



УДК 343.2./7:351.81(477)  
DOI 10.32782/cuj-2024-3-14

### **Меркулова Валентина Олександрівна**

доктор юридичних наук, професор,  
професор кафедри кримінального права та кримінології  
Одеського державного університету внутрішніх справ  
ORCID: 0000-0002-9977-8861



### **Конопельський Віктор Ярославович**

доктор юридичних наук, професор  
завідувач кафедри кримінального права та кримінології  
Одеського державного університету внутрішніх справ  
ORCID: 0000-0003-4068-3902

## **ОБ'ЄКТИВНІ ОЗНАКИ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ: СПІВВІДНОШЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ ПОСЯГАННЯ ТА ЗМІСТУ БЛАНКЕТНИХ ДИСПОЗИЦІЙ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВИХ НОРМ**

*Здійснення системно-правового аналізу доктринальних положень та особливостей чинного кримінального законодавства з питань об'єктивних ознак кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, елементи складу яких визначено у кримінально-правових нормах, що містяться у Розділі XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (ст.ст. 276-292 КК), доводить наступне. Визнання особливого значення видового об'єкту кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту дозволить більш чітко визначити сферу суспільних відносин, яка підлягає кримінально-правовій охороні, структуру та сутнісний зміст її елементів (а отже межі правового регулювання), призведе до більш чіткого визначення правового статусу певного кола суб'єктів специфічних суспільних (а отже і кримінально-правових) відносин уже всередині транспортної системи. Відповідно позначиться на змісті тих правових положень, які є основою тлумачення об'єктивних та суб'єктивних ознак кримінального правопорушення, вчиненого у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; мають запобігти певним правовим колізіям, сприяти розмежуванню суміжних кримінальних правопорушень. Чим вужче регульована сфера та межі певних кримінально-правових відносин, що передусім відтворюється у видовому об'єкті посягання, тим якісніше здійснюється кваліфікація діяння під час досудового розслідування.*

*Тож у випадку класифікації кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, поряд із родовим, безпосереднім об'єктами посягання, значення набуває визначення видового об'єкту. Саме він має бути підставою для виокремлення наступних груп діянь:*

*діянь, ознаки складу яких містяться у кримінально-правових нормах узагальненого характеру та стосуються усієї транспортної системи (ст.ст. 277, 279, 280, 291 КК) – видовим об'єктом є безпека функціонування (порядок, організаційно-економічні основи) усієї транспортної системи;*

*діянь спеціального характеру, ознаки складу яких визначають спеціальні підстави відповідальності у конкретних галузях транспортної системи (видовий об'єкт – безпека руху та експлуатації залізничного,*

повітряного, водного, трубопроводного та автомобільного виду транспорту). Щодо останньої групи діянь та співвідношення їх із кількістю кримінально-правових норм, що визначають підстави для відповідальності за їх вчинення, доцільним є виокремлення двох видових об'єктів, -безпека руху та експлуатації залізничного, повітряного, водного, трубопроводного транспорту (ст.ст. ст.ст. 276, 276-1, 278, 281, 282, 283, 284, 285, 292 КК) та безпека руху та експлуатації автомобільного виду транспорту (ст.ст. ст.ст. 286, 286-1, 287, 288 КК).

Щодо діянь, ознаки складу яких визначені у ст. ст. 289, 290 КК, визначення видового об'єкту обумовлюється тим, що саме буде визнане основним безпосереднім об'єктом, а що додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом: «право власності» чи «дезорганізація функціонування транспортної системи». Адже склалася ситуація, коли ці об'єкти за значенням є важливими та суттєво впливають на сферу використання транспортних засобів.

Саме визначення меж специфічності суспільних відносин, їхніх соціально-правових та організаційно-управлінських властивостей, меж правового статусу кола суб'єктів цих відносин (в чому відтворюється сутнісний зміст видового об'єкту), – сприятимуть більш чіткому визначенню і кола нормативно-правових актів, які мають стати основою для кваліфікації розглядуваного виду діянь. Бланкетний характер розглядуваних норм ставить у цілковиту залежність якість цього процесу та законність дії правоохоронних органів від ступеню врегульованості певної сфери відносин та відповідності сучасним реаліям. Тож проблеми, які виникають в частині уточнення предмета посягання (виду транспортного засобу), різновиду суспільно-небезпечної поведінки, ознак суб'єкта кримінального правопорушення, в більшій мірі залежать від повноти та чіткості регулювання різних сфер функціонування транспортної системи різними спеціальними правовими актами. Останнє свідчить про їхнє превалююче значення у процесі тлумачення кримінально-правових положень.

**Ключові слова:** безпека руху та експлуатації транспорту, об'єктивні ознаки діяння, видовий об'єкт, бланкетна диспозиція.

### **Merkulova V. O., Konopelsky V. Ya. Objective signs of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport: the relationship between the classification of objects of infringement and the content of blanket dispositions of criminal law norms**

*Carrying out a systematic and legal analysis of the doctrinal provisions and features of the current criminal legislation on the issues of objective signs of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport, the elements of which are defined in the criminal law norms contained in Chapter XI of the Special Part of the Criminal Code "Criminal offenses against safety traffic and operation of transport" (articles 276-292 of the Criminal Code), proves the following. Recognizing the special importance of the specific object of criminal offenses against the safety of traffic and the operation of transport will allow to more clearly define the sphere of social relations subject to criminal law protection, the structure and essential content of its elements (and therefore the limits of legal regulation), will lead to a clearer definition of the legal the status of a certain circle of subjects of specific social (and, therefore, criminal-legal) relations already within the transport system. Accordingly, it will affect the content of those legal provisions that are the basis of the interpretation of objective and subjective signs of a criminal offense committed in the field of traffic safety and transport operation; should prevent certain legal collisions, contribute to the demarcation of related criminal offenses. The more narrowly regulated the sphere and boundaries of certain criminal-legal relations, which is primarily reproduced in the specific object of encroachment, the more qualitatively the qualification of the act is carried out during the pre-trial investigation.*

*Therefore, in the case of the classification of criminal offenses affecting traffic safety and the operation of transport, along with generic, direct objects of encroachment, the definition of the specific object becomes important. It should be the basis for distinguishing the following groups of actions:*

*acts, the features of which are included in criminal law norms of a generalized nature and relate to the entire transport system (Articles 277, 279, 280, 291 of the Criminal Code) – the specific object is the safety of functioning (order; organizational and economic foundations) of the entire transport system systems;*

*acts of a special nature, the characteristics of which determine the special grounds of responsibility in specific branches of the transport system (specific object – the safety of traffic and operation of railway, air, water, pipeline and road modes of transport). Regarding the last group of acts and their correlation with the number of criminal law norms that determine the grounds for responsibility for their commission, it is appropriate to distinguish two types of objects, – the safety of movement and operation of railway, air, water, pipeline transport (Article Articles 276, 276-1, 278, 281, 282, 283, 284, 285, 292 of the Criminal Code) and the safety of movement and operation of motor vehicles (Articles 286, 286-1, 287, 288 of the Criminal Code).*

*Regarding acts, the features of which are defined in Art. Art. 289, 290 of the Criminal Code, the definition of a specific object is determined by what will be recognized as the main direct object, and what will be recognized as*

*an additional mandatory direct object: "ownership" or "disorganization of the functioning of the transport system." After all, a situation has arisen when these objects are important in terms of meaning and significantly affect the sphere of use of vehicles.*

*It is the definition of the limits of the specificity of social relations, their socio-legal and organizational-management properties, the limits of the legal status of the circle of subjects of these relations (in which the essential content of the species object is reproduced) – will contribute to a clearer definition of the circle of regulatory and legal acts, which should become the basis for the qualification of the considered type of actions. The blanket nature of the norms under consideration makes the quality of this process and the legality of the actions of law enforcement agencies completely dependent on the degree of regulation of a certain sphere of relations and compliance with modern realities. Therefore, the problems that arise in terms of specifying the subject of the offense (type of vehicle), the type of socially dangerous behavior, the signs of the subject of a criminal offense, depend to a greater extent on the completeness and clarity of the regulation of various spheres of the transport system's functioning by various special legal acts. The latter testifies to their prevailing importance in the process of interpretation of criminal law provisions.*

**Key words:** *traffic safety and transport operation, objective signs of action, species object, blanket disposition.*

**Вступ.** Визначена нами проблематика дослідження обумовлена особливостями наукових публікацій з питань об'єктивних ознак кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, елементи складу яких визначено у кримінально-правових нормах, що містяться у Розділі XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (ст.ст. 276-292 КК). Невід'ємною складовою цього напрямку дослідження є визначення видів об'єктів посягання розглядуваних діянь. Зазвичай аналіз об'єктивних ознак будь-якого виду кримінального правопорушення здійснюється за схемою: родовий та безпосередній (основний та додатковий) об'єкти посягання. Не є виключенням в більшості випадків наукові підходи щодо дослідження особливостей вчинення діянь, передбачених Розділом XI Особливої частини КК. Доволі рідко аналізу піддається видовий об'єкт посягання.

Питання щодо доцільності виокремлення *видового об'єкта* набуває додаткової актуальності, якщо зважити на *особливості конструкції бланкетної* диспозиції кримінально-правових норм розглядуваних видів кримінальних правопорушень, спрямованих проти безпеки руху та експлуатації транспорту: ознаки складу кримінального правопорушення можуть бути встановлені лише шляхом звернення до інших законів та інших нормативно-правових актів, які не є кримінальним законодавством, можуть взагалі відноситися до інших галузей права. Особливістю розгля-

дуваних нами кримінально-правових норм є те, що в одних випадках в тексті диспозиції є пряме посилання на необхідний нормативно-правовий акт, наприклад, Правила дорожнього руху (ПДР), але в більшості випадків таке посилання відсутнє. Орієнтиром є вид транспорту, в сфері використання якого вчиняється суспільно небезпечне діяння (залізничний, повітряний, водний тощо).

Історично сталою є проблема правової нестабільності нормативно-правових актів, які є основою для тлумачення цих кримінально-правових положень. Інтенсивність, з якою вони піддаються змінам, доволі часто впливає на якість кваліфікації діяння, передбачає своєчасне врахування цих змін співробітниками правоохоронних органів. Особливо це важливо у випадках, коли ознаки об'єктивної сторони, коло суб'єктів діяння тощо, можуть бути встановлені лише виключно на підставі змісту положень додаткових нормативно-правових актів. Тож досить часто проблема правильного застосування статей Кримінального кодексу України з бланкетними диспозиціями, законність та ефективність правозастосування залежить цілком від чітких нормативних і теоретичних орієнтирів, як застосовувати такі диспозиції.

**Матеріали та методи.** Аналіз спеціальних публікацій останніх років з розглядуваної проблеми доводить наявність суттєвих розбіжностей у тлумаченні даного питання. Співставлення доктринальних положень свідчить на користь того твердження, що підходи щодо критеріїв класифікації розглядуваного виду



діянь, визначення підстав для виокремлення специфічних груп кримінальних правопорушень тощо – є доволі різними, що додатково підтверджує актуальність обраної теми. Нами використовувалися результати досліджень як тих вчених, які сконцентрували свою увагу на загальних проблемах класифікації розглядуваних видів кримінальних правопорушень, визначенні видів об'єктів посягання (О.В. Авраменко, С.Я. Бурда, В.В. Безчастна, В.А. Мисливий, М.В. Сас), так і окремих результатах дослідження підстав застосування кримінальної відповідальності за вчинення конкретних діянь (В.С. Бондар, О.В. Бочковий, О.О. Дудоров, В.В. Ємельяненко, М.В. Кривонос, Р.А. Максимович, Д.В. Скляніченко).

**Мета статті.** На підставі системно-правового аналізу доктринальних положень та особливостей чинного кримінального законодавства визначитися із тенденціями класифікації суспільно небезпечних діянь, які посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту; обранням доцільного критерію такої класифікації; співвідношенням та ступенем взаємовпливу між різними видами об'єктів даних видів посягань; місцем видового об'єкту як більш вузької специфічної сфери функціонування транспортної системи серед інших видів об'єктів та його значенням у процесі тлумачення змісту бланкетної диспозиції розглядуваними нами кримінально-правових норм.

**Результати.** Проблема класифікації (кодифікації) кримінально-правових норм, які містяться у Розділі XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», безпосередньо або ж опосередковано стосуються визначення теоретичного та законодавчого значення *різних видів об'єктів* посягання даних видів кримінальних правопорушень. Зважаючи на загальновизнане поняття та значення *родового об'єкту* як такої категорії що відтворює сукупність однорідних за своєю соціально-економічною сутністю суспільних відносин, які охороняються єдиним комплексом кримінально-правових норм та обумовлює той факт, що усі кримінально-правові норми

в Особливій частині КК об'єднані у певні окремі інститути, систематизовані за ознаками родового об'єкту, – цілком виправданою є типовість наукової позиції в цьому питанні. Родовим об'єктом кримінальних правопорушень, ознаки складу яких визначені в Розділі XI Особливої частини КК, виступає безпека руху та експлуатації транспорту. Тож до сьогодні не позбавлене актуальності твердження, що головною ознакою, за якою транспортні діяння об'єднані у одну групу, є родовий об'єкт – відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту [1, с. 267].

На тлі узагальненого (в певних випадках абстрактного) розуміння *родового об'єкта* як доволі широкої однорідної за своєю соціально-економічною сутністю сфери суспільних відносин, що має охоронятися певною однорідною групою кримінально-правових норм, в правозастосуванні під час кваліфікації актуальності завжди набували проблеми більш вузької конкретизації тієї сфери, якій діянням спричинено шкоду, пізнання її особливостей та специфічності. Саме ця особливість відтворюється у видовому та безпосередньому об'єкті посягання.

Безумовно, найбільший рівень конкретизації сфери, що потерпає від суспільно небезпечного діяння, відтворюється у безпосередньому об'єкті посягання – конкретних суспільних відносинах, які поставлені під охорону певної статті Особливої частини КК і яким безпосередньо завдається шкода кримінальним правопорушенням. Законодавець шляхом криміналізації визнає окремі суспільні відносини об'єктом конкретного кримінально караного діяння, а завдання теорії кримінального права, правозастосування встановити ці відносини, розкрити повно і правильно їхній справжній зміст та сутність.

Щодо видового об'єкта, все виглядає складніше. Загалом погоджуючись із тим, що *видовим об'єктом* кримінальних правопорушень мають бути визнані суспільні відносини, на які «посягає група кримінально каранних діянь, що становить частину суспільних відносин, визнаних законодавцем як родовий об'єкт кримінальних правопорушень і передбачених відповідним розділом

Особливої частини КК» [2, с. 112–113], – тим не менш вважаємо це визначення узагальненим, що не відтворює особливості змістовних ознак. Даному визначенню бракує концентрації уваги саме на специфічності суспільних відносин, які, в свою чергу, відтворюються в особливостях об'єктивної та суб'єктивної сторони діяння, оскільки обумовлені певними соціально-правовими можливостями та межами поведінки суб'єктів цих відносин.

Особливе значення має зміст видового об'єкту в діяннях, які вчиняються в одній сфері життєдіяльності суспільства, проте суттєво відрізняються за ознаками об'єктивної сторони (способом та спрямованістю діяння, найчастіше предметом посягання). Саме такими є кримінальні правопорушення, що вчиняються проти безпеки руху та експлуатації транспорту, відповідальність за які передбачена кримінально-правовими нормами, що містяться у Розділі XI Особливої частини КК. Доволі значна кількість статей в цьому Розділі (Розділ містить дев'ятнадцять статей), обумовлена як комплексом проблем функціонування усієї транспортної системи України (залізничного, водного, повітряного, автомобільного транспорту), так і специфічними проблемами конкретної галузі транспортної системи.

В доктрині права зазвичай концентрується увага на тому, що різниця ознак посягання (що пов'язано із специфічністю виду транспорту) відтворюється саме у *основному безпосередньому об'єкті*. Тож про видовий об'єкт практично не згадується. Відповідно маємо розуміти, що класифікація усієї багаточисельної групи кримінальних правопорушень, що охоплюється Розділом XI, має здійснюватися саме на підставі цього виду об'єкта.

Однією із таких робіт, яка предметом аналізу обирає *проблеми класифікації* кримінальних правопорушень, ознаки складу яких визначені у Розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», є колективна праця (Авраменко О.В., Бурда С.Я., Сас М.В), присвячена кримінально-правовій характеристиці цих діянь. В схематичному зображенні пропонується виокремити наступні групи видів криміналь-

них правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: діяння, які вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (ст.ст. 276, 276-1, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285 КК); діяння, які вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті (ст.ст. 286, 287, 288, 289, 290 КК); діяння, що виражаються у порушенні чинних на транспорті правил та в пошкодженні магістральних трубопроводів (ст.ст. 291, 292 КК) [3].

Зазначене надає підстави визнати, що за основу класифікації береться вид транспорту, що з одного боку є зрозумілим і певним чином виправданим. Проте, з іншого, більш глибоке тлумачення змісту диспозицій кримінально-правових норм доводить те, що такий підхід не є бездоганим, оскільки доволі значна кількість норм, яка зазначена авторами в першій групі, може стосуватися безпеки руху та експлуатації транспорту усіх видів транспорту (ст.ст. 277, 279, 280, 291 КК), а отже і автомобільного також (у якості складової).

Відповідно є підстави для виокремлення цієї групи норм узагальненого характеру, що не може не відтворитися у класифікації. Так ст. 277 КК визначає відповідальність за пошкодження шляхів сполучення, споруд на них тощо; ст. 279 КК – за блокування транспортних комунікацій та захоплення транспортних підприємств; ст. 280 КК – за примушування працівників транспорту до невиконання своїх службових обов'язків; ст. 291 КК – за порушення чинних на транспорті правил. Усі ці діяння є кримінально-караними (за умови настання відповідних наслідків), не зважаючи на те на якому виді транспорту вони вчиняються. Для цієї групи посягань родовий та видовий об'єкти співпадають, оскільки стосуються безпеки руху та експлуатації усіх видів транспорту, проте з одним уточненням – кримінально-правовій охороні мають підлягати суспільні відносини, що стосуються порядку та організаційно-економічних основ транспортної системи як такої.

Окрема мова про особливості об'єкта посягання діяння, передбаченого ст. 291 КК «Порушення чинних на транспорті правил», яке у вище зазначеній колективній праці нада-

ється у поєднання із ст. 292 КК, що навряд чи є виправданим. Відповідно, до іншого наукового підходу ця стаття найчастіше аналізується поряд із кримінально-правовими нормами, які безпосередньо стосуються безпеки дорожнього руху. Це обумовлюється посиленням актуальності питання щодо збільшення випадків порушення чинних на транспорті правил з боку велосипедистів, водіїв мопедів, пішоходів (перехід вулиць у невстановлених місцях, на червоне світло світлофора тощо) [4, с. 2; 5, с. 123].

За результатами спеціального дисертаційного дослідження особливостей кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК), проведеного С.В. Бабаніним ще в 2008 р., у якості основного безпосереднього об'єкта даного діяння маємо розуміти суспільні відносини, що забезпечують функціонування залізничного, водного, повітряного, автомобільного (або електричного) транспорту, а отже усіх видів транспорту, що є більш правильним [6, с. 6].

Найменше ускладнень та протиріччя спостерігається щодо визначення безпосереднього об'єкта діянь, передбачених ст.ст. 286, 286-1, 287, 288 КК. В.В. Безчастна пропонує основним безпосереднім об'єктом діянь, передбачених ст.ст. 286 і 287 КК вважати безпеку дорожнього руху або експлуатації транспорту, не виокремлюючи вид предметів діяння (вид транспорту), а додатковим безпосереднім об'єктом – життя і здоров'я людей [5, с. 122]. О.В. Микитчик, аналізуючи об'єктивні ознаки складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 268-1 КК, у якості *безпосереднього об'єкта* визначає «безпеку дорожнього руху або експлуатації автомобільного, міського, електротранспорту й деяких інших видів транспорту, перелік яких наведено у примітці до ст. 286 КК» [7, с. 20]. Тож використовується зміст примітки стосовно видів транспорту. Зважаючи на те, що безпосередній об'єкт діянь має як найглибше відтворювати специфіку діяння, доцільніше підкреслювати вид предмету посягання – механічні транспортні засоби (автомобілі, трактори, самохідні машини, трамваї, тролейбуси, мотоцикли та інший механічний транспорт).

Проте ця група діянь має привернути нашу увагу і ще тим, що саме на підставі аналізу ознак складу кримінальних правопорушень, передбачених ст.ст. 286, 287, 288 КК, В.А. Мисливий вперше у своєму докторському дисертаційному дослідженні доводить доцільність виокремлення групи діянь, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Запропоовано визнати видовим об'єктом суспільні відносини безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту щодо здоров'я, життя і власності учасників дорожнього руху [8, с. 4, 11–13]. Що є правильним, якщо брати до уваги безпосередню сутність та спрямування сфери суспільних відносин убезпечення дорожнього руху та експлуатації транспорту.

На окрему увагу заслуговують кримінально-правові норми, що містять ознаки діянь, які полягають у незаконному заволодінні транспортним засобом (ст. 289 КК), знищенні, підробці або заміні номерів вузлів тощо (ст. 290 КК). Певні ускладнення виникають у тлумаченні тих положень, які стосуються конкретних ознак цих діянь. Все частіше лунають висловлювання про те, що ці діяння дійсно вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті, проте навряд чи впливають на безпеку руху. Проте, стосовно того, яка саме сфера суспільних відносин піддається негативному впливу (шкоді) в наслідок вчинення цих діянь, – думки різняться.

Від думки, що основним безпосереднім об'єктом є відносини власності [9, с. 264; 8, с. 15]. До визначення стосовно цих діянь доволі специфічного безпосереднього об'єкта – контрольоване використання транспортних засобів. Зокрема, йдеться про те, що той факт, коли власники (законні володільці) транспортних засобів позбавляються можливості реалізувати належні їм права, а відносинам власності завдається істотна шкода, слід розглядати як створення неконтрольованого використання транспортних засобів, вузлів та агрегатів [3, с. 28, 32; 10, с. 7].

Проте існує і наукова позиція, спрямована на виправдання включення ст. 289 КК в Розділ XI Особливої частини КК. Будується вона на

доведенні того, що суспільна небезпечність цього діяння полягає не в заподіянні шкоди відносинам власності, а в дезорганізації сфери функціонування транспортних засобів, в уможливленні неконтрольованого їхнього використання як джерел підвищеної небезпеки, а відповідно основним безросереднім об'єктом є суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту [11, с. 29].

У будь-якому випадку, ці норми суттєво виокремлюються за ознаками вчиненого діяння і, відповідно, обумовлюють доцільність вирішення альтернативних питань, – або ж визначення їх в іншій системі кримінально-правових норм, або ж шляхом виокремлення видового об'єкта в межах існуючої системи діянь, спрямованих проти безпеки руху та експлуатації транспорту. А отже, виокремлення ще одного видового об'єкта – суспільні відносини щодо стану контрольованого використання механічного транспортного засобу. Він має поєднувати положення кримінально-правової норми, визначеної у ст. 289 КК «Незаконне заволодіння транспортним засобом» та ст. 290 КК «Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу». До речі, в проекті Кримінального кодексу Країни (станом на 10.01.2024 р.) у Розділі 7.4. «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (Книга сьома) відповідальність за діяння, передбачені ст. 289 та ст. 290 КК не передбачена.

Безумовним є те, що класифікація об'єктів посягання впливає на особливості тлумачення змісту бланкетних диспозицій зазначених вище кримінально-правових норм, що визначають підстави кримінальної відповідальності за діяння проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Зокрема, в частині переліку порушених правил, способів вчиненого діяння, предмету кримінального правопорушення, суб'єктів діяння тощо. Позначається на якості кваліфікації діяння. Той факт, що суди доволі часто «нехтують бланкетним характером диспозицій у статтях кримінального закону, не вказують на конкретні структурні частини джерел права, які були пору-

шені, чи взагалі не вказують на такі джерела, обмежуючись описом фактичних обставин справи» [12, с. 12], – є додатковим підтвердженням доцільності уточнення сфери кримінально-правового захисту певною групою кримінально-правових норм, а отже і переліку відповідних нормативно-правових джерел, що регулюють дану сферу функціонування транспортної системи.

Важливість саме цього аспекту пропонуємо розглянути на прикладі аналізу доктринальних положень щодо особливостей кримінальної відповідальності за посягання на безпеку дорожнього руху та порядок експлуатації автомобільного виду транспорту (ст.ст. 286, 286-1, 287, 288 КК). А отже на увагу заслуговують проблемні аспекти особливостей структури, сутності бланкетної диспозиції кримінально-правових норм, передбачених ст. 286 КК (визначає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортним засобом), ст. 286-1 КК (передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортним засобом у стані сп'яніння), ст. 287 КК (відповідальність настає за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення особами, які відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспорту), ст. 288 КК (відповідно, за порушення нормативно-правових актів, норм і правил, що стосуються забезпечення дорожнього руху особами, які відповідальні за будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг тощо). В усіх цих нормах відповідальності піддається спеціальний суб'єкт.

Бланкетний характер диспозиції обумовлює певні складнощі у тлумаченні такої об'єктивної ознаки як предмет кримінального правопорушення. У ст. 286 КК міститься Примітка, в якій йдеться про те, що під транспортними засобами в цій статті та статтях 286-1, 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори, інші самохідні машини, трамваї, тролейбуси, мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [13, с. 18].



Проте в доктрині права справедливо наголошується на тому, що у ПДР внесено зміни у поняття «механічного транспортного засобу», яким є транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна, а отже і двигуна до 50 куб. см. Дані зміни значно розширюють розуміння предмету кримінального правопорушення, передбаченого ст.ст. 286, 286-1, 287 тощо, оскільки додають до вище зазначеного переліку мопеди, моторолери, інші двоколісні транспортні засоби [14, с. 121]. Цей напрям дослідження набув подальшого поглиблення в наукових роботах останніх двох років, зокрема, у зв'язку із аналізом правових наслідків спеціальної криміналізації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК). Так О.В. Микитчик, здійснивши системно-правовий аналіз положень ПДР та відповідних роз'яснень Пленуму Верховного Суду України [15, с. 99–106], надав, як на наш погляд, найповніший перелік предметів кримінального правопорушення (усі види автобусів; усі види автомобілів, включаючи спеціалізовані; трактори; самохідні машини, призначені для виконання різних господарських робіт; трамваї; тролейбуси; мотоцикли; моторолери та мотоколяски; всюдиходи; причепа) [7, с. 20]. Тож постоїть питання, чи доцільно постійно вносити зміни у чинне кримінальне законодавство, чи обмежитися змістом відповідного нормативно-правового акту, який конкретно регулює сферу дорожнього руху і містить вичерпний перелік предметів транспорту. Відповідно, посилюються вимоги до якості таких норм, та своєчасного відтворення в них сучасних особливостей дорожнього руху.

Не менше питань виникає під час кваліфікації та визначення ознак об'єктивної сторони, а отже особливостей діяння та його наслідків: виду активної, або ж пасивної поведінки, способу його вчинення, виду та тяжкості наслідків. Серед найбільш поширених видів порушень безпеки дорожнього руху в останні роки виокремлюються перевищення швидкості руху, обгін транспортних засобів, порушення правил переїзду перехресть, керу-

вання транспортом у стані сп'яніння, управління несправним транспортним засобом тощо [16, с. 103]. Проте, знову ж таки, лише чіткість та повнота нормативно-правових положень, які є основою для розуміння ознак вчиненого діяння, дозволять здійснити його правильну кваліфікацію.

Значення якості змісту інших нормативно-правових положень, які є основою для тлумачення бланкетної диспозиції, доводять також проблеми щодо визначення переліку (доцільного кола) суб'єктів, які мають підлягати відповідальності за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту.

Окрема увага в доктрині права приділяється особливостям та характеристикам суб'єкта правопорушення, передбаченого ст. 287 КК, що встановлює відповідальність за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення особами, які відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспорту. В одних випадках, підкреслюється те, що обов'язок відповідати покладається і на власників або водіїв індивідуальних транспортних засобів, які дозволяють іншій особі експлуатацію технічно несправних засобів або експлуатацію в стані сп'яніння [5, с. 122]. В інших публікаціях уточнюється те, що покаранню підлягають як особи, що обіймають посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, так і власники приватних транспортних засобів та особи, які користуються ними за довіреністю чи з інших підстав [3, с. 25]. Отже, є певні відмінності у тлумаченні доцільного кола суб'єктів, які мають підлягати відповідальності за ст. 287 КК. Попередити наявність певних, навіть не суттєвих, розбіжностей в цьому питанні може лише його чітке та вичерпне формулювання у спеціальному нормативно-правовому акті.

Тож маємо погодитися із загальноновизнаним твердженням, що бланкетна диспозиція більшості діянь, об'єктом посягання яких є безпека дорожнього руху або експлуатації транспорту, передбачає звернення до конкретних нормативно-правових актів, що регулюють суспільні відносини у сфері дорожнього



руху та експлуатації транспорту. Відповідно, досконалість цих норм впливає на ефективність застосування кримінального законодавства. Проте проблема вбачається у тому, на які саме правові акти мають посилатися у правозастосовній практиці. В сучасних доктринальних джерелах обговорюється питання співвідношення та кримінально-правове значення таких нормативно-правових актів як Закон «Про дорожній рух» та Правила дорожнього руху.

Особливе значення мають Правила дорожнього руху (ПДР) [4], навіть за умови, що їхній зміст постійно змінюється, розширюється, стає складнішим. Проте все частіше вчені доводять доцільність більш чіткого та широкого визначення правової бази, на яку мають спиратися у правозастосуванні під час кваліфікації об'єктивних ознак кримінальних правопорушень, спрямованих проти безпеки руху та експлуатації транспорту, тлумачення понять та категорій, які містяться у відповідних кримінально-правових нормах. І серед основних правових актів називають Закон України «Про дорожній рух» [17], який має не лише регулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху, визначати права, обов'язки та відповідальність суб'єктів відносин, але й суттєво впливати на нормативні акти, які безпосередньо регулюють питання порядку дорожнього руху (ПДР). Так, В.А. Мисливий, спираючись на дані сучасного дослідження (щодо доволі рідкого посилення судами в своїх рішеннях на Закон України «Про дорожній рух» – у 2,5 % вироків), – пропонує, з метою врахування при кваліфікації діяння норм цього правового акту та уникнення подвійного ставлення в провину, визнати ПДР у якості відповідної частини зазначеного Закону [14, с. 120]. Проте такі ж питання мають постати і стосовно інших видових об'єктів, відповідно інших джерел права, що мають стати основою для кваліфікації діянь проти безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту.

**Висновки.** Підсумовуючи вище зазначене маємо підкреслити наступне. Визнання *особливого значення видового об'єкта* кримінальних правопорушень проти безпеки руху

та експлуатації транспорту дозволить більш чітко визначити сферу суспільних відносин, яка підлягає кримінально-правовій охороні, структуру та сутнісний зміст її елементів (а отже межі правового регулювання), призведе до більш чіткого визначення правового статусу певного кола суб'єктів специфічних суспільних (а отже і кримінально-правових) відносин уже всередині транспортної системи. Відповідно позначиться на змісті тих правових положень, які є основою тлумачення об'єктивних та суб'єктивних ознак кримінального правопорушення, вчиненого у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; мають запобігти певним правовим колізіям, сприяти розмежуванню суміжних кримінальних правопорушень. Чим вужче регульована сфера та межі певних кримінально-правових відносин, що передусім відтворюється у видовому об'єкті посягання, тим якісніше здійснюється кваліфікація діяння під час досудового розслідування.

Тож, зважаючи на зазначене, у випадку класифікації кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, поряд із родовим, безпосереднім об'єктами посягання, значення набуває визначення видового об'єкта. Саме він має бути підставою для виокремлення наступних груп діянь:

діянь, ознаки складу яких містяться у кримінально-правових нормах узагальненого характеру та стосуються усієї транспортної системи (ст.ст.277, 279, 280, 291 КК) – видовим об'єктом є безпека функціонування (порядок, організаційно-економічні основи) усієї транспортної системи;

діянь спеціального характеру, ознаки складу яких визначають спеціальні підстави відповідальності у конкретних галузях транспортної системи (видовий об'єкт – безпека руху та експлуатації залізничного, повітряного, водного, трубопроводного та автомобільного виду транспорту). Щодо останньої групи діянь та співвідношення їх із кількістю кримінально-правових норм, що визначають підстави для відповідальності за їх вчинення, доцільним є виокремлення двох видових об'єктів, – безпека руху та експлуатації залізничного, пові-

тряного, водного, трубопроводного транспорту (ст.ст. 276, 276-1, 278, 281, 282, 283, 284, 285, 292 КК) та безпека руху та експлуатації автомобільного виду транспорту (ст.ст. 286, 286-1, 287, 288 КК).

Щодо діянь, ознаки складу яких визначені у ст.ст. 289, 290 КК, визначення видового об'єкту обумовлюється тим, що саме буде визнане основним безпосереднім об'єктом, а що додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом: «право власності» чи «дезорганізація функціонування транспортної системи». Адже склалася ситуація, коли ці об'єкти за значенням є важливими та суттєво впливають на сферу використання транспортних засобів.

Саме визначення меж специфічності суспільних відносин, їхніх соціально-правових та організаційно-управлінських властивостей, меж правового статусу кола суб'єктів цих відносин (в чому відтворюється сутнісний зміст видового об'єкту), – сприятимуть більш чіткому визначенню і кола нормативно-правових актів, які мають стати основою для кваліфікації розглядуваного виду діянь. Бланкетний характер розглядуваних норм ставить у цілковиту залежність якість цього процесу та законність дій правоохоронних органів від ступеню врегульованості певної сфери відносин та відповідності сучасним реаліям. Тож проблеми, які виникають в частині уточ-

нення предмета посягання (виду транспортного засобу), різновиду суспільно-небезпечної поведінки, ознак суб'єкта кримінального правопорушення, в більшій мірі залежать від повноти та чіткості регулювання різних сфер функціонування транспортної системи різними спеціальними правовими актами. Останнє свідчить про їхнє превалююче значення у процесі тлумачення кримінально-правових положень.

Якість кваліфікації розглядуваних відповідного виду діяння та справедливості покарання за нього (зважаючи на бланкетний характер диспозиції норми розглядуваних діянь) у значній мірі залежить від чіткості формулювань правових актів (особливо в частині понятійного апарату), відсутності суперечливих правових положень, дотримання системного співвідношення та взаємозв'язку як між загальноправовими нормативно-правовими актами, так і між ними та кримінальним, кримінальним процесуальним, адміністративним законодавствами. А дотримання таких вимог ускладнюється наявністю доволі різнобічної за класифікацією, сутністю та характером змісту нормативно-правової бази – нормативно-правових актів, які регулюють та визначають завдання, засоби функціонування, правовий статус суб'єктів такої складної системи як транспортна.

### Література

1. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник. Київ: Юрінком Інтер; Харків: Право, 2002. 496 с.
2. Кримінальне право України. Загальна частина: підручник / за заг. ред. В.Я. Конопельського, В.О. Меркулової. Одеса: ОДУВС, 2021. 472 с.
3. Авраменко О.В., Бурда С.Я., Сас М.В. Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навч. посіб. у схемах. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2019. 36 с.
4. Правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%DO%BF#Text>
5. Безчастна В.В. Відмежування порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, від суміжних складів злочинів та адміністративних правопорушень. *Наше право*. 2019. № 2. С. 121-127.
6. Бабанін С.В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. 20 с.
7. Микитчик О.В. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння. *Часопис Київського інституту інтелектуальної власності та права*. 2022. Вип. 2. С. 18-24.
8. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Київ: КНУВС, 2005. 36 с.

9. Максимович Р.А. Об'єкт складу злочину «Незаконне заволодіння транспортним засобом» (ст. 289 КК): *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення. Прогалини у кримінальному законодавстві*: Міжнар. симпозиум, 12-13 вересня 2008 р. Львів: ЛДУВС, 2008.

10. Протидія незаконному заволодінню транспортними засобами підрозділами Національної поліції України: практичний poradnik z elementami interaktywnih tekhnologiy / Bondar V.S., Bochkoviy O.V., Dudorov O.O., Kriyono M.V., Sklyanichenko D.V. ta in. ; za red. d-ra iurid. nauk, prof., zasluženogo diacha nauki i tekhniki Ukraini O.O. Dudorova. Sєverozoneck: PVB LDUVC im. E.O. Didorenka, 2020. 311 s.

11. Ємельяненко В.В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Харків, 2009.

12. Яремко Г.З. Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини Кримінального кодексу України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Львів: ЛДУВС, 2010. 20 с.

13. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доповн. Станом на 8 листопада 2022 р.: Київ: ПАЛІВОДА А.В., 2022. 312 с.

14. Мисливий В. Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. № 3. С. 118-125.

15. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного суду України від 23 грудня 2005 р. № 14: Злочини проти громадського порядку та громадської безпеки хрестоматія: хрестоматія / укл. О.І. Плужник, М.В. Корнієнко; під заг. ред. А.О. Шелехова. Одеса : ОДУВС, 2017. 129 с.

16. Богатирьов І.Г. Кримінологічна характеристика та запобігання злочину, передбаченого ст. 286 КК України. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. Спец. Випуск. 2019. С. 103-108.

17. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. № 3. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12>

## References

1. Kryminalne pravo Ukrainy [Criminal law of Ukraine] : Osoblyva chastyna: pidruchnyk. (2002). Kyiv: Yurinkom Inter; Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].

2. Kryminalne pravo Ukrainy. Zahalna chastyna [Criminal law of Ukraine. General part]: pidruchnyk / za zah. red. V.Ia Konopelskoho, V.O. Merkulovoi (2021). Odesa: ODUVS [in Ukrainian].

3. Avramenko, O.V., Burda, S.Ia., & Sas, M.V. (2019). *Kryminalno-pravova kharakterystyka zlochyv proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transport [Criminal-legal characteristics of crimes against traffic safety and operation of transport]*: navch. posib. u skhemakh. Lviv: Lvivskiy derzhavnyi universytet vnutrishnikh sprav [in Ukrainian].

4. Pravyla dorozhnoho rukhu [Traffic rules]: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 r. № 1306 (2001). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%DO%BF#Text> [in Ukrainian].

5. Bezchastna, V.V. (2019). Vidmezhuвання porushennia pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu abo ekspluatatsii transportu osobamy, yaki keruiut transportnymy zasobamy, vid sumizhnykh skladiv zlochyv ta administratyvnykh pravoporushen [Separation of violation of traffic safety rules or transport operation by persons driving vehicles from related crimes and administrative offenses]. *Nashe pravo*. № 2. S. 121–127 [in Ukrainian].

6. Babanin, S.V. (2008). Kryminalna vidpovidalnist za porushennia chynnykh na transporti pravyl [Criminal liability for violation of the rules in force in transport] : *Extended abstract of Candidate's thesis*. Dnipropetrovsk [in Ukrainian].

7. Mykytchuk, O.V. (2022). Kryminalna vidpovidalnist za porushennia pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu abo ekspluatatsii transportu osobamy, yaki keruiut transportnymy zasobamy v stani spianinnia [Criminal liability for violations of road safety rules or transport operation by persons who drive vehicles while intoxicated]. *Chasopys Kyivskoho instytutu intelektualnoi vlasnosti ta prava*. Vyp. 2. S. 18–24 [in Ukrainian].

8. Myslyvyi, V.A. (2005). Zlochyv proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu (kryminalno-pravove ta kryminolohichne doslidzhennia) [Crimes against traffic safety and the operation of transport (criminal-legal and criminological research)]. *Extended abstract of Doctor's thesis*. Kyiv: KNUVS [in Ukrainian].

9. Maksymovych, R.A. (2008). Obiekt skladu zlochyv «Nezakonne zavolodinnia transportnym zasobom» (st. 289 KK) [Object of the crime "Illegal possession of a vehicle" (Article 289 of the Criminal Code)] : *Kryminalnyi kodeks Ukrainy 2001 r.: problemy zastosuvannia i perspektyvy udoskonalennia. Prohalyny u kryminalnomu zakonodavstvi*: Mizhnar. symposium, 12–13 veresnia 2008 r. Lviv: LDUVS [in Ukrainian].

10. Protydiia nezakonnomu zavolodinniu transportnyy zasobamy pidrozdilamy Natsionalnoi politsii Ukrainy [Countering the illegal possession of vehicles by units of the National Police of Ukraine] : praktychnyi poradnyk z elementamy interaktyvnykh tekhnolohii / Bondar V.S., Bochkovy O.V., Dudorov O.O., Kryvonos M.V., Sklianichenko D.V. ta in. ; za red. d-ra yuryd. nauk, prof., zasluženoho diiacha nauky i tekhniky Ukrainy O.O. Dudorova (2020). Sievierodonetsk: RVV LDUVS im. E.O. Didorenka [in Ukrainian].

11. Yemelianenko, V.V. (2009). Kryminalna vidpovidalnist za nezakonne zavolodinnia transportnym zasobom [Criminal liability for illegal possession of a vehicle]. *Candidate's thesis*. Kharkiv [in Ukrainian].

12. Yaremko, H.Z. (2010). Blanketni dyspozytsii v stattiakh Osoblyvoi chastyny Kryminalnoho kodeksu Ukrainy [Blanket dispositions in the articles of the Special part of the Criminal Code of Ukraine]. *Extended abstract of Candidate's thesis*. Lviv: LDUVS [in Ukrainian].

13. Kryminalnyi kodeks Ukrainy [Criminal Code of Ukraine]: chynne zakonodavstvo zi zminamy ta dopovn. Stanom na 8 lystopada 2022 r. (2022). Kyiv: PALYVODA A.V. [in Ukrainian].

14. Myslyvyi, V. (2020). Kryminalno-pravove znachennia pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu [Criminal law significance of road safety rules and transport operation]. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*. № 3. S. 118–125 [in Ukrainian].

15. Pro praktyku zastosuvannia sudamy Ukrainy zakonodavstva u spravakh pro deiaki zlochynty proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu, a takozh administratyvni pravoporushennia na transporti: Postanova Plenumu Verkhovnoho sudu Ukrainy vid 23 hrudnia 2005 r. № 14: Zlochynty proty hromadskoho poriadku ta hromadsvoi bezpeky khrestomatii [On the practice of applying legislation by the courts of Ukraine in cases of certain crimes against road traffic safety and exploitation of transport, as well as administrative offenses in transport: Resolution of the Plenum of the Supreme Court of Ukraine of December 23, 2005 No. 14: Crimes against public order and public safety chronology] : khrestomatii / ukl. O.I. Pluzhnik, M.V. Korniienko; pid zah. red. A.O. Shelekhova (2017). Odesa : ODUVS [in Ukrainian].

16. Bohatyrov, I.H. (2019). Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia zlochyntu, peredbachenoho st. 286 KK Ukrainy [Criminological characteristics and prevention of the crime provided for in Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine]. *Aktualni problemy vitchyznianoï yurysprudentsii*. Spets. Vypusk. S. 103–108 [in Ukrainian].

17. Pro dorozhnii rukh [On road traffic] : Zakon Ukrainy vid 30 chervnia 1993 roku (2020). *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*. № 3. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12> [in Ukrainian].