УДК 343.346
DOI: 10.31733/2078-3566-2021-3-227-234

Василь БЕРЕЗНЯК©
кандидат юридичних наук,
старший науковий співробітник
(Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ)

ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ: ОГЛЯД СУДОВОЇ ПРАКТИКИ

У статті здійснено огляд окремих судових рішень, у яких висвітлено ключові особливості кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Досліджено типові ситуації вчинення кримінальних правопорушень цього виду з аналізом труднощів кваліфікації та подальшого притягнення особи до кримінальної відповідальності. Крім того, надано увагу диференціації юридичної відповідальності, де засобом вчинення правопорушення або предметом є транспортний засіб, а також виокремлено ключові аспекти, які стосуються дефініції, виду і характеру діяння.

Ключові слова: *кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, кваліфікація, транспортний засіб, кримінальна відповідальність, судова практика.*

Постановка проблеми. Актуальність проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху як на нормативному, так і на формальному рівнях постійно зростає. Це спричинено низкою детермінант, зокрема: зростання кількості транспортних засобів на дорогах, недостатня кваліфікованість водіїв та інші суб'єктивні та об'єктивні чинники негативного характеру, які призводять до виникнення дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Сучасна нормативна база стосовно кримінальної відповідальності за порушення правил і норм безпеки руху та експлуатації транспорту налічує низку нормативно-правових актів, які регламентують це питання, крім Кримінального кодексу України. Однак кримінально-правовий аспект у притягненні особи до кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення взаємодіє з процесуальним, тобто з метою забезпечення принципу кримінального процесу у вигляді невідворотності кримінальної відповідальності проводиться досудове розслідування. Однак найбільш важливим етапом у притягненні до кримінальної відповідальності за вказане діяння є кваліфікація кримінального правопорушення за певною кримінально-правовою нормою, що часто викликає труднощі у працівників-практиків. Під час кваліфікації недостатньо спиратися виключно на коментар або доктринальні позиції, бо визначальною залишається судова практика.

Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми. Дослідженням питання особливостей притягнення до кримінальної відповідальності осіб, які вчинили кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, займалися чимало українських та зарубіжних вчених. Однак найбільш знаковими працями у цій сфері є такі: В. Мисливий у дисертаційному дослідженні «Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження)» (м. Київ, 2005 рік), С. Бабанін у «Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил» (м. Дніпропетровськ, 2008), Я. Матвійчук у «Кримінальна відповідальність за порушення правил дорожнього руху або експлуатації транспорту (порівняльно-правове дослідження)» (м. Київ, 2009).

Метою статті є визначення базових особливостей кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту шляхом звернення до судової практики та її узагальнення.

© В. Березняк, 2021
ORCID iD: https://orcid.org/0000-0001-5690-4736
vasiliyberezniak@i.ua

Виклад основного матеріалу. Вчинення кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту здійснюється систематично через постійне зростання кількості транспортних засобів на дорогах України. Саме тому за ці суспільно небезпечні діяння передбачається кримінальна відповідальність відповідно до закону про кримінальну відповідальність. Поряд з цим виникає необхідність врегулювання як на законодавчому, так і доктринальному рівнях базових особливостей кваліфікації та визначення конкретного складу кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту для працівників-практиків. Для сучасного суспільства проблема безпеки дорожнього руху є доволі серйозною, а тому потребує комплексного підходу до її вирішення і врегулювання засобами права, зокрема кримінально-правовими. Це зумовлено приписами про невідворотність кримінальної відповідальності та дотримання засад законності і верховенства права під час притягнення винної особи до відповідальності за вчинене діяння. Важливим елементом у вивченні особливості кваліфікації та кримінальної відповідальності за вчинення кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту є аналіз та узагальнення судової практики з цього питання. Це дає змогу визначити типові помилки, які допускають слідчі під час встановлення обставин події кримінального правопорушення та вибору кримінально-правової норми на їх основі. Тож працівники-практики у своїй діяльності звертаються до Постанов Пленуму Верховного Суду України, судової практики, тобто вироків із викладом фактичних обставин та розміром призначення покарання або звільнення від кримінальної відповідальності, а також нормативно-правових актів, які регламентують питання безпеки руху та експлуатації транспорту.

Треба зауважити, що відповідно до українського законодавства за порушення правил безпеки дорожнього руху є три види відповідальності: адміністративна, кримінальна та цивільно-правова. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки передбачена Главою 10 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку» ст. 109-148-5 КУпАП [1]. Ці норми передбачають доволі диференційовану відповідальність залежно від характеру дій та виду транспорту або засобів зв'язку, однак поміж норм, які містяться у розділі, можна виокремити найбільш поширені моделі суспільно шкідливих дій: порушення правил користування транспортними засобами (залізничними, автомобільними, повітряними або морськими тощо), порушення правил експлуатації, що полягає у нехтуванні правилами випуску транспорту або допуску до керування осіб, які не мають такого права, порушення правил пожежної безпеки, порушення правил безпеки дорожнього руху, визначених відповідним нормативно-правовим актом тощо. Норми аналізованого розділу КУпАП передбачають велику кількість норм. У цьому дослідженні надано увагу лише їх невеликій кількості, тобто найбільш типовим і частим для вчинення і розгляду відповідними посадовими особами або судами. Однак відповідальність, визначена за порушення правил безпеки на транспорті КУпАП, не є значною для правопорушника, як і саме діяння, тому що адміністративна відповідальність настає виключно за вчинення шкідливого для суспільства або окремої особи дії або бездіяльності, тобто такої, яка не завдала значної шкоди або суспільно небезпечних наслідків. У межах адміністративного деліктного законодавства до порушників застосовуються заходи адміністративного впливу. Для адміністративних правопорушень характерним є формальний склад правопорушення, адже для накладення санкції достатньо встановити факт порушення правил і норм дорожнього руху, певних стандартів і приписів, натомість настання кримінальної відповідальності у сфері безпеки дорожнього руху переважно залежить від настання суспільно небезпечних наслідків, тобто тілесних ушкоджень, смерті тощо.

На відміну від адміністративних правопорушень кримінальні правопорушення є суспільно небезпечними, а тому особи, які їх вчинили, підлягають кримінальній відповідальності і більш суворому покаранню відповідно до закону про кримінальну відповідальність. Зокрема, призначення покарання за вчинення кримінального правопорушення входить виключно до компетенції суду.

Повнота дослідження вимагає аналізу усіх аспектів відповідальності за вчинення правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Доцільно звернути увагу також на існування цивільно-правової відповідальності, вивчення якої сприятиме формуванню належної термінології та встановленню приписів користування транспортними засобами будь-якого виду для попередження виникнення

делікту (деліктних зобов'язань). Зокрема, у цивільно-правової відповідальності із транспортом пов'язується поняття «джерела підвищеної небезпеки». Відповідно до ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України «джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням, утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання…» [2]. Поряд із утриманням диких звірів, службових собак, хімічних, радіоактивних речовин тощо виокремлюється першим джерелом утримання транспортних засобів. Зважаючи на зміст вищенаведеної норми, можна вважати, що цивільне законодавство визначає транспортний засіб одним із найбільш небезпечних з-поміж усіх названих у нормі джерел, що не є необґрунтованим. Відповідно до офіційних статистичних даних Національної поліції України за 2020 рік, за період з 01.01.2020 по 31.12.2020 на дорогах України трапилося 7 097 випадків дорожньо-транспортних пригод [3].

Вищезазначена норма Цивільного кодексу України визначає, що «шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди тощо) володіє транспортним засобом… утримання якого створює підвищену небезпеку» [2]. Тобто, з огляду на проаналізовану норму права, яка регулює цивільні правовідносини, треба зауважити, що за завдання шкоди транспортним засобом, його володілець, користувач, утримувач тощо відшкодовуватиме шкоду потерпілій особі відповідно до закону у цивільному праві і зазнаватиме певного адміністративного або кримінально-правового примусу в адміністративному або кримінальному праві.

Потрібно окреслити, що основним кодифікованим законом, який визначає конкретне суспільно небезпечне діяння, вчинене проти безпеки руху та експлуатації транспорту, є Кримінальний кодекс України (далі – КК України). Беззаперечним є той факт, що достатньо часто вчиняються кримінальні правопорушення, передбачені ст. 286 («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»), ст. 286-1 («Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння»), ст. 287 («Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»), ст. 289 («Незаконне заволодіння транспортним засобом») тощо. Ці статті можна визнати найбільш поширеними з огляду на їх предмет або засіб вчинення кримінального правопорушення, адже в інших кримінально-правових нормах він специфічний: морський, залізничний, повітряний транспорт, транспортні комунікації, транспортні підприємства тощо. Натомість статистично підтвердженим є факт систематичного порушення правил дорожнього руху, так само нерідко вчиняється викрадення транспортних засобів або водіння в стані сп'яніння тощо [4].

Крім того, основоположним документом як для кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту працівниками-практиками, так і судової практики є Постанова Пленуму Верховного Суду України (далі – Постанова) «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 №14. Постановою визначено найважливіші, на нашу думку, аспекти кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема:

– норми розділу КК України є бланкетними, тобто під час встановлення факту кримінального правопорушення, треба звертатися не тільки до кримінально-правової норми, яка окреслює склад правопорушення, але й до інструкцій, наказів, правил тощо, які було порушено. Тому варто не просто встановити склад кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, але й той факт, що порушення певних приписів, визначених законодавством, призвело до суспільно небезпечних наслідків або діяння, вираженого у формі дії або бездіяльності;

– суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, є особа, яка керує транспортним засобом, незважаючи на низку супутніх обставин, тобто визначальною спеціальною характеристикою цього суб'єкта є його здійснення керування транспортним засобом будь-якого виду, в окремих випадках – до відповідальності притягається особа, яка навчає водінню інших осіб (майстер виробничого навчання, інструктор тощо);

– у кримінальних правопорушеннях проти безпеки руху та експлуатації транспорту, як і в багатьох інших, передбачено винятки із загальних підстав настання кримінальної

відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, норм чи стандартів. Зокрема, кримінальна відповідальність виключається, коли порушення Правил безпеки дорожнього руху було здійснено в рамках крайньої необхідності через створення аварійної ситуації іншим учасником дорожнього руху (водієм транспортного засобу, пішоходом тощо). У даному випадку здійснюється попередження ДТП шляхом порушення певної заборонної норми, що не тягне настання кримінальної відповідальності;

– постанова ПВСУ чітко встановлює форму вини для складів кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286–288 КК України, зокрема розглядуваної та аналізованої в межах цього дослідження ст. 286 КК України, у вигляді необережної форми вини (протиправна самовпевненість або протиправна недбалість). Особливості кваліфікації кримінального правопорушення за ст. 286 КК України полягає у визначенні слідчим, що середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження або смерть заподіяно через необережність. Натомість наявність умисної форми вини пов'язана з кваліфікацією цього діяння за статтями закону України про кримінальну відповідальність, які визначають відповідальність за кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я особи тощо [5].

З огляду на наявність певних нормативно-правових актів, які регламентують особливості кваліфікації та подальшого досудового розслідування за фактом вчинення кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, сьогодні національною системою правосуддя з цього питання сформувалася судова практика. Однак вона потребує певного узагальнення та визначення ключових моментів у кваліфікації досліджуваних кримінальних правопорушень або подальшому веденні кримінального провадження. Визначальними доказами у кримінальних провадженнях щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту є висновки експертів з різного виду експертиз, які призначаються у цих провадженнях. Зокрема, авто-технічні, автотоварознавчі, транспортно-трасологічні експертні дослідження, які встановлюють важливі обставини для встановлення винуватості або невинуватості підозрюваного. Касаційний кримінальний суд у складі Верховного Суду зазначає, що поряд із висновками основоположною є повна оцінка всіх доказів по кримінальному провадженню: документів, показань, речових доказів тощо. У висновку експерта пріоритетно встановлюється причинний зв'язок між порушенням Правил дорожнього руху та наслідками, що настали внаслідок такого порушення. Тож належна кваліфікація дій особи за ст. 286 КК України залежить від врахування всіх обставин, що належать до предмета доказування з огляду на особливості складу цього кримінального правопорушення. Судова практика звертає увагу на визначення технічної можливості у водія уникнути наслідків кримінального правопорушення та джерело створення аварійної ситуації [6, с. 2].

Судова практика також звертає увагу на особливості притягнення до кримінальної відповідальності осіб, які вчинили кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, незалежно від того, який статус мають учасники дорожнього руху (водій і пішохід, водій і водій тощо). Якщо правила дорожнього руху порушені кількома учасниками, тобто кожен із них має певну частку вини у суспільно небезпечному діянні, працівник-практик здебільшого повинен звернути увагу на те, що до кримінальної відповідальності притягається лише та особа, протиправні дії якої перебувають у причинному зв'язку з наслідками, які настали. Звичайно, протиправна поведінка іншого учасника ДТП також підлягає відповідній оцінці, однак ця поведінка може бути умовою, яка спричинила суспільно небезпечні наслідки ДТП або дією, яка стала наслідком діяння винної особи, однак вона не впливає на кримінальну відповідальність особи, дії якої мають причинний зв'язок із наслідками. Якщо учасниками ДТП є водії, то і при цьому існує модель із обставинами, за яких виключається кримінальна відповідальність, передбачена ст. 286 КК України. Це можна представити як порушення правил дорожнього руху з умовою для одного з водіїв, тобто він допустив порушення безпеки руху через те, що в сукупності із супутніми обставинами (поведінка іншого водія, дорожня обстановка, погодні умови тощо) розраховував на дотримання правил дорожнього руху іншим водієм. Однак будь-яке правило має винятки. Один із таких винятків стосується взаємодії на дорозі водія і пішохода. Касаційний кримінальний суд у низці вироків вказує на те, що водій, який мав технічну можливість уникнути завдання тілесних ушкоджень пішоходу, підлягає кримінальній відповідальності за ст. 286 КК України навіть у разі порушення правил

дорожнього руху пішоходом [6, с. 2].

Кваліфікація кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за ст. 286 КК України повинна ґрунтуватися не тільки на нормах матеріального права, тобто законі України про кримінальну відповідальність. У межах кримінального провадження працівник-практик керується нормами Кримінального процесуального кодексу України (далі – КПК України), який передбачає можливість зміни кваліфікації кримінального правопорушення. Зокрема, якщо водієм внаслідок порушення правил дорожнього руху завдано потерпілому тілесні ушкодження середньої тяжкості, відповідно це встановлено судово-медичною експертизою, після чого протягом досудового розслідування стан потерпілої особи істотно погіршується, може бути проведена повторна експертиза, яка вказуватиме на наявність тяжких тілесних ушкоджень, то діяння винної особи кваліфікуватиметься за ч. 2 ст. 286 КК України. У цьому разі норми матеріального і процесуального права корелюються між собою, тому що диспозиція ч. 2 ст. 286 КК України передбачає кримінальну відповідальність за завдання тяжких тілесних ушкоджень, а відповідні норми КПК України передбачають можливість зміни кваліфікації через виникнення низки обставин [7, с. 18–20].

Крім того, аналіз судової практики формує умовивід стосовно того, що дотримуватися правил дорожнього руху водій повинен не виключно на території будь-якої дороги або автомагістралі. Перебування у складському приміщенні, на парковці, гаражному кооперативі тощо не звільняє водія від дотримання правил дорожнього руху. Про це Касаційний кримінальний суд у складі Верховного Суду України визначає у постанові від 19.06.2019 у справі № 554/3796/17 (провадження № 51-411км19) [6, с. 9].

Під час кваліфікації кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, передбаченого ст. 286 КК України, важливо звернути увагу на роль обставини перебування водія транспортного засобу в стані алкогольного сп'яніння. Роз'яснення стосовно ролі цієї ознаки у кваліфікації за ст. 286 КК України надано у постанові від 21.08.2019, справа №682/956/17 Великої палати Верховного Суду України. Відповідно до постанови «керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння… не є елементом об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 286 КК України…» [9, с. 12]. Перебування водія транспортного засобу у стані алкогольного сп'яніння є своєрідною деталізуючою або уточнюючою обставиною, однак на кваліфікацію суспільно небезпечного діяння вона жодним чином не впливає. Тобто працівникам-практикам необхідно вивчати судову практику з тим, щоб розумітися на основних особливостях кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Особливо останнім часом суди наголошують на тому, що перебування водія транспортного засобу не є кваліфікуючою ознакою [10, с. 155–157; 11, с. 102–103].

Висновки. Отже, зважаючи на проаналізовані матеріали судової практики, треба зауважити, що її вивчення працівниками-практиками позитивно відображуватиметься на оцінці кримінального правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, його кваліфікації та результатах притягнення підозрюваної особи до кримінальної відповідальності. Треба окреслити, що основним кодифікованим законом, який визначає конкретне суспільно небезпечне діяння, вчинене проти безпеки руху та експлуатації транспорту, є Кримінальний кодекс України. Крім того, основоположним документом як для кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту працівниками-практиками, так і судової практики є Постанова Пленуму Верховного Суду України, яка визначає найважливіші аспекти кваліфікації кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: бланкетний характер норм, особливості суб'єкта, форми вини тощо. Однак судова практика потребує певного узагальнення та визначення ключових моментів у кваліфікації досліджуваних кримінальних правопорушень або подальшому веденні кримінального провадження.

У межах судової практики розглядаються диференційовані ситуаційні моделі суб'єктного складу або об'єктивної сторони кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Судова практика також звертає увагу на особливості притягнення до кримінальної відповідальності осіб, які вчинили кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, незалежно від того, який статус мають учасники дорожнього руху (водій і пішохід, водій і водій тощо), стосовно чого є також низка судових рішень, які визначають особливості

кваліфікації за певних ситуативних моделей.

Кваліфікація кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту за ст. 286 КК України повинна ґрунтуватися не тільки на нормах матеріального права, тобто законі України про кримінальну відповідальність. У межах кримінального провадження працівник-практик керується нормами Кримінального процесуального кодексу України, який передбачає можливість зміни кваліфікації кримінального правопорушення, зважаючи на наявні факти та обставини.

Список використаних джерел

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України № 8073-1-X в редакції від 01.07.2021. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text.

2. Цивільний кодекс України : Закон України № 435-IV в редакції від 01.07.2021. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text.

3. Статистика ДТП в Україні. *Патрульна поліція*: офіційний вебсайт. URL : http://patrol.police.gov.ua/statystyka/.

4. Кримінальний кодекс України : Закон України № 2341-III в редакції від 01.07.2021. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text.

5. 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 : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text.

6. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду у кримінальних провадженнях щодо порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (стаття 286 Кримінального кодексу України) / упоряд. заступник голови Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду, канд. юрид. наук В. В. Щепоткіна, правове управління (III) департаменту аналітичної та правової роботи апарату Верховного Суду. Київ, 2020. 43 с.

7. Огляд судової практики Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду (актуальна практика). Рішення, внесені до ЄДРСР, за 2020 рік / упоряд. правове управління (III) департаменту аналітичної та правової роботи апарату Верховного Суду. Київ, 2020. 56 с.

8. Кримінальне судочинство. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. *Протокол. Юридичний інтернет-ресурс*: офіційний вебсайт. URL : https://protocol.ua/ua/cikavi_sydovi_rishennya/cat=2698;subcat=2766.

9. Бауман Ю. Огляд судової практики Верховного Суду у справах, пов'язаних із вчиненням правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. 100 актуальних правових позицій за період з 2019 по 2021. Комітет з адміністративного права та процесу НААУ. Комітет з кримінального права та процесу НААУ. 39 с. URL : https://unba.org.ua/assets/uploads/publications/%D0%9E%D0%93%D0%9B%D0%AF%D0%94%20%D0%A1%D0%A3%D0%94%D0%9E%D0%92%D0%9E%D0%87%20%D0%9F%D0%A0%D0%90%D0%9A%D0%A2%D0%98%D0%9A%D0%98.pdf.

10. Назимко Є. С., Пилипенко Є. О., Лосич С. В., Печук І. С. Кримінальна відповідальність за злочини у сфері безпеки дорожнього руху : навч. посіб. Донецьк : Цифрова типографія, 2013. 178 с.

11. Матвійчук Я. Порушення водіями правил дорожнього руху та експлуатації транспорту за міжнародним та загальноєвропейським законодавством. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 1. С. 102–104.

Надійшла до редакції 30.07.2021

References

1. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia [Code of Ukraine on Administrative Offenses] : Zakon Ukrainy № 8073-1-Kh v redaktsii vid 01.07.2021. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text [in Ukr.].

2. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy [The Civil Code of Ukraine] : Zakon Ukrainy № 435-IV v redaktsii vid 01.07.2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text [in Ukr.].

3. Statystyka DTP v Ukraini [Accident statistics in Ukraine]. Patrulna politsiia: ofitsiinyi vebsait. URL: http://patrol.police.gov.ua/statystyka/ [in Ukr.].

4. Kryminalnyi kodeks Ukrainy [Criminal codex of Ukraine] : Zakon Ukrainy № 2341-III v redaktsii vid 01.07.2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text [in Ukr.].

5. Pro praktyku zastosuvannia sudamy Ukrainy zakonodavstva u spravakh pro deiaki zlochyny proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu, a takozh pro administratyvni pravoporushennia na transporti [On the practice of application by the courts of Ukraine of legislation in cases of certain crimes against road safety and operation of transport, as well as on administrative offenses on transport] : Postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainy vid 23.12.2005. № 14. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text [in Ukr.].

6. Ohliad sudovoi praktyky Kasatsiinoho kryminalnoho sudu u skladi Verkhovnoho Sudu u

kryminalnykh provadzhenniakh shchodo porushennia pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu osobamy, yaki keruiut transportnymy zasobamy (stattia 286 Kryminalnoho kodeksu Ukrainy) [Review of the case law of the Criminal Court of Cassation of the Supreme Court in criminal proceedings for violation of traffic safety rules and operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine)] / uporiad. zastupnyk holovy Kasatsiinoho kryminalnoho sudu u skladi Verkhovnoho Sudu, kand. yuryd. nauk V. V. Shchepotkina, pravove upravlinnia (III) departamentu analitychnoi ta pravovoi roboty aparatu Verkhovnoho Sudu. Kyiv, 2020. 43 p. [in Ukr.].

7. Ohliad sudovoi praktyky Kasatsiinoho kryminalnoho sudu u skladi Verkhovnoho Sudu (aktualna praktyka). Rishennia, vneseni do YeDRSR, za 2020 rik [Review of judicial practice of the Criminal Court of Cassation within the Supreme Court (current practice). Decisions made to the USSR in 2020] / uporiad. pravove upravlinnia (III) departamentu analitychnoi ta pravovoi roboty aparatu Verkhovnoho Sudu. Kyiv, 2020. 56 p. [in Ukr.].

8. Kryminalne sudochynstvo/ Zlochyny proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transportu [Criminal proceedings. Crimes against traffic safety and transport operation]. Protokol. Yurydychnyi internet-resurs: ofitsiinyi vebsait. URL: https://protocol.ua/ua/cikavi_sydovi_rishennya/cat=2698;subcat=2766. [in Ukr.].

9. Bauman Yu. Ohliad sudovoi praktyky Verkhovnoho Sudu u spravakh, poviazanykh iz vchynenniam pravoporushen u sferi zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu. 100 aktualnykh pravovykh pozytsii za period z 2019 po 2021 [Review of the case law of the Supreme Court in cases related to the commission of offenses in the field of road safety. 100 current legal positions for the period from 2019 to 2021]. Komitet z administratyvnoho prava ta protsesu NAAU. Komitet z kryminalnoho prava ta protsesu NAAU. 39 p. URL : https://unba.org.ua/assets/uploads/publications/%D0%9E%D0%93%D0%9B%D0%AF%D0%94%20%D0%A1%D0%A3%D0%94%D0%9E%D0%92%D0%9E%D0%87%20%D0%9F%D0%A0%D0%90%D0%9A%D0%A2%D0%98%D0%9A%D0%98.pdf [in Ukr.].

10. Nazymko Ye. S., Pylypenko Ye. O., Losych S. V., Pechuk I. S. (2013) Kryminalna vidpovidalnist za zlochyny u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu [Criminal liability for crimes in the field of road safety] : navch. posib. Donetsk : Tsyfrova typohrafiia, 178 p. [in Ukr.].

11. Matviichuk Ya. (2009) Porushennia vodiiamy pravyl dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu za mizhnarodnym ta zahalnoievropeiskym zakonodavstvom [Violation by drivers of traffic rules and operation of transport under international and European law]. *Pidpryiemnytstvo, hospodarstvo i pravo,* no 1, pp. 102–104 [in Ukr.].

ABSTRACT

Vasyl Berezniak. Peculiarities of qualification of criminal offenses against movement safety and transport operation: a review of judicial practice. The article reviews some court decisions, which highlight the key features of the assessment of criminal offenses against traffic safety and transport operation. Typical situations of committing criminal offenses of this type with the analysis of difficulties of qualification and further bringing a person to criminal responsibility are studied. In addition, attention is paid to the differentiation of legal liability, where the means of committing an offense or the subject is a vehicle, as well as highlighted key aspects related to the definition, type and nature of the act.

Assessment of criminal offenses against traffic safety and transport operation under art. 286 of the Criminal Code of Ukraine should be based not only on the rules of substantive law, ie the law of Ukraine on criminal liability. Within the framework of criminal proceedings, the employee-practitioner is guided by the rules of the Criminal Procedure Code of Ukraine, which provides for the possibility of changing the assessment of a criminal offense, taking into account the available facts and circumstances.

Regarding the existence of certain regulations governing the specifics of assessment and further pre-trial investigation into the commission of a criminal offense against traffic safety and transport operation, today the national justice system has formed judicial practice on this issue. However, it requires some generalization and identification of key points in the qualification of the investigated criminal offenses or further criminal proceedings. The decisive evidence in criminal proceedings concerning criminal offenses against traffic safety and transport operation is the experts' conclusions from various types of examinations, which are appointed in these proceedings. In particular, auto-technical, auto-commodity, transport-trasological expert studies, which establish important circumstances for establishing the suspect'se guilt or innocence.

Keywords: *criminal offense against traffic safety and transport operation, qualification, vehicle, criminal liability, judicial practice.*