

administrative fines. It follows from the clarifications of the National Agency for the Prevention of Corruption that the beginning of the calculation of the term for the detection of an administrative offense is the moment when factual data is collected and analyzed and a conclusion is made that the person's actions constitute an administrative offense. Procedurally, such a conclusion is drawn up in the form of a protocol. The National Police (using the example of units of the Department of Strategic Investigations) is guided by these explanations in its administrative and jurisdictional practice. However, courts of different instances do not have a single view on the moment of detection of an administrative offense, which significantly complicates legal practice. Some courts, when resolving a disputed issue, agree with this definition of the moment of detection of an administrative offense. Others believe that the beginning of the period for the imposition of an administrative penalty should be connected with the day of detection of the offense by the body authorized to draw up the corresponding protocol on the administrative offense. The authors of the article prove that in cases of administrative offenses related to corruption, the moment of detection of the offense should be considered the date of drawing up the protocol, i.e. the moment of finding out all the necessary data, since only after receiving them it is possible to establish all the necessary signs of the composition of the administrative offense.

**Keywords:** *police activity, administrative offenses, offenses related to corruption, proceedings in cases of administrative offenses, moment of discovery of the offense, Department of Strategic Investigations, National Agency for the Prevention of Corruption.*

УДК 343.346.2

DOI: 10.31733/2078-3566-2024-1-202-209



**Володимир МИСЛИВИЙ**<sup>©</sup>

доктор юридичних наук, професор  
(Національний технічний університет України  
«Київський політехнічний інститут  
імені Ігоря Сікорського», м. Київ, Україна)

### **МЕХАНІЗМ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПОВ'ЯЗАНОГО З ПОРУШЕННЯМ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ**

Інтеграція теорії кримінального права і судової практики обумовлює необхідність дослідження механізму кримінального правопорушення, зокрема пов'язаного з порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. У наданому понятті механізму ключовим елементом визнано протиправну діяльність суб'єкта правопорушення, а також розглянуто спосіб, обстановку та інші його ознаки. Вказано на методологічне значення такого механізму для юридичного аналізу вказаних діянь.

**Ключові слова:** *кримінальне правопорушення, безпека дорожнього руху та експлуатації транспорту, механізм кримінального правопорушення, спосіб та обстановка механізму кримінального правопорушення.*

**Постановка проблеми.** Аналіз сучасної судової практики вказує на тенденцію зближення кримінально-правової матерії з теоретичними здобутками споріднених галузей права, що знаходить свій прояв у формуванні відповідних правових позицій щодо різних категорій кримінальних проваджень та вирішення інших проблемних питань кримінального права. Ця тенденція обумовлена такими чинниками, як: дотримання принципів права при здійсненні правосуддя; орієнтація на зразки європейської судової практики; вдосконалення системи і якості професійної підготовки суддів; зростання наукового осередку серед суддівського корпусу; активне залучення вітчизняного наукового потенціалу тощо.

Наявність указаної тенденції характеризується прагненням судів при вирішенні завдань кримінального судочинства інтегрувати напрацювання споріднених галузей права, зокрема кримінально-правового спрямування, з метою формування належно

© В. Мисливий, 2024

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-8950-4237>

[vladimir@myslyvyy.com](mailto:vladimir@myslyvyy.com)

вмотивованих судових рішень та їх обґрунтування.

**Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми.** Низка теоретико-прикладних проблемних питань виникає при здійсненні кримінального судочинства у діяннях, пов'язаних із порушеннями правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, зокрема кримінальними правопорушеннями, передбаченими ст. ст. 286 та 286-1 КК України, котрі є домінуючими за питомою вагою поміж інших споріднених посягань у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Практика свідчить, що при розгляді вказаних деліктів суди часто звертаються до розкриття механізму названих кримінальних правопорушень. При цьому, як виявляє аналіз, суди намагаються розв'язати його особливості, використовуючи криміналістичні (Л. Дундич, С. Князєв) та кримінологічні моделі (О. Литвинов), переважно залишаючи поза увагою необхідність з'ясування матеріальної та кримінально-правової основи цього механізму. Таку ситуацію навряд чи можна вважати прийнятною, проте, на наш погляд, вона обумовлена відсутністю методологічних підходів щодо визначення та з'ясування кримінально-правового механізму кримінальних правопорушень. Саме це спостерігається стосовно механізму кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, що є предметом нашого дослідження.

**Метою** статті є розгляд поняття та сутності кримінально-правового механізму порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, в теорії кримінального права та судовій практиці.

**Виклад основного матеріалу.** Чинне кримінальне законодавство України не містить поняття «механізм кримінального правопорушення» і, як вбачається, його несправедливо оминає і теорія кримінального права. Натомість аналіз судових рішень (вироків, постанов, ухвал) указує на тенденцію звернення судів останнім часом до цього поняття, зокрема при розгляді кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. У зв'язку з цим постає питання щодо обумовленості такого звернення, його ролі та значення на теоретичному і прикладному рівнях для юридичного аналізу вказаних діянь, їх кваліфікації та вирішення інших питань кримінальної відповідальності.

Поняття механізму кримінального правопорушення в його сучасній інтерпретації генерується залежно від потреб теорії кримінального права, кримінології, криміналістики та інших суміжних галузей юриспруденції. Водночас, користуючись категорією «механізм», дослідники виявляють неоднакові підходи до його сутності як кримінально-правового поняття, беручи за основу його функціональну, структурну чи операційну характеристику. Так, у науковому обігу зустрічаються терміни: «механізм злочинної поведінки», «механізм індивідуальної злочинної поведінки», «механізм винення злочину» та ін. Слід зазначити, що вказані конструкції тлумачяться і використовуються неоднозначно, часто як синоніми, а іноді, навпаки, як протилежні поняття. З іншого боку, варто погодитися, що кожна з галузей юриспруденції, зважаючи на її матеріальну, процесуальну чи іншу сутність у кримінальному судочинстві, її завдання, демонструє своє специфічне визначення такого механізму, що, власне, можна вважати прийнятним.

Проте, з огляду на предмет представленого дослідження, не будемо вдаватися до поглибленого аналізу визначень механізму кримінальних правопорушень, розроблених спорідненими кримінально-правовими дисциплінами, а звернемося до них лише з метою сприяння з'ясуванню цього поняття саме в кримінально-правовому контексті.

Так, зокрема, у криміналістичній науці під поняттям механізму розуміють «складний, динамічний процес, що включає взаємодію всіх елементів злочинної діяльності та всі дії злочинця, спрямовані на реалізацію злочинного задуму» [1, с. 311–315]. Очевидно, орієнтуючись на такий підхід, Верховний Суд, формуючи певну правову позицію щодо визначення механізму кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, розглядає останній як систему часових, динамічних та інших зв'язків окремих етапів, обставин і чинників, що формують сліди на взаємодіючих об'єктах під час розвитку дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) [2]. Така позиція вищого судового органу підтверджується аналогічними формулюваннями в іншому судовому рішенні з цього питання, котре містить постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду від 16 березня 2023 р. [3].

Водночас аналіз наведеного поняття механізму свідчить, що у судових рішеннях його зміст базується переважно на теоретичному визначенні, що належить до провідних елементів криміналістичної характеристики ДТП [4, с. 133]. Отже, суд, керуючись завданнями правосуддя, використовує вказане поняття механізму кримінального правопорушення через його криміналістичне тлумачення, однак, на нашу думку, з'ясування такого механізму суд повинен здійснювати через категоріальний апарат кримінального права.

Підкреслимо, що поняття механізму кримінального правопорушення вимагає першочергового з'ясування його кримінально-правового розуміння, адже кримінологічне, кримінальне процесуальне, криміналістичне та інші суміжні визначення такого механізму повинні базуватися на кримінально-правовому, матеріальному підґрунті. У цьому сенсі актуальною залишається думка фундатора криміналістики Г. Гросса, який обґрунтовано зазначав, що криміналістика за своєю природою починається лише там, де кримінальне право містить у собі правила застосування матеріального кримінального права [5, с. 8].

Кримінально-правове поняття механізму кримінального правопорушення повинно базуватися на сукупності відомих об'єктивних та суб'єктивних елементів, оскільки кримінальне правопорушення як матеріальне явище відповідає своїй теоретичній моделі – складу кримінального правопорушення. Саме *corpus delicti* з його субстратом, тобто сукупністю передбачених кримінальним законом ознак, що визначають його об'єкт, об'єктивну сторону, суб'єкт та суб'єктивну сторону, дозволяє встановити зміст та характер механізму кримінального правопорушення.

Взагалі під механізмом розуміють внутрішню будову чого-небудь або систему, що визначає порядок певного виду діяльності, послідовність процесів, станів, із яких складається певне дійство, явище тощо. У цьому сенсі не є виключенням і кримінальне правопорушення як негативне явище, що являє собою систему взаємодіючих елементів та ознак, тобто продукт суспільно небезпечної протиправної поведінки суб'єкта.

Отже, механізм кримінального правопорушення становить органічну систему просторових, часових, динамічних взаємодіючих етапів, об'єктивних і суб'єктивних елементів та інших обставин, що характеризуються певними іманентними їм ознаками, зокрема діянням, наслідками, причинним зв'язком, способом, місцем, часом, обстановкою, метою, мотивами та іншими ознаками, що мають кримінально-правове значення для його вчинення, що заподіює істотної шкоди певним суспільним відносинам, посягає на людину, інтереси суспільства та держави. Принагідно відзначимо, що навіть криміналісти, розглядаючи поняття вказаного механізму і складу злочину в кримінальному праві, слушно зауважують, що вони є спорідненими, близькими, але не тотожними явищами.

Оскільки кримінальне правопорушення як факт об'єктивної реальності є результатом взаємодії особи і зовнішнього середовища, а також з огляду на те, що механізм за визначенням є системою, то категорію «механізм кримінального правопорушення» можна визначити як ідеальну модель взаємодії суб'єктивних та об'єктивних факторів (явищ і процесів) дійсності, що реалізується у вчиненні кримінального правопорушення.

Механізм кримінального правопорушення слід відрізнити від поняття механізму злочинної поведінки, виробленого кримінологічною теорією як зв'язок та взаємодія зовнішніх факторів об'єктивної дійсності та внутрішніх психічних процесів і станів, що детермінують рішення вчинити кримінальне правопорушення. Адже кримінологічна наука робить наголос на особі злочинця, його особистісних якостях і характеристиках, що відрізняє кримінологічне поняття, основою якого є соціально-психологічна структура вчинення кримінального правопорушення.

Дослідження механізму кримінального правопорушення у кримінально-правовій теорії обумовлює необхідність звернення до його сутнісних ознак, котрими насамперед виступає протиправна діяльність суб'єкта кримінального правопорушення. При цьому зважаючи на те, що суб'єкт завжди залишається центральним елементом будь-якого механізму кримінального правопорушення, концентруємо увагу на його діяльнісній функції як рушійному елементі системи, котрою в цілому є механізм кримінального правопорушення. Адже без діяльнісного фактору, без його відповідного функціонування будь-який механізм взагалі не вартий пильного розгляду.

Особливістю діянь, що розглядаються, є їх умовне віднесення до так званих

технічних кримінальних правопорушень, що в цілому є виправданим, адже їх вчинення завжди пов'язане зі взаємодією суб'єктів вказаних правопорушень із використанням (експлуатацією) транспортних засобів у сфері дорожнього руху. А отже, незважаючи на дискусійні підходи щодо визначення теорією кримінального права його місця у структурі складу кримінального правопорушення, атрибутивність суб'єкта в механізмі кримінального правопорушення є беззаперечною. Що ж стосується транспортного засобу, то це питання спеціально розглянуто в окремій публікації, котра, на наше переконання, дає достатнє уявлення про його місце та значення у механізмі правопорушень, що розглядаються [6].

Ще одним елементом механізму кримінального правопорушення варто визнати спосіб його вчинення. У вітчизняній науковій спадщині з кримінального права цікавими вбачаються дослідження способу злочину, здійснені М. Пановим, який слушно відзначав, що для правильного розуміння способу вчинення злочину в кримінології, кримінальному процесі, криміналістиці необхідна всебічна розробка поняття цього способу в кримінальному праві [7, с. 27]. Під способом учений визначив певний порядок, метод, послідовність рухів і прийомів, що їх особа застосовує у процесі здійснення посягання. Водночас він визнавав, що в необережних злочинах спосіб також має важливе значення для розмежування видів необережної форми вини [7, с. 51].

Проте, на наш погляд, спосіб вчинення необережних деліктів у кримінально-правовому розумінні досконалим не вивчений, а деякі підходи, що пропонуються при його тлумаченні, не завжди цьому сприяють. Так, наприклад, зазначається, що «спосіб вчинення ДТП – це спосіб дії особи, яка керує транспортним засобом у складному механізмі ДТП. Усі ці дії і передують настанню негативних наслідків» [3]. Таке тлумачення безпідставно обмежує спосіб лише «дією» або «діями», оскільки й бездіяльність чи комбінація дії та бездіяльності, як правило, утворюють спосіб вказаних деліктів. Дещо інша позиція сформульована Верховним Судом: «Спосіб дії створює початок некерованого руху транспортного засобу, що розвивається спонтанно у вигляді взаємодії неживих об'єктів. Для них є характерним зв'язок суб'єктивних і об'єктивних чинників, що проявляються в кожному конкретному випадку в різноманітних взаємозв'язках». У цьому контексті згадується булгаківський вислів про те, що «оно, может, и умно, но более непонятно», адже виникає сумнів, чи зможе суддя при розгляді справи уявити взаємодію неживих об'єктів, для яких «є характерним зв'язок суб'єктивних і об'єктивних чинників» (курсив наш – В.М.) [3].

Водночас наявність способу в діяннях проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту не викликає сумніву. Спосіб у механізмі вказаних діянь обумовлюється технічно-нормативною визначеністю поведінки водія у сфері дорожнього руху, що знаходить свій прояв при вчиненні дорожньо-транспортної події. Іншими словами, йдеться про невідповідність діяльності водія нормативним приписам безпеки руху, зокрема в частині здійснення безпечної послідовності рухів і технічних операцій, використання помилкових чи неналежних або навіть заборонених прийомів керування транспортним засобом, що створює умови для спричинення суспільно небезпечних наслідків. У зв'язку з цим варто спростувати твердження, котре часто декларується в літературі, про те, що особливістю вказаних кримінальних правопорушень є не саме діяння (дія або бездіяльність), а вчинене суб'єктом порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Хоча цей постулат спрощує розуміння діяння у вказаних правопорушеннях, натомість термін «порушення» є не чим іншим, як його юридичною оцінкою. Проте діяння як ознака об'єктивної сторони цього кримінального правопорушення залишається її обов'язковим атрибутом, але варто додати до цього, що саме діяння (дія або/та бездіяльність) має бути пов'язане з порушенням певних правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Водночас відзначимо, що особливістю способу механізму злочину, передбаченого ст. 286-1 КК України, є здійснення керування транспортним засобом суб'єктом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, оскільки ця ознака безпосередньо закріплена в диспозиції наведеної кримінально-правової норми. Ця специфічна ознака способу механізму такого злочину вказує на те, що згадана норма є спеціальною відносно ст. 286 КК України, котра вважається загальною.

Зважаючи на те, що вказані кримінальні правопорушення як обов'язкові ознаки передбачають суспільно небезпечні наслідки, а також причинний зв'язок між діянням

та наслідками, що характеризує їхню матеріальну сутність, вони, безумовно, визнаються обов'язковими ознаками вказаного механізму.

Іншою є ситуація з обставиною як ознакою об'єктивної сторони, котру нарешті у проекті нового КК України запропоновано визначити як «просторово-часові умови, в яких вчинюється дія чи бездіяльність або перебуває потерпіла особа» (ст. 2.2.11) [8]. Можливо, це не остаточне формулювання проекту, але воно має важливе кримінально-правове значення. Так, зокрема, поняття «обстановка» у специфічному словосполученні «дорожня обстановка» є однією з ключових категорій безпеки дорожнього руху, що нормативно визначена як «сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність та стан дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів), які повинен урахувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом» (п. 1.10 Правил дорожнього руху) [9]. Загалом термін «обстановка» часто вживається в інших важливих для безпеки руху приписах вказаних правил.

У зв'язку з цим нагадаємо, що поняття обстановки у цих діяннях враховує і Верховний Суд, розглядаючи її в механізмі ДТП у межах трьох послідовних етапів (стадій): 1) зближення з перешкодою; 2) безпосередня взаємодія; 3) розміщення після взаємодії [3], а тому, на його переконання, з'ясування умов та наслідків протікання цих процесів відіграє важливу роль у встановленні винуватості особи. Проте, на наш погляд, наведені етапи, хоча і сприяють пізнанню фізичного процесу взаємодії відповідних об'єктів, вони навряд чи можуть слугувати безпосереднім прикладним інструментом для юридичної оцінки механізму ДТП.

Навпаки, звернення до генези поняття обстановки у механізмі вказаних діянь свідчить, що із середини минулого століття ця категорія використовується органами досудового розслідування, прокурорською, експертною і судовою практикою переважно в криміналістичному аспекті. У кримінально-правовому контексті обстановка визначалася переважно як небезпечна та аварійна дорожня обстановка (І. Маландін, В. Лук'янов), при цьому свого часу остання навіть пропонувалася для включення у диспозиції кримінально-правових норм про дорожньо-транспортні злочини.

Розгляд обстановки у механізмі кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту з її розподілом на небезпечну та аварійну, на наше переконання, залишається актуальним. По-перше, сам термін «обстановка» не лише є синонімічним до вказаних понять, але й характеризує спорідненість внутрішнього змісту названих категорій. По-друге, сучасна слідча, експертна й судова практики продовжують використовувати ці поняття при розслідуванні та судовому розгляді досліджуваних кримінальних правопорушень. По-третє, згадані категорії піддаються цілком визначеним параметрам, що є важливими для встановлення механізму ДТП.

Значення обстановки у механізмі кримінального правопорушення проти безпеки руху або експлуатації транспорту полягає в тому, що вона дозволяє моделювати складну динамічну систему взаємозв'язку поведінки водія транспортного засобу з конкретною дорожньою ситуацією, з'ясувати особливості перетворення небезпечної дорожньої ситуації в аварійну та настання суспільно небезпечних наслідків. Дорожня обстановка становить атрибутивну ознаку механізму вказаних кримінальних правопорушень, вона є зовнішнім середовищем, що детермінує поведінку водія та містить у собі такі чинники, як: учасники дорожнього руху; транспортні засоби; дорожня мережа, її облаштування та стан; дорожні умови, що залежать від стану довкілля; засоби регулювання дорожнього руху тощо.

Доцільність вживання поняття «небезпечна обстановка» відповідає термінологічному тезаурусу кримінального законодавства, адже аналогічний термін вживається в ньому в різних інтерпретаціях: «небезпечне діяння», «небезпечний спосіб», «небезпечні матеріали», «небезпечні випромінювання» та багатьох інших, загалом у понад 100 випадках у чинному та майже 50 – у проекті майбутнього КК. Небезпечна дорожня обстановка – це дорожньо-транспортна ситуація, в якій виникає реальна можливість заподіяння шкоди, тобто така, що містить загрозу настання певних суспільно небезпечних наслідків. При виникненні небезпечної дорожньої обстановки водій зобов'язаний відреагувати щодо її усунення відповідно до вимог безпеки дорожнього руху, передбачених п. 12.3 Правил дорожнього руху: «У разі виникнення

небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди».

Що стосується аварійної обстановки, то нею вважається така дорожньо-транспортна ситуація, що означає перетворення реальної можливості небезпеки у настання певних суспільно небезпечних наслідків. В аварійній ситуації ніхто з її учасників не може радикально вплинути на відвернення настання суспільно небезпечних наслідків. Термін «аварія» також зустрічається у кримінальному законі (ст. ст. 253, 270, 277, 292, 361 КК України), і змістовно його вживання завжди пов'язане з відображенням певних суспільно небезпечних наслідків кримінальних правопорушень.

Отже, поняття «обстановка» у механізмі кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту обґрунтовано може розглядатися у вигляді небезпечної та аварійної дорожньої обстановки. При цьому, оскільки вказані поняття та особливості їх трансформації в механізмі діянь, що розглядаються, вироблені на теоретичному рівні, апробовані багаторічною правозастосовною практикою, вони не лише є прийнятними, але й конструктивними, на відміну від таких категорій, як «періоди», «етапи», «ситуації» та інші, що інколи пропонуються для визначення механізму цих деліктів. Саме наведені поняття обстановки здатні розкрити її дійсний зміст і сутність, сприяти її ідентифікації, визначенню понятійного апарату, а отже, слугувати розумінню адекватної кримінально-правової моделі механізму вказаних правопорушень. Про це свідчить і аналіз вироків судів за ст. ст. 286 та 286-1 КК України, котрі саме ці категорії часто використовують при розгляді вказаних кримінальних правопорушень.

У цьому ж контексті варто додати, що наведені категорії обстановки дозволяють розкрити процес розвитку такої ознаки механізму дорожньо-транспортного кримінального правопорушення, як причиновий зв'язок, адже являють собою його необхідну та достатню умови. Розкриттю особливостей цього феномена щодо кримінальних правопорушень у сфері дорожнього руху вже були присвячені наші минулі публікації [10, с. 78–80].

Що стосується таких об'єктивних чинників, як час і місце події (наприклад, нічний час, двір, поле тощо), що кореспондуються з аналогічними ознаками об'єктивної сторони складу окреслених кримінальних правопорушень та впливають на дорожню подію, їх значення щодо кримінально-правового механізму враховується при аналізі обстановки.

Отже, під механізмом кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту слід розуміти складну органічну систему просторових, часових, динамічних взаємозв'язків об'єктивних і суб'єктивних елементів та ознак, що характеризується протиправною діяльністю особи, яка керує транспортним засобом у сфері дорожнього руху певним способом, що обумовлює створення небезпечно-аварійної дорожньої обстановки та спричинення суспільно небезпечних наслідків, передбачених кримінальним законом.

**Висновки.** Отже, кримінально-правовий механізм порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: 1) є самостійним кримінально-правовим явищем, що існує поряд із близькими до нього утвореннями механізму, розробленими в кримінології, криміналістиці та інших галузях юридичних знань кримінально-правового циклу; 2) є системою (моделлю) суб'єктивних та об'єктивних кримінально-правових ознак, що характеризують кримінальне правопорушення та його склад через їхній розвиток у реальній дійсності; 3) становить у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту: діяльність (дію та/або бездіяльність) особи, яка керує транспортним засобом, пов'язану з порушенням правил безпеки руху та експлуатації транспорту; спосіб вчинення кримінального правопорушення; обстановку та її трансформацію (небезпечна та аварійна); суспільно небезпечні наслідки; причиновий зв'язок, а також інші суб'єктивні та об'єктивні ознаки, що мають кримінально-правове значення; 4) має методологічне значення як інструмент юридичного аналізу вказаних діянь, а також для кримінально-правової кваліфікації та розмежування із суміжними кримінальними правопорушеннями.

**Список використаних джерел**

1. Князев С. В. Криміналістичне розуміння механізму вчинення злочину та його значення для розслідування кримінальних проваджень. *Прикарпатський юридичний вісник*. Вип. 1 (22). Т. 3. 2018. С. 311–315.
2. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду у справі № 576/195/18 від 13 лютого 2020 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87703393>.
3. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду у справі № 711/7104/20 від 16 березня 2023 р. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109747691>.
4. Ковальова О. В. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод. *Вісник НТТУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2012. № 2. С. 133–136.
5. Дундич Л. В. Поняття і структура механізму злочину. *Форум права*. 2008. № 1. С. 125–129.
6. Мисливий В. А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 188–194. URL : [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/5\\_2018/part\\_1/35.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/5_2018/part_1/35.pdf).
7. Панов Н. И. Способ совершения преступления и уголовная ответственность. Харьков : Изд-во при Харьковском гос. ун-те «Вища школа», 1982. 161 с.
8. Текст проєкту нового Кримінального кодексу України. *Новий Кримінальний Кодекс*. URL : <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code>.
9. Про Правила дорожнього руху : постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>.
10. Мисливий В. А. Причинний зв'язок як кримінально-правова категорія в проєкті КК України. *Проект нового Кримінального кодексу України у вимірі верховенства права : матеріали сателіт. заходу в рамках V Харківського міжнародного юрид. форуму* (м. Харків, 21 верес. 2021 р.). Харків, 2022. С. 78–80.

Надійшла до редакції 12.02.2024  
Прийнято до опублікування 16.02.2024

**References**

1. Kniaziev, S. V. (2018) Kryminalistychnе rozuminnia mekhanizmu vchynennia zlochyну ta yoho znachennia dlia rozsliduvannia kryminalnykh provadzhen [Forensic understanding of the mechanism of crime and its importance for the investigation of criminal proceedings]. *Prykarpatskyi yurydychnyi visnyk*. Vyp. 1 (22). T. 3, pp. 311–315. [in Ukr.].
2. Postanova kolehii suddiv Druhoi sudovoi palaty Kasatsiinoho kryminalnoho sudu u skladі Verkhovnoho Sudu u spravi № 576/195/18 vid 13 liutoho 2020 r. [Resolution of the panel of judges of the Second Judicial Chamber of the Criminal Court of Cassation as part of the Supreme Court in case No. 576/195/18 of February 13, 2020]. *Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87703393>. [in Ukr.].
3. Postanova kolehii suddiv Druhoi sudovoi palaty Kasatsiinoho kryminalnoho sudu u skladі Verkhovnoho Sudu u spravi № 711/7104/20 vid 16 bereznia 2023 r. [Resolution of the panel of judges of the Second Judicial Chamber of the Criminal Court of Cassation as part of the Supreme Court in case No. 711/7104/20 dated March 16, 2023]. *Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen*. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109747691>. [in Ukr.].
4. Kovalova, O. V. (2012) Struktura kryminalistychnoi kharakterystyky dorozhno-transportnykh pryhod [The structure of forensic characteristics of traffic accidents]. *Visnyk NTU «KPI». Politohiia. Sotsiologhiia. Pravo*. № 2, pp. 133–136. [in Ukr.].
5. Dundyh, L. V. (2008) Poniattia i struktura mekhanizmu zlochyну [The concept and structure of the crime mechanism]. *Forum prava*. № 1, pp. 125–129. [in Ukr.].
6. Myslyvyi, V. A. (2018) Transportnyi zasib yak predmet zlochyniv proty bezpeky dorozhnoho rukhu y ekspluatatsii transport [The vehicle as an object of crimes against road traffic safety and operation of transport]. *Pravo i suspilstvo*. № 5, pp. 188–194. URL : [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/5\\_2018/part\\_1/35.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/5_2018/part_1/35.pdf). [in Ukr.].
7. Panov, N. I. (1982) Sposob soversheniya prestupleniya i ugovnaya otvetstvennost [Method of committing a crime and criminal liability]. Kharkiv : Izd-vo pri Kharkovskom gos. un-te «Vyscha shkola». 161 p.
8. Tekst proiektu novoho Kryminalnoho kodeksu Ukrainy [The text of the project of the new Criminal Code of Ukraine]. *Novyi Kryminalnyi Kodeks*. URL : <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code>. [in Ukr.].
9. Pro Pravyly dorozhnoho rukhu [About Traffic Rules] : postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.10.2001 № 1306. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>. [in Ukr.].
10. Myslyvyi, V. A. (2022) Prynynovi zviazok yak kryminalno-pravova katehoriia v proiekti

KK Ukrainy [Causation as a criminal-legal category in the project of the Criminal Code of Ukraine]. *Proiekt novoho Kryminalnogo kodeksu Ukrainy u vymiri verkhovenstva prava : materialy satelit. zakhodu v ramkakh V Kharkivskoho mizhnarodnogo yuryd. forumu* (m. Kharkiv, 21 veres. 2021 r.). Kharkiv, pp. 78–80. [in Ukr.].

#### ABSTRACT

**Volodymyr Myslyvyy. The mechanism of a criminal offense related to the violation of traffic safety rules and vehicle operation by persons who drive vehicles.** The mechanism of a criminal offense related to the violation of traffic safety rules and vehicle operation is considered. The study of this mechanism is conditioned by the modern trend of integrating the provisions of the theory of criminal law and related sciences of the criminal law cycle with the needs of judicial practice. The existing approaches to clarifying the mechanism of a criminal offense in related branches of jurisprudence and the feasibility of its study in criminal law are indicated. The interpretation of the mechanism of these criminal offenses in judicial practice is considered and analyzed. A criminal law concept of such a mechanism in actions against traffic safety, its features and peculiarities is proposed. The key element of the structure of this mechanism is determined by the activity of a person who drives a vehicle, violating traffic safety rules and vehicle operation. The significance of the method, situation, causal connection of this action for the occurrence of socially dangerous consequences and other objective and subjective features that have criminal law significance are considered. The methodological significance of the mechanism of criminal offenses related to violations of traffic safety rules and vehicle operation as a tool of legal analysis of these actions, their criminal law qualification and delimitation with related actions is indicated.

**Keywords:** *criminal offense, traffic safety and vehicle operation, mechanism of a criminal offense, method and situation of the mechanism of a criminal offense.*

УДК 343.412

DOI: 10.31733/2078-3566-2024-1-209-221



**Роман МОВЧАН**<sup>©</sup>

доктор юридичних наук, професор  
(*Донецький національний університет  
імені Василя Стуса, м. Вінниця, Україна*)

#### **СПЕЦІАЛЬНІ НОРМИ ЩОДО КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ ЖУРНАЛІСТСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ (ст. ст. 345-1, 347-1, 348-1, 349-1 КК УКРАЇНИ): НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ КОМЕНТАР ОКРЕМИХ ДИСКУСІЙНИХ ПОЛОЖЕНЬ**

У роботі надано науково-практичний коментар окремих положень статей 345-1, 347-1, 348-1, 349-1 КК України, за результатами проведення якого було, по-перше, сформульовано рекомендації щодо вирішення тих дискусійних питань, відсутність відповідей на які може завадити ефективному застосуванню вказаних заборон, по-друге, виявлено притаманні відповідним нормам недоліки, наявність яких уже негативно позначається на результативності перших, та висловлено пропозиції щодо усунення останніх.

Зокрема, наведено додаткові аргументи на користь висловленої в юридичній літературі пропозиції щодо поміщення всіх норм, присвячених кримінально-правовій охороні журналістської діяльності, у розділ V «Кримінальні правопорушення проти виборчих, трудових та інших особистих прав і свобод людини і громадянина» Особливої частини КК України.

Доведено, що застосування до журналіста ударів та інших насильницьких дій, що завдали фізичного болю і не спричинили тілесних ушкоджень, а також мордування та катування вимагає кваліфікації за сукупністю за ст. 171 та ч. 1 (ч. 2) ст. 126 або ст. 127 КК України, а не за ст. 345-1. Водночас підтримується точка зору щодо доцільності згадування в оновленій ст. 345-1 КК України про відповідні і наразі не вказані у ній види насильства.

Висловлено наукову гіпотезу стосовно того, що у випадку, коли погроза насильством (крім погрози вбивством) та насильство, що були застосовані до журналіста, були об'єднані єдиним умислом, вчинене потребує кваліфікації лише за ч. 2 ст. 345-1 та без посилання на ч. 1 ст. 345-1 КК України.

Аргументовано, що у випадках, коли погроза або насильство щодо журналіста

© Р. Мовчан, 2024

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2074-8895>

[romanmov1984@gmail.com](mailto:romanmov1984@gmail.com)