

4. Ус О. В. Питання кримінального права та процесу : зб. наук. пр. Харків, 2015. URL: https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/11481/1/Us_315-321.pdf.

5. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду (01.01.2020 – 30.06.2020). URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/media/new_folder_for_uploads/supreme/ogljad_KKS_01_01_30_06_2020.pdf.

Радушинський Дмитро Віталійович,
аспірант кафедри кримінального права
Національної академії внутрішніх справ

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ВЧИНЕННЯ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 286-1 КК УКРАЇНИ

Кримінальне правопорушення, передбачене ст. 286-1 КК України, є результатом переорієнтації державної політики у сфері дорожньої безпеки на ризикоорієнтовану модель реагування. Законодавець, виокремлюючи керування транспортним засобом у стані сп'яніння як особливо небезпечний різновид порушень правил дорожнього руху, прагнув підвищити превентивний ефект і забезпечити справедливішу диференціацію відповідальності порівняно з «класичною» ст. 286 КК України. Однак перші роки застосування норми засвідчили наявність низки проблемних питань, які стосуються як складу кримінального правопорушення, так і доказових стандартів та меж криміналізації.

У постанові Верховного Суду від 18.05.2021 у справі № 308/1546/19 сформульовано базовий орієнтир для кваліфікації: стан сп'яніння сам по собі не утворює складу кримінального правопорушення за ст. 286-1 КК України. Суд підкреслив, що обов'язковою ознакою є конкретне порушення ПДР або правил експлуатації, яке перебуває у причинному зв'язку з наслідками. Ця позиція корелює з загальнотеоретичним підходом до транспортних злочинів як матеріальних складів і запобігає неконтрольованому розширенню кримінальної відповідальності за рахунок «автоматичного» перенесення адміністративної протиправності у площину кримінального права.

Огляд практики Верховного Суду щодо застосування ст. 286 та 286-1 КК України (2023) додатково конкретизує, що у справах цієї категорії суд має встановити: 1) факт керування; 2) факт сп'яніння; 3) конкретне порушення правил; 4) наслідки; 5) причинний зв'язок. В огляді акцентовано, що саме порушення правил є «пусковим» причинним фактором, тоді як сп'яніння виступає умовою підвищення безпеки та впливає на оцінку ступеня вини і санкційної політики.

Суттєві дискусії викликає тлумачення поняття «керування транспортним засобом». Верховний Суд у справі № 127/1845/17

зазначив, що керуванням є будь-яке фактичне здійснення контролю над рухом транспортного засобу, незалежно від тривалості та пройденої відстані. Тому навіть короткочасне переміщення автомобіля, рух на подвір'ї або стоянці, маневрування заднім ходом визнаються керуванням, якщо створюють реальну загрозу іншим учасникам руху. Такий підхід відповідає доктрині «злочинів небезпеки», поширеній у європейських правопорядках, і унеможливорює уникнення відповідальності під приводом «незначності» руху.

Не менш складним є доказування стану сп'яніння. У постанові ВС у справі № 161/12523/20 підтверджено, що результати медичного огляду не становлять лікарської таємниці та можуть бути витребувані органом досудового розслідування. Водночас ВС наголошує на критичній ролі процесуальної форми: порушення порядку огляду, застосування несертифікованих засобів, відсутність належної фіксації або проведення огляду неповноважною особою тягнуть недопустимість таких доказів. Отже, у практиці формується підвищений стандарт доказування стану сп'яніння, який має гарантувати баланс між публічним інтересом та правом на захист.

Питання причинного зв'язку в транспортних провадженнях традиційно залишається найбільш проблемним. ВС у справах № 204/8124/21 (постанова від 07.09.2022) та № 606/1059/22 (постанова від 30.08.2023) виходить з того, що причинний зв'язок має бути прямим і конкретизованим: суду необхідно довести, що саме встановлене порушення правил з боку нетверезого водія було необхідною умовою настання наслідків. Якщо ж наслідки зумовлені переважно поведінкою потерпілого, іншого водія або технічною несправністю, кваліфікація за ст. 286-1 є неправильною. Такий підхід кореспондує з принципом особистої відповідальності й заборонаю об'єктивного інкримінування.

Проблеми суб'єктивної сторони проявляються передусім у визначенні форми вини. У постанові ВС у справі № 569/9874/19 відзначено «змішаний» характер вини: щодо порушення ПДР психічне ставлення носить умисний характер (адже це усвідомлена й вольова дія/бездіяльність), тоді як щодо наслідків – необережний. З точки зору різних шкіл кримінального права це питання оцінюється по-різному: представники класичної школи пов'язують вини насамперед з наслідками, тоді як сучасні ризикоорієнтовані підходи акцентують на усвідомленому створенні неприпустимого ризику, що фактично зближує конструкцію з «умислом на ризик».

Санкційна політика за ст. 286-1 КК України також зазнала суттєвих змін у практиці. ВС у справі № 688/4706/23 (постанова від 05.11.2024) підтвердив неможливість застосування ст. 75 КК України (звільнення з випробуванням) до засуджених за ст. 286-1, що законодавчо закріплює підвищену суспільну небезпеку нетверезого керування. Окрім того, у справах № 730/52/22 (постанова від 23.01.2024) та № 542/26/23 (постанова від 05.10.2023) ВС підтримав

призначення додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами навіть щодо осіб, які формально такого права не мали, трактуючи його як заборону на набуття права у майбутньому.

У 2024 році ККС ВС у справі № 752/20836/22 звернув увагу на оцінку поведінки водія при значному сп'янінні: пояснення та версії захисту мають перевірятися з підвищеною критичністю з огляду на доведений вплив алкоголю/наркотиків на сприйняття, координацію та самоконтроль. У цьому рішенні Суд фактично розвинув ідею про підвищений стандарт обачності для водія, який свідомо сідає за кермо у стані сп'яніння, що посилює превентивний потенціал норми.

Порівняльно-правовий зріз демонструє, що українська модель є більш «наслідковою», ніж європейські. У Німеччині §316 StGB встановлює відповідальність за керування у стані сп'яніння як злочин абстрактної небезпеки, тобто незалежно від ДТП. У Польщі ст. 178а КК криміналізує саме нетверезе керування як таке. У Франції та Канаді кримінальна відповідальність також залежить від перевищення законодавчо визначених порогів алкоголю/наркотиків, а не від факту шкоди. Такий превентивний підхід дозволяє знижувати рівень смертності на дорогах, мінімізуючи ризик ще до його реалізації.

За даними Європейської ради з безпеки транспорту (ETSC), результативність протидії нетверезому керуванню істотно зростає за умови поєднання кримінальної відповідальності з технічними та реабілітаційними заходами: алкозамками, програмами відновлення водіїв, системним моніторингом повторних порушників. Українському законодавству варто поступово інтегрувати ці інструменти, не знижуючи при цьому стандартів доказування і не порушуючи гарантій прав людини.

Отже, ключові проблеми застосування ст. 286-1 КК України зводяться до: (1) точного визначення порушення ПДР як обов'язкової ознаки; (2) підвищених стандартів доказування сп'яніння; (3) складності встановлення причинного зв'язку в багатофакторних ДТП; (4) дуалістичної форми вини; (5) санкційної політики без «пробної» моделі. Подальший розвиток правових позицій Верховного Суду та доктринальна конкретизація цих аспектів є необхідними для забезпечення єдності практики, пропорційності відповідальності та ефективної загальної превенції.

Список використаних джерел

1. Огляд практики Верховного Суду щодо застосування ст. 286 та 286-1 КК України. 2023. URL: <https://supreme.court.gov.ua/supreme/pokazniki/oglyad-prakt/286-1/>

2. Постанова Верховного Суду від 18.05.2021 у справі № 308/1546/19. – URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/97122244>

3. Постанова Верховного Суду у справі № 127/1845/17. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85749466>

4. Постанова Верховного Суду у справі № 161/12523/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99352111>
5. Постанова Касаційного кримінального суду у складі ВС від 07.09.2022 у справі № 204/8124/21.
6. Постанова ККС ВС від 30.08.2023 у справі № 606/1059/22.
7. Постанова ККС ВС від 05.10.2023 у справі № 542/26/23.
8. Постанова ККС ВС від 23.01.2024 у справі № 730/52/22.
9. Постанова ККС ВС від 05.11.2024 у справі № 688/4706/23.
10. Постанова ККС ВС у справі № 752/20836/22 (2024).
11. Strafgesetzbuch (StGB). §316. URL: https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/_316.html
12. Kodeks karny Rzeczypospolitej Polskiej. Art. 178a. URL: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970880553/U/D19970553Lj.pdf>
13. Code de la route (France). Dispositions relatives à la conduite en état d'ivresse. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006074228/>
14. Criminal Code of Canada. Impaired driving offences. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-46/>
15. European Transport Safety Council. Alcohol Interlock Programmes in Europe. 2022. URL: <https://etsc.eu/alcohol-interlock-programmes/>

Романина Максим,

курсант Львівського державного
університету внутрішніх справ
Науковий керівник:

Кришевич Ольга Володимирівна,
професор кафедри кримінального права
Національної академії внутрішніх справ,
доктор юридичних наук, професор

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОГО ХАРАКТЕРУ ЩОДО ЮРИДИЧНИХ ОСІБ ЗА ВЧИНЕННЯ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ

Мабуть, ні для кого не секрет, що на сучасному етапі розвитку державного механізму та суспільства в цілому питання протидії корупції є одним з найгостріших. Саме тому, ми бачимо постійну динаміку трансформації антикорупційного законодавства, зокрема це пов'язано з анітокорупційними процесами та бажанням України наблизити вітчизняне законодавство до міжнародних стандартів та відповідно стати повноправним учасником міжнародних відносин.

У сучасних умовах глобалізації та зростання впливу юридичних осіб на економічне, соціальне та політичне життя суспільства зростає і ризик вчинення правопорушень саме цими суб'єктами.