**«КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ПРОТИПРАВНІСТЬ ДІЯНЬ, ЩО ПРИЗВЕЛИ ДО ДТП»**

**Шифр: «дорожній рух»**

**ЗМІСТ**

**ВСТУП……………………………………………………………………..……..3**

**РОЗДІЛ І. Поняття та ознаки кримінальних правопорушень, пов’язаних з ДТП в Україні…………………………………………………………4**

1.1. Поняття кримінальних правопорушень, які пов’язані з порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту………….……………..……...4

1.2. Аналіз судової практики у кримінальних справах, які пов’язані із порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатацією транспорту…....10

**РОЗДІЛ ІІ. Особливості кримінальної відповідальності учасників дорожнього руху за діяння, що призвели до ДТП………………………………..14**

2.1. Суб’єкти, які пов’язані з порушенням правил дорожнього руху та експлуатації транспорту……………...……………………………………………….14

2.2. Кримінальна відповідальність осіб, що керують транспортним засобом, за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту……..15

2.3. Кримінальна відповідальність пішоходів за порушення правил безпеки дорожнього руху………………………………………………………………….……17

**ВИСНОВКИ……………………………………………………………………20**

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ…………………………………...22**

**ВСТУП**

Щорічно на дорогах України в дорожньо-транспортних пригодах (далі - ДТП) гинуть сотні українців, тисячі отримують травми. Так, щорічно в Україні в результаті дорожньо-транспортних пригод гине 5–7 тисяч українців, а 30–40 тисяч отримують тілесні ушкодження. Проблемою є алкоголь та перевищення швидкості.

Автомобільний транспорт відіграє дедалі більшу роль у суспільному та особистому житті кожної людини, оскільки саме він сприяє задоволенню потреб усього суспільства в перевезенні пасажирів і вантажів на будь-яку відстань.

В Україні досить великий відсоток кримінальних правопорушень, пов’язаних з ДТП. Найбільш «популярною» є ст. 286 Кримінального кодексу України (далі – КК України), і  тому розкриття та запобігання кримінальним правопорушенням, що пов’язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху та правил експлуатації транспортних засобів, є одним з пріоритетних і найважливіших напрямків кримінально-правової політики держави.

Як показує аналіз судової практики, наразі існують суттєві проблеми кваліфікації кримінальних правопорушень, пов’язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

**РОЗДІЛ І. Поняття та ознаки правопорушень, пов’язаних з ДТП в Україні**

**1.1. Поняття кримінальних правопорушень, які пов’язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

У контексті ст. 286 КК України кримінально протиправною визнається ДТП, в результаті якої потерпілому спричинено середньої тяжкості тілесне ушкодження (кваліфікуючі обставини: тяжке тілесне ушкодження, смерть потерпілого, загибель кількох осіб).

Ці правопорушення настільки різнорідні, що про розроблення єдиної методики їх розслідування не може бути мови. В криміналістичній літературі, присвяченій методичним питанням розслідування правопорушень у даній сфері, для визначення предмету дослідження використовуються поняття «автотранспортні злочини», «автодорожні злочини», «дорожньо-транспортні пригоди», «дорожньо-транспортні злочини» тощо. Але використовуються всі вони в контексті ДТП, що у подальшому дає змогу визначити певну приналежність до сфери безпеки дорожнього руху та дати відповідну правову оцінку [1, с. 14].

Порушення правил експлуатації транспорту полягає в недотриманні габаритів, порядку укладання вантажів та їхнього закріплення, у недотриманні рекомендованих вимог до технічного стану засобів транспорту, у недоброякісному ремонті транспортного засобу, окремих його елементів тощо. Діяння може виражатися також у недоброякісному ремонті транспортних засобів, шляхів сполучень, споруд на них, засобів сигналізації та зв'язку [1, с. 25].

Бeзпeка нa дoрoгах, aвтoмагістралях, де можуть пересуватися транспортні засоби, які належать до джерел підвищеної̈ небезпеки, безперечно, не може бути забезпечена тільки загальними правилами, яких цілком достатньо для забезпечення безпеки життя і здоров’я людей. Тому основні, найбільш важливі правила безпеки дорожнього руху і експлуатації транспортних засобів, закріплені в чинному законодавстві. Для зʼясування змісту порушення правозастосовці звертаються до так званого «супутнього» законодавства – нормативно-правових актів, що містять відповідні вказівки щодо правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Диспозиції статей розділу ХІ Особливої частини КК України є бланкетними.

Одним із найважливіших нормативно-правових актів у цій царині є Прaвилa дорожньoгo руху (далі - ПДР) — систeмний пeрeлік прaвил для бeзпeки дoрoжнього руху в Укрaїні. Як і ПДР інших крaїн, ПДР Укрaїни регулюють обов'язки водіїв та пішоходів, а також визначають технічні вимоги дo трaнспортних засобів, встановлюють єдиний пoрядoк дорoжньoго руху нa всій території України. Прaвила дiють у бyдь-яких місцях, дe мoжливий рух транспортних засобів. До таких місць належать дoроги будь-яких катeгoрій, якими мoжуть перемiщaтися мeханічні транспортні засоби, в тому числі тимчасові або випадкові шляхи сполучення, а також автостоянки, проїзди на виробничих територіях і в житлових зонах тощо.

Об’єктивна сторона складу кримінального правопорушення, що розглядається, складається з:

а) діяння у виді порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту;

б) наслідків у виді середньої тяжкості тілесних ушкоджень (частина 1), тяжких тілесних ушкоджень або смерті (частини 2 та 3);

в) причинного зв’язку між діянням та наслідками, що настали;

г) обстановкою вчинення кримінального правопорушення.

Найбільшу складність викликає встановлення причинового зв'язку у аналізованих транспортних кримінальних правопорушеннях. Як слушно зазначає Н.С. Романов, розглядаючи питання встановлення причинного зв’язку у справах про ДТП, не можна ставити знак рівності між поняттями «порушення правил руху» і «вчинення злочину» [2, с. 6].

Суб'єктивна сторона кримінальних правопорушень, що призвели до ДТП, характеризується виною у формі прямого умислу або необережності щодо порушення конкретних правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспортних засобів та необережністю щодо настання суспільно небезпечних наслідків. Питання складної (ускладненої, змішаної, подвійної) форми вини, що має місце у подібних випадках, викликає труднощі як у правозастосовців, так і у науковців, які не дійшли одностайності у визначенні конструктивних ознак цього феномену.

Слід наголосити, що учинення аналізованого кримінального правопорушення може здійснюватися лише в разі *керування* транспортним засобом.

Відповідно до примітки до ст. 286 КК під *транспортними засобами* слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Загальне поняття механічного транспортного засобу визначено у п. 1.10 ПДР. Це транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.

Серед автомобілів є вантажні та легкові, машини спеціального призначення й автобуси. Трактори – це гусеничні або колісні самохідні машини, призначені для перевезення вантажів, а також виконання різноманітних робіт – сільськогосподарських, будівельних, лісових тощо. Інші самохідні машини призначено для будівельних, дорожніх, сільськогосподарських та інших робіт – це грейдери, комбайни, бульдозери, крани, екскаватори. Трамваї й тролейбуси (пасажирські, вантажні, ремонтні) належать до міського електротранспорту.

Мотоцикли (дорожні, спортивні, спеціального призначення) можуть бути з боковим причепом та без нього. Вони повинні мати двигун з робочим обсягом 50куб. см і більше. Сюди також слід відносити мотоколяски та інші транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг. До інших механічних транспортних засобiв, які приводяться в рух за допомогою двигуна, належать різні всюдиходи, аеросани, амфібії й інші.

Відповідно до п. 1.10 ПДР, мопед – це двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим обсягом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт. Таким чином, сучасні ПДР відносять до транспортних засобів і такі, що мають двигун з робочим об’ємом *до* 50 куб.см або електродвигун потужністю *до* 4 кВт.

Також необхідно розрізняти такі поняття, як «правила безпеки дорожнього руху» та «правила експлуатації транспортних засобів». До перших варто віднести проїзд на заборонений сигнал світлофора, недотримання швидкісного режиму руху, безпечного інтервалу чи дистанції, вимог дорожніх знаків і дорожньої розмітки, порушення правил маневрування тощо. Під експлуатацією транспортних засобів варто розуміти їх використання за призначенням, крім безпосереднього водіння та проведення необхідного технічного обслуговування з ви- конанням відповідних вимог безпеки. Порушення правил експлуатації транспортних засобів може полягати в керуванні транспортним засобом із технічними несправностями, переобладнання транспортного засобу з порушенням встановлених стандартів тощо [19, с. 971].

Відповідальність за ст. 286 КК України настає лише за умови, що винна особа внаслідок порушення певних правил спричинила з необережності потерпілому як мінімум середньої тяжкості тілесне ушкодження. Якщо ж, порушуючи відповідні правила й усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх діянь, винний передбачав суспільно небезпечні наслідки і бажав або свідомо припускав їх настання, ці дії необхідно кваліфікувати за статтями КК України, в яких встановлено відповідальність за умисні кримінальні правопорушення проти життя та здоров’я особи.

У випадках, коли передбачені ст. 286 КК України суспільно небезпечні наслідки настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів, суди повинні з’ясовувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм їх недодержання іншим і чи мав перший можливість уникнути дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила ПДР вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом.

Для правильної кваліфікації необхідно враховувати, що кримінальна відповідальність за ст. 286 КК України настає тільки в тих випадках, коли порушення правил безпеки руху або експлуатації транспортних засобів спричинило заподіяння наслідків, прямо передбачених у диспозиції цієї статті. В іншому разі такі дії підпадають під ознаки адміністративного правопорушення або цивільного делікту.

Найбільш складним питанням у кваліфікації цього виду правопорушення є визначення причинного зв’язку між порушенням особою, що керує транспортним засобом, правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту та передбаченими диспозицією статті суспільно небезпечними наслідками.

Важливо наголосити на тому, що встановлення факту порушення водієм ПДР ще не говорить про наявність причинного зв’язку між порушеннями та наслідками. Протиправна поведінка водія лише в тому випадку може бути визнана причиною суспільно небезпечного результату, якщо вона не тільки передувала йому у часі, але й була необхідною умовою його настання тобто умовою за відсутністю якої зазначені наслідки могли не настати. Таким чином, у разі вчинення правопорушення цього виду причинний зв’язок може бути як прямим, так і непрямим(опосередкованим).

Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту інколи поєднано з учиненням інших посягань, що має кваліфікуватися за сукупністю кримінальних правопорушень. Так, наприклад, водій легковика М. із помсти вирішив позбавити життя працівника поліції К., який помітив, що водій спрямував на нього автомобіль, К. почав тікати, перебігаючи з однієї сторони вулиці на іншу. На перехресті автомобіль наздогнав потерпілого і спричинив йому смертельні ушкодження. Одночасно було створено аварійну ситуацію на перехресті. Для того, щоб уникнути зіткнення, водій зустрічної автівки різко загальмував і повернув уліво, унаслідок чого були спричинені тяжкі тілесні ушкодження потерпілому. Водія М. було притягнуто до кримінальної відповідальності за умисне вбивство і порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту.

Практика свідчить, що при порушенні правил безпеки руху та експлуатації транспорту досить часто водій залишає місце події і не надає допомоги особам, які перебувають у небезпечному для життя стані. Унаслідок цього створюється загроза настання смерті або інших тяжких наслідків. У багатьох випадках надання допомоги травмованим особам відвертає настання смерті, зменшує тяжкість наслідків.

Для уникнення помилок кваліфікації необхідно пам’ятати, що кримінальна відповідальність за ст.286 КК України настає тільки за наявністю вини, тобто у випадку, коли водій транспортного засобу за відповідних обставин передбачав або міг передбачити виникнення небезпечної ситуації. Порушення правил може бути вчинене з прямим умислом або зі кримінальною протиправною недбалістю. До наслідків ставлення може бути тільки необережним. Особа, яка керує транспортним засобом, в усіх випадках зобов’язана, повинна передбачати можливість настання таких наслідків. Тому, щоб визнати наявність у діях такої особи, необхідно встановити чи могла ця особа за конкретних обставин передбачити можливість настання кримінальних протиправних наслідків.

Певні труднощі кваліфікації виникають під час встановлення суб’єктів цієї кримінальної протиправної недбалості. Ним визнають особу, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право й чи вміє вона нею керувати.

Порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації автомобілів і подальше залишення потерпілого від такого злочину без допомоги слід кваліфікувати, за наявності до того підстав, за сукупністю злочинів, передбачених відповідними частинами статей 286 та відповідною частиною ст. 135 КК України. Якщо в діях водія немає складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, але життя потерпілого було поставлено під загрозу внаслідок вчиненої водієм дорожньо-транспортної пригоди, то завідоме залишення потерпілого без допомоги за наявності інших необхідних ознак тягне відповідальність за ч. 1 або 3 ст. 135 КК України, але у разі миттєвої загибелі потерпілого відповідальність за ст. 135 КК України виключається [3, с. 180-181].

Кваліфікуючими ознаками кримінального правопорушення є: спричинення потерпілому тяжких тілесних ушкоджень або смерті (ч. 2 ст. 286 КК України); спричинення загибелі кількох осіб (ч. 3 ст. 286 КК України) (смерть хоча б двох потерпілих, що настала внаслідок порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини під час однієї дорожньо-транспортної події. У разі загибелі двох людей під час різних дорожньо-транспортних подій винна особа має відповідати за ч. 2 ст. 286 КК України).

**1.2. Аналіз судової практики у кримінальних справах, які пов’язані із порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатацією транспорту**

У судовій практиці досить часто виникають проблеми кваліфікації правопорушень, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту. Найбільш розповсюдженим серед даної групи правопорушень є порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). Аналіз судової практики та чисельні роз’яснення Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду дають підстави стверджувати, що досить часто виникають неоднозначні підходи правозастосування при встановленні суб’єктивної сторони вказаного складу злочину та визначенні причинного зв’язку між вчиненим діянням у вигляді порушення ПДР та наслідків даного злочину. Неоднакове застосування судами однієї і тієї самої норми права, передбаченої ст. 286 КК України, у подібних правовідносинах, зумовлює ухвалення різних за змістом судових рішень та невідповідність судового рішення висновку щодо застосування норм права, викладеному у постанові Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» [16].

Труднощі кваліфікації транспортних кримінальних правопорушень виникають у випадках, коли у ДТП задіяна певна кількість транспортних засобів, суспільно небезпечні наслідки, передбачені відповідною частиною ст.286 КК України, настали через порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту двома або більше водіями транспортних засобів. У таких ситуаціях Пленум ВСУ вказує, що суди повинні з’ясовувати характер порушень, які допустив кожен із них, а також чи не було причиною порушення зазначених правил одним водієм та недодержання іншим і чи мав перший водій можливість уникнути ДТП та її наслідків. При цьому потрібно мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила ПДР вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом [16].

У таких ситуаціях виникає практична проблема встановлення форми вини кожного із учасників даної події. Вина встановлюється при аналізі ситуації з врахуванням всіх об’єктивних ознак, зокрема, характеру участі кожного із учасників події, послідовність дій, встановлення обсягу заподіяної шкоди кожним з них. Такий підхід може бути хибним, оскільки потенційно може призвести до об’єктивного інкримінування, що прямо заборонено і Конституцією України, й КК України.

Так, в одній із справ особу було визнано винуватим та засуджено за те, що він, керуючи автомобілем, наблизившись до нерегульованого «Т» подібного перехрестя, перед початком здійснення маневру повороту ліворуч, в порушення вимог п. 10.1 ПДР, не впевнився в тому, що його маневр буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху, почав виконувати поворот ліворуч з «крайнього» лівого положення, не надавши дорогу попутному транспортному засобу, який в цей час здійснював обгін його автомобіля по зустрічній смузі руху, та допустив зіткнення із мотоциклом під керуванням потерпілого. В наслідок ДТП потерпілому були заподіянні середньої тяжкості тілесні ушкодження. ВС ККС вказав, що судом першої інстанції при мотивуванні свого рішення щодо доведеності винуватості водія авто не з’ясовано хто з водіїв і якими діями створив небезпечну дорожню обстановку, а далі *-* і аварійну ситуацію, хоча, як правило, в причинному зв’язку з наслідками визнаються порушення правил безпеки руху з боку того водія, який створив аварійну ситуацію, хто з них мав більшу можливість уникнути зіткнення [17, с. 17-19].

Досить актуально постає питання стосовно того, що пішохід як повноправний учасник дорожнього руху, який зобов`язаний знати й неухильно виконувати вимоги ПДР, є суб`єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК України, оскільки, зокрема, саме від його поведінки та дотримання ПДР у багатьох випадках залежить безпека на дорогах.

Так, зокрема, ВС ККС підтвердив правомірність притягнення до відповідальності пішохода, що своїми діями спричинив ДТП, внаслідок якого загинули люди. Засуджений у нетверезому стані лежав на проїжджій частині. Загинули водій авто, який, виїхавши на зустрічну смугу, намагався уникнути зіткнення з п’яницею, та пасажир зустрічного авто. У цій дорожній ситуації водій авто не мав технічної можливості уникнути наїзду на лежачого пішохода шляхом своєчасного застосування екстреного гальмування без зміни напрямку руху, а водії зустрічних авто не мали технічної можливості уникнути зіткнення шляхом своєчасного застосування екстреного гальмування.

За заданих вихідних даних причиною настання цієї ДТП з технічної точки зору є невідповідність дій пішохода вимогам пунктів 1.5, 1.10 (у частині значення термінів «небезпека для руху», «учасник дорожнього руху», «пішохід»), розділу 4 «обов’язки і права пішоходів» ПДР [18].

**РОЗДІЛ ІІ. ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ЗА ДІЯННЯ, ЩО ПРИЗВЕЛИ ДО ДТП**

**2.1. Суб’єкти, які пов’язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

Суб'єкт – це фізична осудна особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у віці, з якого може наставати кримінальна відповідальність.

Суб'єкт кримінального правопорушення — це один із елементів будь-якого складу кримінального правопорушення. Складовими поняття «суб'єкт кримінального правопорушення» вважаються: фізична осудна особа, її вік, стан здоров'я, психологічний стан, а в деяких випадках ще й спеціальні ознаки суб'єкта, які можуть стосуватися різних властивостей особи (громадянство, посадове становище). Поняття «суб'єкт кримінального правопорушення» важливе для кваліфікації правопорушення та вирішення питання про кримінальну відповідальність особи.

Суб'єктом правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, визнають особу, яка *керує* транспортним засобом, незалежно від того, чи має вона на це право, а правопорушення, передбаченого ст. 415 КК України – військовослужбовця (військовозобов'язаного під час проходження навчальних або спеціальних зборів), котрий безпосередньо керує бойовою, спеціальною чи транспортною машиною, незалежно від того, чи є він штатним водієм такої машини і чи вміє він нею керувати. За певних умов до відповідальності за цими статтями може бути притягнута особа, яка навчає водінню іншу особу і перебуває під час навчальної їзди поруч із учнем (майстер виробничого навчання, інструктор тощо) [16].

Зазвичай у літературі зазначається лише, що суб’єктом правопорушення є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину виповнилося 16 років, яка керує транспортним засобом, незалежно від того, чи мала вона право на володіння чи користування цим транспортним засобом [6, c. 110-111].

**2.2.** **Кримінальна відповідальність осіб, що керують транспортним засобом, за порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту**

Відповідно до КК України, якщо особою, яка спричинила ДТП, є водій транспортного засобу, то відповідальність настає за ст. 286 КК України.

Необхідно зауважити, що для притягнення до кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення, пов’язані з порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів, не має значення чи є у водія права на управління транспортним засобом, чи не має таких прав. Також, існує важливий нюанс: під час навчальної їзди в автомобілях з подвійним управлінням, до відповідальності притягається не учень, а інструктор, який здійснює навчання і перебував поряд з водієм в момент ДТП.

Предметом правопорушення, що розглядається, є транспортний засіб. Наразі, досить актуальною є проблема визначення транспортного засобу як предмета правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту [4, с. 11].

Так, наприклад, у Львові сталася аварія за участі електросамокату. Як виявилося, це перший такий прецедент, і поліція зіткнулася з труднощами, визначаючи юридичний статус власника самоката. У патрульній поліції виявили, що електросамокати не можна віднести ні до пішоходів, ні до велосипедів, ні до іншого транспорту. Тобто виникла прогалина в праві. Якщо брати досвід європейських партнерів, то у Польщі водіїв електросамокату прирівняли до велосипедистів, тож їм необхідно буде користуватися велосмугами. У Франції рух електричних самокатів, моноколіс та гіроскутерів також дозволено лише на велодоріжках та на невеликих дорогах, на яких швидкість обмежено до 50 км/год. Швидкість самоката не має перевищувати 25 км/год.

Між порушенням особою правил безпеки руху або експлуатації транспорту та відповідними наслідками повинен бути причинний зв’язок. За його відсутності, зазначене діяння може бути кваліфіковане лише як адміністративне правопорушення. Достатньо поширеною також є ситуація, коли наслідки у виді заподіяння шкоди життю або здоров’ю людини знаходяться у безпосередньому причинному зв’язку з діями не одного, а кількох водіїв. У літературі справедливо зазначається, що 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 дорожньо-транспортної події та її наслідків. При цьому треба мати на увазі, що за певних умов виключається кримінальна відповідальність особи, яка порушила правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншою особою, котра керувала транспортним засобом [5, c. 125].

Сьогодні також постала проблема відповідальності водіїв з вадами здоров’я або хронічними хворобами. Це питання повинно вирішуватись на загальних підставах. Якщо водій знає про наявність у нього певної хвороби, яка може стати причиною тяжких наслідків, то він повинен нести відповідальність за ст. 286 КК України на загальних підставах. Так, під час керування автобусом у водія став­ся епілептичний припадок, який викликав у нього втрату свідомості, що призвело до загибелі трьох осіб. Суд не погодився з твердженням захисника, що водій не може бути притягнутий до кримінальної відповідальності, тому що він був під час транспортної пригоди в стані неосудності і не міг відвернути суспільно небезпеч­ні наслідки. У цій справі було встановлено, що водій знав про наявність у нього такої хвороби, яка може викликати втрату свідомості під час руху транспортного засобу і він не зможе відвернути настання тяжких наслідків, і тому він був при­тягнений до кримінальної відповідальності. Проте відповідальність не настає в тих випадках, коли водій не знає про наявність у нього такої хвороби, яка під час руху транспортного засобу може викликати втрату свідомості і він не зможе відверну­ти настання тяжких наслідків. У таких випадках відсутня вина водія, який не пе­редбачав можливості настання суспільно небезпечних наслідків, не повинен був і не міг їх передбачити.

Крім цього, існує певний дисбаланс між санкціями ст. 286 КК України і санкціями статей Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), які передбачають відповідальність за порушення різних правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Так, наприклад, за керування транспортним засобом у стані алкогольного сп’яніння (ст. 130 КУпАП) може бути призначене стягнення в розмірі однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, з позбавленням права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років, у той час як санкція ч. 1 ст. 286 КК України передбачає покарання у виді штрафу від 3000 до 5000 НМДГ, а позбавлення права керувати транспортними засобами може застосовуватися лише на строк до 3 років. Стосовно даного питання вже зверталась увага у науковій літературі, проте, не дивлячись на заклики науковців підходити комплексно, системно при зміні характеру репресивності заходів державного примусу та необхідність вносити відповідні зміни не тільки до ст. 130 КУпАП, а й до ст. 286 КК України [7, с. 179].

**2.3. Кримінальна відповідальність пішоходів за порушення правил дорожнього рух та експлуатації транспорту**

В Україні в ДТП з пішоходом швидше за все слідство намагається докласти якомога більше зусиль, щоб притягнути до кримінальної відповідальності водія транспортного засобу. Аналіз судової практики України свідчить про те, що пішоходи досить рідко притягаються до кримінальної відповідальності, незважаючи на сумні показники статистики. Так, кожне 17-те ДТП в Україні відбувається за участю пішоходів.

Для забезпечення власної безпеки, пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку, а також дотримуватись правил переходу проїзної частини. За певних обставин, пішоходи можуть рухатись по узбіччю, велосипедній доріжці та проїзній частині. Обов'язки і права пішоходів перелічені у розділі 4 ПДР.

Варто одразу зазначити, що моменти, коли винним у ДТП є пішохід бувають різноманітні та в кожному конкретному випадку є відповідні нюанси та причини наїзду на пішохода, а тому для з’ясування вини в ДТП, ступеня заподіяної шкоди здоров’ю учасникам ДТП та інших обставин, в межах розгляду справи можуть проводитися певний ряд експертиз.

Якщо брати до уваги офіційні данні, то з вини пішоходів в рік стається приблизно 3% ДТП з потерпілими. У 15-20% вони закінчуються смертю, у 80-85% - травмами. До кримінальної відповідальності вдається притягнути в межах 1,5% винних у ДТП пішоходів, інші притягуються до адміністративної відповідальності за створення аварійної ситуації. Причини такої ситуації просто банальні до неподобства: якщо пішохід вижив, то він рятується втечею з місця ДТП, ускладнюючи цим подальше встановлення своєї особи, а якщо загинув, то кримінальне провадження в таких випадках закривають. За словами адвокатів, пішохода, котрий вижив і якого знайшли, можна притягнути за ст. 291 КК України тільки в тому разі, якщо в ДТП постраждали інші учасники дорожнього руху, які стали випадковими жертвами чужої безпечності й ніяк не могли вплинути на ситуацію на дорозі.

На підставі аналізу окремих випадків, можемо стверджувати, що причиною ДТП за участю пішохода можуть виступати багато факторів, які цілком не залежать від водія, а саме: видимість, наявність інших непридатних погодних умов, маневри інших автівок під час руху, наявність (чи відсутність) світловідбивних елементів на одязі пішохода, вид та стан дороги та інші чинники. Чіткого переліку не має, але можна сказати одне – на водія покладається велика відповідальність під час кермування транспортним засобом.

В свою чергу, авто вважається «джерелом підвищеної небезпеки» (ст. 1187 Цивільного кодексу (далі - ЦК ), тому, за загальним правилом, водій повинен відшкодувати пішоходу всю завдану шкоду.

У Постанові Верховного Суду від 19.05.2020 у справі № 490/10025/17 зазначено, що створення небезпеки учасником дорожнього руху не звільняє водія від обов'язку вжити заходів, необхідних для уникнення або зменшення такої небезпеки.

Однак слід наголосити, що пішохід – це повноправний учасник дорожнього руху, який зобов`язаний знати й неухильно виконувати вимоги ПДР. Він може бути суб`єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 291 КК, оскільки, зокрема, від його поведінки та дотримання ПДР залежить безпека на дорогах.

**ВИСНОВКИ**

В сучасному світі посилюється роль транспорту, зростає його значення для суспільства. Відповідно, відносини, які виникають у процесі експлуатації транспорту, потребують особливої охорони.

Кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту є одними із найбільш складних видів кримінальних правопорушень.

Виходячи із проведеного нами теоретичного аналізу, можна дійти до ряду певних висновків.

1.Проблематика правопорушення пов’язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів була і залишається актуальною, а тому потребує подальшого більш суттєвого дослідження.

2. При визначенні поняття правопорушення, пов’язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів необхідно брати за основу їх обов’язкові конститутивні ознаки.

Саме тому, на сьогоднішній день не має однозначної та остаточної думки щодо визначення правопорушеннь пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Наразі, зазначається, що в законодавстві є проблеми стосовно вини пішохода, оскільки якщо брати до уваги судову практику в Україні, то можна сказати, що у більшості випадків в ДТП слідчому простіше довести вину водія ніж пішохода, а якщо навіть вину пішохода доведуть, то він швидше за все буде притягнутий до адміністративної відповідальності. Таким чином, узагальнення судової практики вказує, що в кожному випадку для правильного вирішення справи та для з ясування істини в справі необхідно встановлюва- ти, яких саме порушень правил дорожнього руху допустився винний; також у кожному випадку необхідно встановлювати обставини, що пом'якшують чи обтяжують покарання, та особу винного. Призначаючи додаткове покарання, суду варто виходити також з обставин, які iстотно зменшують ступінь суспільної тяжкості вчиненого злочину, і враховувати особу винного.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

1. Климчук М.П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти): Монографія. Львів: ЛьвДУВС видавництво «Край», 2008. 216 с.

2. Романов Н.С. Вопросы исследования причинной связи судебной автотехнической экспертизой. К.: РИО МВД УССР, 1973. 60 С.

3. Журавель В.А. Сучасні концепції формування окремих криміналістичних методик розслідування злочинів. *Вісник Академії правових наук.* № 2(49). 2007. Х.: Право. С. 177-186.

4. Данилевський А. О. Транспортний засіб як предмет правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали ХІ Міжнародної науково-практичної конференції* (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 22 листопада 2016 року). Кривий Ріг, 2017. С. 59–62.

5. Кримінальне право (Особлива частина): підручник. За ред. О. О. Дудорова, Є. О. Письменського. Т. 2. Луганськ, 2012. 704 с.

6. Харь І. О. Суб'єкт злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Юридична наука.* 2017. № 2. С. 99–124.

7. Євдокімова О. В. Проблемні аспекти відповідальності за порушення правил дорожнього руху. *Порівняльно-аналітичне право.* 2016. №3. С. 177–180.

8. Колесник І.І. Структура криміналістичної характеристики злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна.* Серія: Право. – Вип. 20. – 2015 . – С. 253-257.

9. Килимчук М.П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти) : монографія. Львів: ЛьвДУВС; «Край». 2012 . 216с.

10. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпро: Юридична академія мін.-ва внутр. справ. 2005. 543с.

11. Колесник І.І. Експертизи в розслідуванні злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. *Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету.* Серія : юриспруденція. 2016 . Вип.19. С. 154-158.

12. Кваліфікація злочинів : Навч. посіб. За ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. К. : Істина, 2010. 430 с.

13. Коржанський М.Й. Кваліфікація злочинів. Навчальний посібник. Видання 2-ге. К.: Атіка, 2002. 640 с.

14. Навроцький В.О. Основи кримінально-правової кваліфікації: Навч. посібник. К.: Юрінком Інтер, 2006. 704 с.

15. Кузнецов В.В., Савченко А.В. Теорія кваліфікації злочинів: Підручник. К.: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2006. 300 с.

16. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23.12.2005 р. № 14. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/conv](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05/conv%20) [дата звернення: 12.01.2021].

17. Лисько Т.Д. Окремі правові орієнтири щодо кваліфікації порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України): аналіз судової практики. *Інноваційний розвиток правової науки в умовах модернізації суспільства* [Матеріали Х Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, Національний авіаційний університет, 28 лютого 2020 р.]. Том 1. Тернопіль: Вектор, 2020. 457 с.

18. Постанова Верховного Суду колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду від 12 червня 2019 р. Справа № 450/1523/14-к. Провадження № 51-2361км18. URL: [http://reyestr.court.gov.ua/Review/ 82492100.](http://reyestr.court.gov.ua/Review/%2082492100.%20)

19. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. За ред. М.I. Мельника, М.I. Хавронюка. 4-те вид., перероб. та доп. К.: Юридична думка, 2007. 1184 с.