. Проте на остаточний висновок про те, що Ф. вчинив необережний злочин, передбачений ч. 1 ст. 286 КК, ця допущена судами неточність вплинути не могла. Адже в доктрині загальноновизнаним є той факт, що кримінально-правове значення має і опосередкований причинний зв'язок, коли в заподіяння злочинного результату втручається поведінка третіх осіб або інших зовнішніх сил.

Так, особливістю причинного зв'язку у злочинах проти безпеки руху або експлуатації транспорту визнається розповсюджена ускладненість цього зв'язку поведінкою самого потерпілого. При цьому, як слушно зазначається в літературі, у якій спеціально досліджується специфіка причинного зв'язку при вчиненні транспортних злочинів, вина потерпілого не усуває наявності причинного зв'язку; заподіяна шкода перебуває у причинному зв'язку як з порушенням правил, допущеним одним водієм транспортного засобу (тобто Ф.), так і з необачною поведінкою самого потерпілого [4, с. 288] (у нашому випадку – це П., який також порушив ПДР).

З огляду на викладене, ми не погодились із твердженням засудженого Ф. про те, що вчинене ним діяння у вигляді порушення ПДР не було причиною ДТП, оскільки не було необхідним і достатнім для настання суспільно небезпечних наслідків, передбачених ч. 1 ст. 286 КК, і безпосередньо ці наслідки не спричинило. Вказівка Ф. у цьому разі на необхідність як на характеристику причинного зв'язку є недоречною. Адже, як свідчить аналіз законодавства і судової практики, в багатьох умисних і в більшості необережних злочинів (включаючи транспортні) наслідки носять випадковий характер, тобто не є неминучим (закономірним) результатом вчиненого діяння, оскільки залежать від численних ситуативних факторів (до речі, за інформацією фахівців, нараховується 250 факторів, які породжують саме дорожньо-транспортні пригоди) [2, с. 128].

Таким чином, у випадках обопільного порушення ПДР, кожне з яких призводить до спричинення суспільно небезпечних наслідків, кримінальній відповідальності мають підлягати особи, у діяннях яких вбачаються всі ознаки складу злочину, передбаченого відповідною частиною ст. 286 КК (такою особою в розглянутій вище ситуації є Ф.). Інші учасники дорожнього руху за наявності підстав повинні притягуватись до адміні-

стративної або цивільної відповідальності. У науці кримінального права викладений підхід не є новим [5, с. 21–22; 6, с. 20; 7, с. 131–132].

Судова палата у кримінальних справах ВСУ постановою від 24 січня 2013 р. відмовила в задоволенні заяви засудженого Ф. про перегляд ухвали колегії суддів судової палати у кримінальних справах ВССУ щодо нього, але з міркувань, відмінних від наведених вище. Мотивуючи свою позицію, ВСУ зазначив, що в судових рішеннях, наданих для порівняння, встановлено, що винні під час керування транспортними засобами, рухаючись попереду, не займали на проїзній частині того положення, яке займав Ф. Відповідно, причинами настання цих ДТП були порушення інших правил дорожнього руху.

Ми погоджуємось із висновком ВСУ про те, що ВССУ як суд касаційної інстанції норму кримінального закону (ч. 1 ст. 286 КК) щодо скоєного Ф. застосував правильно. Наведене обґрунтування, щоправда, видається не зовсім вдалим, оскільки в самій постанові ВСУ відзначається подібність суспільно небезпечних діянь, щодо яких касаційними інстанціями ухвалювались порівнювані судові рішення. Як встановив ВСУ, ця подібність простежується за кількістю транспортних засобів, їх розташуванням на проїзній частині, схожістю напрямку руху і маневру, який мав виконувати транспортний засіб, що рухався попереду, тощо.

Згодом ВСУ неодноразово розглядав аналогічні казуси, коли йшлося про обопільне заподіяння суспільно небезпечних наслідків необережною поведінкою кількох учасників дорожнього руху. Але рішення, які приймалися, видаються суперечливими та, як наслідок, здатними ускладнити реалізацію завдання із забезпечення однаковості практики застосування ст. 286 КК.

Мова йде, зокрема, про справу щодо Р., засудженого за те, що, керуючи автомобілем, він порушив п. 12.3 ПДР і допустив зіткнення з автомобілем під керуванням Б., унаслідок чого останньому були спричинені тілесні ушкодження середньої тяжкості. Встановлено, що Б., своєю чергою, допустив порушення п. 10.1 ПДР. Так само, як і в попередньому випадку, усі винесені щодо Р. судові рішення (рішення Кам'янобрідського районного суду м. Луганська від 7 вересня 2012 року та Апеляційного суду Луганської області від 25 січня 2013 року, законність і обґрунтованість яких згодом було підтверджено ухвалою ВССУ від 24 грудня 2013 р.) містили чітку вказівку на порушення засудженим конкретного припису ПДР (діяння), на тяжкість отриманих потерпілим тілесних ушкоджень (наслідок), а так само констатували наявність причинного зв'язку між ними. Проте, на переконання Р., винуватим у вчиненні ДТП мав бути ви-

знаний потерпілий, адже саме його дії знаходилися в причинному зв'язку з наслідками, які настали.

Даючи науковий висновок у справі щодо Р., ми виходили з того, що в цій ситуації кожен з водіїв транспортних засобів допустив порушення ПДР, що і призвело до спричинення тілесних ушкоджень одному з них. Подумки виключивши з аналізованого ланцюга подій діяння Р. (порушення ним ПДР), ми переконались у тому, що без цього наслідок у вигляді тілесних ушкоджень Б. не настав би. Ураховуючи те, що порушення ПДР з боку Р. призвело до спричинення тілесних ушкоджень Б., ми писали, що кримінальній відповідальності мав підлягати лише Р. Адже тільки в його діянні містяться всі ознаки складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК. Вказали ми і на те, що Р. діяв з огляду на усвідомлюваний факт порушення ПДР з боку Б., який виявився у створенні небезпеки для руху, а отже, мав можливість реагувати на нього шляхом зниження швидкості автомобіля аж до його зупинки.

За результатами розгляду цієї справи Судова палата у кримінальних справах ВСУ у постанові від 20 листопада 2014 р. зазначила, що в ситуації, яка виникла на дорозі за участю автомобілів під керуванням потерпілого Б. і Р., перший, створивши небезпеку для другого, мав більше можливостей уникнути зіткнення, зупинивши свій автомобіль. Дії ж Р. не утворюють складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК, оскільки в дорожній ситуації, яка склалась, він не міг передбачити і прорахувати те, пришвидшить, зупиниться чи змінить рух маневруючий автомобіль під керуванням Б. Відповідно, Р. не був спроможний зменшити швидкість автомобіля до повної зупинки, а тому вибрав інший (альтернативний, рівноцінний) варіант дій водія в цій ситуації – безпечний для інших учасників руху об'їзд перешкоди.

Отже, на думку ВСУ, для правильного застосування закону про кримінальну відповідальність у таких випадках ключовим є визначення характеру та черговості порушень, які вчинив кожен з учасників дорожнього руху. ВСУ звернув увагу і на те, що у випадку виникнення ДТП за участю декількох водіїв вирішення питання про наявність чи відсутність в їх діяннях складу злочину, передбаченого відповідною частиною ст. 286 КК, потребує встановлення причинного зв'язку між діянням (порушенням правил безпеки дорожнього руху) кожного з них та наслідками, що настали, тобто з'ясування ступеня участі (внеску) кожного з них у спричинення злочинного наслідку. У постанові ВСУ від 20 листопада 2014 р. відтворене і роз'яснення, наведене в п. 7 постанови Пленуму ВСУ від 23 грудня 2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України зако-

нодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні порушення на транспорті». Йдеться про те, що в разі, коли суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, необхідно з'ясувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також, чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм, їх недотримання іншим, і чи мав перший можливість уникнути ДТП та її наслідків. При цьому за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила ПДР вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом.

У підготовленому ВСУ Узагальненні практики розгляду судами кримінальних справ про злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту з цього приводу зазначається, що якщо учасник руху, який створив аварійну ситуацію, позбавив водія, котрий потрапив у таку ситуацію, можливості однозначно прогнозувати розвиток подій, це свідчить про те, що дії такого водія є вимушеними і не можуть вважатись суспільно небезпечними [8, с. 165]. Йдеться (треба так розуміти) про відсутність суспільно небезпечного діяння – обов'язкової ознаки об'єктивної сторони складу досліджуваного злочину. Подібної точки зору дотримується І.М. Тяжкова, яка пише, що водій не може нести кримінальну відповідальність за аварію, викликану діями іншого водія або аварійним станом дороги, за відсутності порушення ним ПДР – через відсутність суспільно небезпечного діяння [9, с. 130].

У цьому контексті звернемо увагу на те, що ВСУ у постанові від 20 листопада 2014 р., винесеній у справі Р., констатувавши відсутність складу злочину, передбаченого ст. 286 КК, на жаль, не конкретизував, яка (які) з ознак складу цього злочину відсутня (відсутні) в поведінці засудженого. З огляду на текст цієї постанови ВСУ і викладене вище, можна припустити, що йдеться про відсутність діяння (засуджений не порушував ПДР, оскільки не мав можливості реагувати на виявлену перешкоду без зіткнення). Щодо причинного зв'язку, то його наявність у суду сумнівів не викликала, хоч саме на відсутності цієї ознаки складу злочину наполягав Р., звертаючись до ВСУ.

Цікаво, що при перегляді справи стосовно Р. ВССУ, керуючись логікою міркувань, викладеною в постанові ВСУ від 20 листопада 2014 р., і зважаючи на обов'язковість рішень ВСУ, ухвалив закрити справу через відсутність у поведінці Р. складу злочину. Це рішення (ухвала від 7 квітня 2015 р.) так само, як і згадана постанова ВСУ, не містить чіткої вказівки

щодо того, яка сама ознака складу злочину, передбаченого ст. 286 КК, відсутня в розглянутій ситуації.

Згодом, у справі щодо Б. за подібних фактичних обставин (за встановленого обопільного порушення ПДР у тому числі за участю потерпілого) ВСУ приймає інше рішення – про наявність складу аналізованого злочину. Б. був засуджений за те, що при виникненні небезпеки для руху у вигляді пішохода Т., яку він об'єктивно спроможний був виявити, негайно не вжив заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу, відвернув ліворуч і допустив наїзд на смузі зустрічного руху на потерпілого, який перетинав проїзну частину вулиці у невстановленому для руху пішоходів місці та який унаслідок ДТП отримав тяжкі тілесні ушкодження.

Цікаво, що в обґрунтування своєї позиції засуджений спирався, зокрема, на правову позицію, викладену ВСУ в згаданій постанові від 20 листопада 2014 р. у справі щодо Р., наполягаючи на відсутності складу злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК, і на тому, що винуватим у вчиненні ДТП є потерпілий, оскільки саме його дії знаходяться в причинному зв'язку з наслідками, які настали. Положення про відсутність у діях водія автомобіля складу злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК, аргументується і у висновку у справі Б., підготовленому співробітниками Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса НАПрН України. Харківські правознавці виходили з того, що згідно з ПДР пішохід є учасником дорожнього руху і має неухильно виконувати приписи цих правил, а водій автомобіля Б. вправі був розраховувати на те, що інший учасник дорожнього руху (пішохід) виконає вимоги ПДР.

У постанові Судової палати у кримінальних справах ВСУ від 18 червня 2015 р., якою було відмовлено в задоволенні заяви засудженого, вказується на те, що формально вимога п. 12.3 ПДР дає можливість водію вибрати один із кількох варіантів реагування на виявлену перешкоду під час руху. Водночас вибір виду поведінки не може бути абсолютно довільним і залежати лише від розсуду водія, оскільки маневр водія, який вирішить об'їхати перешкоду, не повинен створювати небезпеку для інших учасників руху. Причиною настання суспільно небезпечного наслідку (травмування потерпілого Т.) був визнаний невинуватий маневр, здійснений водієм транспортного засобу Б. у конкретній дорожній ситуації.

Порівнявши викладену правову позицію з підходом, зайнятим щодо кваліфікації дій Р., можна стверджувати про відсутність уніфікованого підходу ВСУ в частині кримінально-правової оцінки порушень ПДР,

обопільно допущених кількома учасниками дорожнього руху. Очевидно, що плутанина, яка виникла, за умов обов'язковості правових позицій ВСУ здатна негативним чином вплинути на забезпечення однаковості судової практики, сприяння чому є одним із ключових завдань ВСУ. Підтвердженням сказаному є справа щодо К., засудженого за ч. 1 ст. 286 КК, розглядаючи яку ВСУ фактично повернувся до підходу, зайнятого в справі щодо Р.

Керуючи автомобілем, К. порушив ПДР і допустив зіткнення з мопедом під керуванням Б., унаслідок чого останньому були спричинені тілесні ушкодження середньої тяжкості. Спираючись на позицію, викладену в справі щодо Р., до ВСУ звернувся заступник Генерального прокурора України, на думку якого ВССУ, на відміну від ухваленого в зазначеній справі рішення, неправильно розв'язав питання про наявність у вчиненому К. складу злочину, передбаченого ст. 286 КК. Заявник стверджував, що потерпілий також допустив порушення вимог ПДР і що саме такі дії перебувають у причинному зв'язку із суспільно небезпечними наслідками, які настали.

Судова палата у кримінальних справах ВСУ погодилась із такою аргументацією, вказавши у постанові від 5 листопада 2015 р. на порушення потерпілим вимог пунктів 10.1, 16.11 та дорожнього знаку 2.1 ПДР і на те, що потерпілий мав технічну можливість запобігти зіткненню з автомобілем під керуванням К. Було констатовано, що у справі К. суди нижчих інстанцій не з'ясували того, хто з водіїв та якими діями створив небезпечну дорожню обстановку, а далі – аварійну ситуацію (хоч, як правило, в причинному зв'язку з наслідками знаходяться порушення правил безпеки руху з боку того водія, який створив аварійну ситуацію), хто з них мав більшу можливість уникнути зіткнення, чи міг К. передбачити і прорахувати дії потерпілого. Не було враховано і п. 1.4 ПДР, згідно з яким кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що інші учасники виконають ці Правила. Відповідно, К., наближаючись по головній дорозі до перехрестя, маючи перевагу в його перетинанні, вправі був розраховувати на те, що водій мопеда, який рухався по другорядній дорозі, виконає вимоги ПДР і дасть дорогу його автомобілю.

У постанові від 5 листопада 2015 р. ВСУ не лише скасував судові рішення, винесені у справі К., а і сформулював таку правову позицію: у випадку ДТП за участю декількох водіїв для вирішення питання про наявність чи відсутність в їхніх діях складу злочину, передбаченого відповідною частиною ст. 286 КК, необхідно встановити причинний зв'язок між діями (порушенням правил безпеки дорожнього руху) кожного з

них та наслідками, що настали, дослідити характер та черговість порушень, які вчинив кожен із водіїв, хто з них створив небезпечну дорожню обстановку (аварійну ситуацію), тобто з'ясувати ступінь участі кожного у спричиненні злочинного наслідку. При цьому виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила ПДР вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, яка керувала транспортним засобом.

Повертаючись до питання про кваліфікацію дій К., відзначимо, що, на нашу думку, водій автомобіля К. мав технічну можливість попередити зіткнення з мопедом шляхом застосування екстреного гальмування, однак цього не зробив, порушивши у такий спосіб п. 12.3 ПДР. Звідси випливає наявність у поведінці К. суспільно небезпечного діяння як обов'язкової ознаки об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ч.1 ст. 286 КК. На користь такого твердження вкажемо на те, що водій транспортного засобу під час керування ним повинен бути максимально уважним, зобов'язаний не лише враховувати нормальні (ординарні) обстановку та умови руху, а і бути готовим до різних випадковостей, до своєчасного реагування на швидкі, несподівані зміни дорожньої обстановки тощо [10, с. 70]. ПДР (зокрема, п. 12.3) чітко фіксують, що водій зобов'язаний вжити заходів для попередження ДТП і в тому разі, коли небезпека (інакше кажучи, аварійна ситуація) створена не ним, а іншим учасником дорожнього руху. Тому нам складно повністю погодитись з О.Д. Сітковською, на думку якої та обставина, що водій, потрапивши у створену не ним аварійну ситуацію, не зміг попередити настання тяжких наслідків, не може бути поставлена йому у провину, оскільки ступінь передбачуваності оператора завжди базується на припущенні про дотримання всіма учасниками експлуатації джерел підвищеної небезпеки належних приписів безпеки [11, с. 178].

Водночас тут, мабуть, не буде зайвим зауважити, що існуючі формулювання ПДР допускають такі тлумачення, які при бажанні фактично завжди дозволяють констатувати порушення їх вимог (традиційні висловлювання з процесуальних документів є такими: проявив неухважність, не врахував дорожню обстановку і стан транспортного засобу, не вибрав безпечної швидкості руху, не дотримався безпечної дистанції, вчасно не вжив заходів до зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу тощо). Погоджуємось із висловленою в літературі думкою про те, що юристи, зайняті аналізом і застосуванням статей КК про транспортні злочини, повинні бути зацікавлені в тому, щоб ставити перед укладачами підзаконних нормативних актів завдання такого їх редагування, яке б дозволяло з найбільшою визначеністю встановлювати ознаки злочи-

нів, спираючись на ці нормативи [12, с. 30–31]. Разом з тим мають рацію дослідники, які вказують на безпідставність такого обвинувачення в скоєнні досліджуваного транспортного злочину, яке ґрунтується лише на можливості попередити суспільно небезпечні наслідки без з'ясування при цьому обов'язку в конкретній дорожній ситуації [6, с. 17].

Вивчення рішень Тернівського районного суду м. Кривого Рогу від 15 серпня 2014 р. та Апеляційного суду Дніпропетровської області від 5 листопада 2014 р., законність і обґрунтованість яких згодом було підтверджено ухвалою ВССУ від 26 травня 2015 р., дало нам змогу відзначити і те, що між порушенням правил безпеки дорожнього руху, допущеним К., і наслідками у вигляді середньої тяжкості тілесних ушкоджень, заподіяними потерпілому Б., наявний причинний зв'язок. До речі, у своїй постанові від 5 листопада 2015 р. ВСУ закидає суду касаційної інстанції те, що останній погодився з висновками судів нижчих інстанцій про те, що дії К. перебувають у причинному зв'язку з наслідками, залишивши поза увагою той факт, що і дії потерпілого, пов'язані з порушенням ПДР, також перебувають у причинному зв'язку з наслідками. Виходить, що ВСУ фактично погодився з наявністю причинного зв'язку в тому числі між порушенням ПДР з боку К. і суспільно небезпечними наслідками, які настали для потерпілого Б. Отже, і в цьому разі мав місце випадок, коли суспільно небезпечні наслідки були породжені в результаті такого собі кумулятивного (інтегративного) впливу діянь кількох суб'єктів – порушників ПДР. За таких обставин правильність твердження ВСУ про відсутність у вчиненому К. ознак складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 286 КК, викликає сумнів.

Проведене дослідження дозволяє зробити висновок про відсутність у сучасній судовій практиці усталеної позиції з питання про кваліфікацію злочину, передбаченого ст. 286 КК, у ситуаціях обопільного порушення правил безпеки дорожнього руху кількома учасниками такого руху при тому, що в юридичній літературі ця кримінально-правова проблема належить до числа вирішених. Вважається, що якщо два або більше водія транспортних засобів (хоча точніше в цьому разі говорити про двох чи більше учасників дорожнього руху, бо тут може фігурувати, наприклад, і несумлінний пішохід) порушили правила безпеки дорожнього руху, що спричинило наслідки, передбачені КК, вони підлягають кримінальній відповідальності за наявності в діянні кожного з них всіх ознак складу відповідного злочину. На нашу думку, приблизно такий вигляд повинна мати, умовно кажучи, перша частина правової позиції ВСУ з розглянутої проблеми. Вже далі варто вести мову про з'ясування ролі кожного

порушника ПДР у спричиненні спільного для них злочинного наслідку і про кримінально-правову оцінку дій того учасника дорожнього руху, вимушена поведінка якого стала результатом створення іншим учасником дорожнього руху аварійної ситуації. При цьому учасника дорожнього руху, який не мав технічної можливості уникнути зіткнення, некоректно називати, як це робить ВСУ, порушником ПДР.

1. *Smiyan N. Yak pokrashchytu bezpeku na dorohakh. Vidpovid' na tse zapytannya shukaly uchashnyku parlament-s'kykh slukhan' / N. Smiyan // Holos Ukrainy. – 25 hrudnya 2015 r. – # 245.*
2. *Korobeev A.Y. Transportnye prestuplenyya / A.Y. Korobeev. – SPb. : Yzd-vo «Yurydycheskyy tsentr Press», 2003. – 406 s.*
3. *Kasyniuk V.I. Kryminal'na vidpovidal'nist' viys'kovosluzhbovtziv za porushennya pravyl vodinnya abo ekspluatatsiyi mashyn / V.I. Kasyniuk, V.M. Bilokonev. – Zaporizhzhya : vydavets' Hlazunov S.O., 2011. – 231 s.*
4. *Malynyn V.B. Prychynnaya svyaz' v uholovnom prave / V.B. Malynyn. – SPb. : Yzd-vo «Yurydycheskyy tsentr Press», 2000. – 316 s.*
5. *Kasyniuk V.Y. Voprosy kvalyfykatsyy transportnykh prestuplenyy : ucheb. posobyе / V.Y. Kasyniuk, Z.H. Korcheva. – K. : UMK VO, 1988. – 71 s.*
6. *Korzhan's'ky M.Y. Kvalifikatsiya avtotransportnykh zlochyniv / M.Y. Korzhan's'ky, V.A. Myslyvyy. – K. : Yurinkom Inter, 1996. – 80 s.*
7. *Yany P. Zaklyuchenye / P. Yany // Uholovnoe pravo. – 2003. – # 1. – S. 131–132.*
8. *Sudova praktyka Verkhovnoho Sudu Ukrainy u kryminal'nykh spravakh. Ofitsiyne vydannya. Vidp. red. P.P. Pylypchuk. – K. : Vydavnychyy Dim «In Yure», 2006. – 391 s.*
9. *Tyazhkova Y.M. Neostorozhnye prestuplenyya s yspol'zovanyem ystochnykov povyshennoy opasnosti / Y.M. Tyazhkova. – SPb. : Yzd-vo «Yurydycheskyy tsentr Press», 2002. – 278 s.*
10. *Kurynov B.A. Avtotransportnye prestuplenyya (kvalyfykatsyya y nakazanye) / B.A. Kurynov. – M. : Yuryd. lyt., 1970. – 224 s.*
11. *Sytkovskaya O.D. Uholovnyy kodeks Rosyyyskoy Federatsyy : psykholohycheskyy kommentaryy / O.D. Sytkovskaya. – M. : Volters Kluver, 2009. – 192 s.*
12. *Luk'yanov V.V. Problemy kvalyfykatsyy dorozhno-transportnykh prestuplenyy / V.V. Luk'yanov. – M. : Yuryd. lyt., 1979. – 168 s.*

Дудоров О.О., Письменський Є.О. Проблеми кримінально-правової кваліфікації порушень правил безпеки дорожнього руху в контексті забезпечення однаковості судової практики

Статтю присвячено аналізу підходів Верховного Суду України щодо кримінально-правової оцінки порушень правил безпеки дорожнього руху, обопільно допущених кількома учасниками дорожнього руху, кожне з яких призводить до спричинення суспільно небезпечних наслідків. З'ясовано відповідну правозастосовну невизначеність, яка пояснюється недосконалістю окремих положень Правил дорожнього руху та яка може слугувати додатковим аргументом на користь поглибленого доктринального опрацювання і законодавчого врегулювання необережного співзаподіяння.

Показано, що в розглядуваній ситуації найбільші складнощі виникають при встановленні таких об'єктивних ознак складу злочину, передбаченого ст. 286 Кримінального кодексу України, як діяння та причинний зв'язок. Встановлено, що наявний у випадках обопільного порушення правил дорожнього руху причинний зв'язок носить чітко виражений опосередкований характер, однак і його достатньо для обґрунтування кримінальної відповідальності за аналізований транспортний злочин.

На переконання авторів статті, плутанина, яка виникла з розглядуваної кримінально-правової проблеми за умов обов'язковості правових позицій Верховного Суду України, здатна негативним чином вплинути на забезпечення однаковості судової практики (до речі, вельми розповсюдженої), сприяння чому є одним із завдань цього Суду. Підтримано сформульовану в юридичній літературі теоретичну позицію, згідно з якою якщо два або більше учасники дорожнього руху (зокрема, кілька водіїв транспортних засобів) порушили правила безпеки дорожнього руху, що спричинило наслідки, передбачені кримінальним законом, то всі вони повинні підлягати кримінальній відповідальності за наявності в діянні кожного з них ознак складу злочину, передбаченого відповідною статтею Кримінального кодексу України. Висловлено думку про те, що в подібному ключі Верховний Суд України і повинен врешті-решт сформулювати свою правову позицію з питання кримінально-правової кваліфікації обопільних порушень правил безпеки дорожнього руху з боку кількох учасників дорожнього руху.

Ключові слова: кваліфікація, склад злочину, причинний зв'язок, безпека дорожнього руху, суспільно небезпечні наслідки, обопільні порушення.

Dudorov O.O., Pismensky Y.O. Issues of Criminal Law Qualification of Traffic Safety Violations in the Context of Providing Judicial Practice Uniformity.

The article involves analyses of the approaches of the Supreme Court of Ukraine on the criminal law assessment of traffic safety violations that have been mutually committed by several traffic participants, each of which resulted in causing socially dangerous consequences. Appropriate enforcement uncertainty is comprehended; it is explained to some degree by the imperfection of certain provisions of the Traffic

Regulations and can serve as an additional argument in favor of in-depth doctrinal study of the careless mutual committing issue.

It is demonstrated that the greatest difficulties arise upon establishing criminal act and causal relationship as objective elements of a crime under Article 286 of the Criminal Code of Ukraine. Causal relationship that is available in situations of dual traffic violations has clearly defined indirect nature; however, it is sufficient to justify criminal liability for traffic offense.

According to the authors of this Article, confusion that arose from the examined criminal law issue under conditions of mandatory legal positions of the Supreme Court of Ukraine, is capable of having negative impact on the enforcement of uniformity of judicial practice (which is, by the way, very widespread), promotion of which is one of this Court's goals. Theoretical position, that is formulated in legal literature, and according to which if two or more traffic participants (multiple drivers, in particular) have violated traffic safety rules that resulted in consequences under criminal law, they should be subjected to criminal liability in the presence of all elements of crime under Article of the Criminal Code of Ukraine. A point of view is expressed that in the same manner the Supreme Court of Ukraine should finally formulate its legal position on the issue of criminal law qualification of reciprocal traffic safety violations caused by several traffic participants.

Keywords: qualification, set of the crime, causation, traffic safety, socially dangerous consequences, mutual violations.