

# ПРО БЕЗПОСЕРЕДНІЙ ОБ'ЄКТ СКЛАДУ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ, ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ

УДК 343.3/7 (477)

**Постановка проблеми.** Порухнення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, передбачено законодавцем у структурі розділу XI Особливої частини КК України, в якому систематизовано склади кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Спільність родового об'єкта цієї групи складів кримінальних правопорушень, все ж обумовлює доцільність встановлення змісту безпосереднього об'єкта складу конкретного кримінального правопорушення. М.І. Панов зазначає, що «питання про те, які суспільні відносини можуть бути визнані об'єктом конкретного кримінального правопорушення, вирішується не наукою кримінального права чи правозастосовною практикою, а тільки законодавцем шляхом прийняття або скасування тієї чи іншої норми закону. Завдання науки кримінального права і судової практики полягає в тому, щоб встановити ті суспільні відносини, що визначені законодавцем як безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, і розкрити їх дійсний зміст» [1, с. 125]. Правильне встановлення змісту безпосереднього об'єкта порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, дозволяє визначитися із кримінально-правовою природою цієї заборони, окреслити коло охоронних кримінальних правовідносин, які включені законодавцем до сфери дії ст. 286 КК України та провести розмежування із суміжними складами кримінальних правопорушень.

Розкриваючи **стан дослідження** кримінально-правової охорони суспільних відносин у сфері дорожнього руху потрібно

відзначити праці В.В. Бесчастної, В.В. Голіни, Я.В. Матвійчук, В.А.Мисливого, В.О. Навроцького, В.І. Осадчого та ін. Науковці, безумовно, висловлювалися щодо змісту безпосереднього об'єкта цього складу кримінального правопорушення, однак, в силу активного розвитку транспортних відносин, виникає необхідність актуалізувати цю сферу наукових розробок.

**Метою** наукової статті є встановлення змісту безпосереднього об'єкта порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, на підставі експертизи нормативного матеріалу у сфері дорожнього руху та з'ясувати значення цього об'єкта для законодавчого та правозастосовного аспектів цього складу кримінального правопорушення.

**Виклад основного матеріалу.** В.Я. Тацій та Ю.А. Пономаренко, зазначають, що «суспільні відносини, які є об'єктом кримінального правопорушення, мають об'єктивний характер, тобто існують поза і незалежно від людської свідомості, а тому незалежно і від самого кримінального закону; є первинними як щодо нього, так і щодо самого кримінального правопорушення. Ці суспільні відносини регулюються різними галузями публічного чи приватного, національного чи міжнародного, позитивного чи природного права» [2, с. 208-209]. У межах родового об'єкта складів кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI Особливої частини КК України, слід виділяти декілька безпосередніх об'єктів, яким, в результаті вчинення конкретного кримінального правопорушення заподіюється шкода або створюється загроза заподіяння істотної шкоди.

В.І. Осадчий відзначає, що безпеку руху та експлуатацію транспорту, в розумінні кримінально-правової охорони її нормами цього розділу, слід трактувати у вузькому значенні, оскільки, не охоплено функціонування усіх складових транспорту [1]. У науці кримінального права найбільш підтримуваним критерієм для класифікації складів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту є саме види транспорту [2, с. 389; 3, с. 685]. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними

засобами, відноситься до групи кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку руху та експлуатації автотранспорту та міського електротранспорту.

Встановлення змісту безпосереднього об'єкта цього складу кримінального правопорушення слід розпочинати із текстуально-го оформлення кримінально-правової норми. Бланкетна вказівка на порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту обумовлює необхідність враховувати як підставу кваліфікації не лише ст. 286 КК України, але й ті нормативні акти, до яких відсилає така бланкетна диспозиція. Користуючись рекомендацією пункту 3 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23 грудня 2005 року № 14, суди повинні ретельно з'ясовувати і зазначати у вироках, у чому саме полягали названі у відповідних статтях порушення; норми яких правил, інструкцій, інших нормативних актів не додержано; чи є причинний зв'язок між цими порушеннями та передбаченими законом суспільно небезпечними наслідками [4]. На перший погляд, вказівка у диспозиції ч. 1 ст. 286 КК України про «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту», має тлумачитися як наявність двох відокремлених нормативно правових актів, перші, з яких стосуються безпеки дорожнього руху, а інші – правил експлуатації транспорту. Аналізуючи особливості бланкетного характеру кримінально-правової норми про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, В.А. Мисливий визначає, що на «законодавчому і нормативно-правову рівні вимагають врегулювання правила, стандарти і нормативи, що стосуються порядку експлуатації механічних транспортних засобів, оскільки чинні «Правила експлуатації колісних транспортних засобів» не поширюються на власників індивідуального автотранспорту, а відтак не забезпечують правозастосовну практику відповідними положеннями, необхідними для належної правової оцінки дорожньо-транспортних деліктів» [5, с. 77-78].

Допустимий рівень бланкетності у ст. 286 КК України визначається вказівкою на «правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту». Г.З. Яремко у своєму дослідженні звертає увагу на те, що заявлена вище відсылна конструкція у ст. 286 КК України не сприяє однозначному розумінню змісту кримінально-правової норми, оскільки не відповідає специфіці галузевого законодавства та пропонує виключити таку бланкетну вказівку, яка не несе додаткового змістовного навантаження [6, с. 103].

Основними галузевими нормативними актами, на підставі яких суди кваліфікують діяння за ст. 286 КК України – це Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ та Правила дорожнього руху, які затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306. У пп. 1.1 Правил дорожнього руху зазначається, що ними відповідно до Закону України «Про дорожній рух» встановлюється єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил [7]. У цьому нормативному акті, поряд із нормами, які регламентують порядок дорожнього руху, також міститься структурний підрозділ про технічний стан транспортних засобів та їх обладнання. Пунктом 31.1 передбачається, що технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної документації [7].

В контексті бланкетної вказівки про «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту» В.А. Мисливий апелює до того, що «правил саме з такою назвою не існує, а наведений зміст норми містить лише ключові терміни, керуючись якими можна знайти нормативні акти, що необхідні для застосування цієї кримінально-правової норми» [8, с. 118]. На підставі аналізу судової практики, вчений констатує надто низький відсоток посилання у вироках на Закон України «Про дорожній рух»,

що значно знижує роль і значення законодавчого регулювання безпеки дорожнього руху при кримінально-правовій оцінці вказаних діянь. В.А. Мисливий робить застереження щодо неможливості охоплення правилами безпеки руху та експлуатації транспорту всіх наземних видів транспорту в одному законодавчому акті і пропонує диспозицію ст. 286 КК України сформулювати таким чином: «Порушення законодавства про дорожній рух чи інших нормативних актів з безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» [8, с. 119].

Термінологічна зв'язка про «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту» у тексті ст. 286 КК України, справді є проблемною, але дозволяє, насамперед, визначити сферу суспільних відносин, які становлять основний безпосередній об'єкт цього складу кримінального правопорушення. У науці стверджується, що відсутнє законодавче визначення поняття «безпеки дорожнього руху» [9, с. 65]. Регулятивний Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ встановлює правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього середовища [10]. Таким чином, первинними все ж є суспільні відносини у сфері належної організації дорожнього руху. Частиною 5 ст. Закону України «Про дорожній рух» визначено, що учасники дорожнього руху зобов'язані знати і неухильно дотримувати вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативно-правових актів з питань безпеки дорожнього руху [10]. У пунктах 1.3 та 1.4 Правил дорожнього руху, передбачається вимога про те, що учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими. Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила [7].

Дотримання учасниками дорожнього руху встановлених законодавчих норм у цій сфері формує стан відсутності небезпек для інших охоронюваних об'єктів, які визнаються додатковими обов'язковими безпосередніми об'єктами складу кримінального

правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України. Вступаючи у суспільні відносини дорожнього руху, члени суспільства зобов'язані реалізовувати свої права, не завдаючи шкоду іншим суб'єктам. В.В. Голіна пише, що «закон своєю об'єктивною суворістю змушує, стимулює підкорятися вимогам «соціальної культуризації» дотримання правил безпеки дорожнього руху. Алєгорично водії, інші його учасники стають нібито «заручниками» культури і закону [11, с. 59]. Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-ХІІ регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права та обов'язки і відповідальність суб'єктів - учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання (ст. 1 цього Закону) [10].

Безпека дорожнього руху – це результат дотримання імперативних норм, які регулюють суспільні відносини про поведінку учасників дорожнього руху. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, яку схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р, визначає безпеку дорожнього руху на сьогоднішній ключовим елементом розвитку суспільства. Велика кількість транспортних засобів є невід'ємною частиною економіки країн, але водночас транспортні засоби несуть небезпеку життю громадян [12]. Загроза виникнення дорожньо-транспортної пригоди виникає, тоді, коли учасник дорожнього руху ігнорує встановлені правила, діє усупереч їм.

Передбачаючи порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, у розділі ХІ Особливої частини КК України, першочерговій кримінально-правовій охороні піддаються суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та експлуатації транспорту на всій території України. В.К. Гришук, вважає основним безпосереднім об'єктом складу злочину частину родового об'єкта, що є конкретним охоронюваним нормою кримінального закону суспільним відношенням, на яке прямо і безпосередньо посягає цей злочин і якому при цьому завжди

заподіюється, заподіяна або може бути заподіяна істотна шкода [13, с. 200]. Таким чином, є підстави визначити, що охоронювані кримінальним законом суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та експлуатації транспорту є основним безпосереднім об'єктом складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України.

Правильному встановленню змісту ознак складу кримінального правопорушення сприяє чіткість термінології, яка текстуально її позначає. Особливо це важливо у контексті формулювання бланкетних відсилок. На думку Г.З. Яремко, одним із напрямів вдосконалення статей Особливої частини КК України з бланкетними диспозиціями є встановлення допустимого рівня бланкетності диспозиції з урахуванням вимог, встановлених регулюючим нормативним матеріалом [6, с. 193]. У ч. 1 ст. 286 КК України міститься відсилка до правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Недоліком цього формулювання є відсутність чітких орієнтирів щодо визначення нормативно-правового, який має бути застосований при кваліфікації кримінального правопорушення. В.А. Мисливий зазначає, що Закон України «Про дорожній рух» при оцінці кримінальних правопорушень у судовій практиці згадується лише у 2,5 % вироків, постанов, ухвал та інших судових рішень, що при його вищій юридичній силі, порівняно із правилами дорожнього руху, фактично нівелює роль та значення цього закону [5].

Правила дорожнього руху, які затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, відносно до Закону України «Про дорожній рух» мають нижчу юридичну силу та статус підзаконного нормативно-правового акта. Вказані Правила, окрім того, що встановлюють єдиний порядок дорожнього руху також містять загальні вимоги до технічного стану транспортних засобів та їх обладнання. При цьому у пункті 31.1 Правил зазначається, що технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам, що передбачені такою нормативно-технічною документацією: 1) стандарти, що стосуються безпеки дорожнього руху; 2) стандарти з охорони навколишнього середовища; 3) правила технічної експлуатації;

4) інструкції підприємств-виробників. Перелік є відкритим та не виключає врахування вимог іншої нормативно-технічної документації. Вочевидь, що наведений перелік форм підзаконних нормативних актів не може текстуально у ст. 286 КК України охоплюватися лише вказівкою на правила безпеки дорожнього руху або експлуатацію транспорту.

Частиною 1 ст. 9 Закону України «Про правотворчість» від 24 серпня 2023 року № 3354-IX визначено, що законодавство України – це взаємопов’язана та упорядкована система нормативно-правових актів України і чинних міжнародних договорів [14]. Обсяг родового поняття «законодавство України» включає: 1) Конституцію України – Основний Закон України; 2) закони; 3) підзаконні нормативно-правові акти. Чинні міжнародні договори, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною законодавства України. За принципом ієрархії нормативно-правових актів міжнародні договори розміщуються після Конституції України та перед законами України. Однією із вимог до змісту нормативно-правового акту, яка передбачена п. 1 ч. 1 ст. 34 Закону України «Про правотворчість», є однозначність її розуміння, що передбачає ясність, точність, доступність для розуміння та реалізації [14]. Дотримання цієї вимоги ускладнюється при формулюванні тексту бланкетних диспозицій кримінально-правових норм. Їх реалізація пов’язується із застосуванням одночасно норм кримінального та іншогогалузевого законодавства. Різногогалузевість термінології обумовлює необхідність чітко формулювати бланкетну відсилку з тим, щоб забезпечити відповідність із системою норм, які регламентують відповідну сферу суспільних відносин.

Є. Стрельцов вважає, що «правова відповідальність повинна бути реалізована таким чином, щоб завдання та цілі, які стоять перед відповідною галуззю права та сукупністю правових норм, були максимально реалізовані у результаті застосування положень відповідної галузі права» [15, с. 9]. Бланкетна вказівка на «порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту» у ст. 286 КК України не сприяє однозначному розумінню системи норм, які визначають вимоги та заборони у сфе-



рі дорожнього руху. В.А. Мисливий зазначає, що під час кваліфікації кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, з урахуванням чинної системи правового регулювання дорожнього руху та його безпеки повинні застосовуватися положення як законодавчих, так і інших нормативних актів відповідно до їх юридичного рівня, конкретизуючи ті чи інші вимоги у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту щодо порушень, які вчиняють особи, які керують транспортними засобами [16, с. 68]. В контексті чинного Закону України «Про правотворчу діяльність» видається, що більш однозначно буде викласти формулювання у ст. 286 КК України таким чином – порушення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту.

У горизонтальній класифікації безпосередніх об'єктів складів кримінальних правопорушень виділяють також додаткові безпосередні об'єкти. Залежно від змістовного наповнення кримінально-правової норми та включення до її ознак об'єктів, які є іманентними родовому об'єкту групи складів кримінальних правопорушень, передбачених одним розділом Особливої частини КК України, прийнято виділяти обов'язковий та додатковий безпосередні об'єкти складу.

Пунктом 1.5 Правил дорожнього руху визначено, що дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків [7]. Результатом порушення правил у сфері дорожнього руху може стати заподіяння шкоди іншим правоохоронюваним інтересам. Якщо ці об'єкти підлягають кримінально-правовій охороні, тобто заподіяння істотної шкоди таким об'єктам включено у конструкцію складу кримінального правопорушення, то констатується посягання на додатковий обов'язковий безпосередній об'єкт складу кримінального правопорушення. Диспозиції у ст. 286 КК України вказують на ознаки кримінальних правопорушень із матеріальними складами, які включають заподіяння істотної шкоди таким додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктам як: 1) здоров'я людини – чч. 1, 2 ст. 286 КК України; 2) життя людини – чч. 2, 3 ст. 286 КК України. У випадку дотримання правил до-

рожнього руху ці об'єкти є в безпеці. Аналогічно, як і щодо інших кримінально-правових заборон. Наприклад, кожен зобов'язаний поважати права власників на їхнє майно. При виконанні такого обов'язку відносини власності перебувають у безпеці. В.О. Навроцький відзначає, що безпека – це стан, коли немає небезпеки, її попередження; стан, при якому не спричиняється й не може бути спричинено шкоду, а забезпечується надійність, стабільність чого-небудь [17, с. 619]. Лише порушення кримінально-правової заборони ставить у небезпеку відносини власності. Таку аналогію можна провести при аналізі ознак будь-якого складу кримінального правопорушення. Цілком можливо, що в цьому контексті О.М. Костенко висловлює теорію щодо розуміння під об'єктом злочину безпеки - захищеність можливості людей жити за законами природи від посягань, які є виявами комплексу сваволі й ілюзій [18, с. 233]

Безпека – це стан, в якому перебувають охоронювані кримінальним законом суспільні відносини, коли щодо них відсутнє посягання. В контексті діяльності у сфері дорожнього руху потрібно говорити про безпеку життя, здоров'я, власності і тп., а не про безпеку дорожнього руху. Дорожній рух має бути контрольованим з боку усіх учасників цих відносин. І це якраз відбувається заради безпеки самих суб'єктів, які вступають між собою у таку транспортну комунікацію.

Визначення основного безпосереднього об'єкта порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, як охоронюваних кримінальним законом суспільних відносин у сфері забезпечення дорожнього руху, відповідає доцільності передбачення цієї кримінально-правової заборони в окремому розділі Особливої частини КК України. Кримінальна протиправність цього діяння пов'язується із заподіянням реальної шкоди, тому життя та здоров'я в цьому випадку підлягають кримінально-правовій охороні не самостійно, а у зв'язку із основним безпосереднім об'єктом цього складу кримінального правопорушення. Суспільні відносини у сфері забезпечення охорони життя та здоров'я людини є додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом цього складу

кримінального правопорушення, встановлення яких впливає на кваліфікацію вчиненого за різними частинами ст. 286 КК України.

Додатковий факультативний безпосередній об'єкт порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, завжди знаходиться поряд із основним безпосереднім об'єктом, але йому не завжди заподіюється істотна шкода. Це, наприклад, відносини власності, громадський порядок тощо. Додатковий факультативний безпосередній об'єкт не включений у конструкцію складу кримінального правопорушення, але його констатація у вчиненому діянні «є свідченням більш високої суспільної небезпечності вчиненого діяння і має враховуватися судом при призначенні винному відповідної міри покарання» [1, с. 127]. Разом з тим, проведений аналіз судової практики за ст. 286 КК України, дозволяє констатувати відсутність посилення як на обставину, що враховується при призначенні покарання, зокрема, заподіяння матеріальної шкоди, наприклад, у вигляді ушкоджень для транспортного засобу. Питання відшкодування матеріальної та моральної шкоди вирішується в обвинувальному вироку суду уже після мотивування призначеного покарання, а саме у процесі вирішення питання щодо цивільного позову. У такому випадку, виділення додаткового факультативного безпосереднього об'єкта складу кримінального правопорушення втрачає своє кримінально-правове значення щодо його врахування при застосуванні заходів кримінально-правового характеру.

**Висновки.** Встановлення змісту безпосереднього об'єкта складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, слід проводити, враховуючи особливості нормативних підстав, відповідно до яких забезпечується функціонування транспортних відносин в державі. Правильному тлумаченню безпосереднього об'єкта складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України, сприятимуть зміни до текстуального позначення змісту бланкетної відсилки у назві та у ч. 1 вказаної статті.

*1. Кримінальне право України: Загальна частина: підручник / В.Я. Тацій, В.І. Тютюгін, В.І. Борисов, та ін.; за ред. В.Я. Тація, В.І. Тютюгіна, В.І. Борисова., 6-те вид., перероб. і допов. Харків: Право, 2020. 584 с.*

2. Тацій В.Я., Пономаренко Ю.А. *Об'єкт кримінального правопорушення*. Вісник Асоціації кримінального права України. 2022. № 2(18). С. 207-210.
3. Дудоров О.О., Хавронюк М.І. *Кримінальне право: навчальний посібник / за заг. ред.. М.І. Хавронюка*. Київ: Ваіте, 2014. 944 с.
4. *Про практику застосування судами України законодавства про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 / Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/y0014700-05#Text> (дата звернення: 30.05.2024)
5. Мисливий В.А. *Безпека дорожнього руху: законодавчий вимір. Державна політика у сфері забезпечення дорожнього руху: теорія, законодавство, практика: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Харків, 5 листоп. 2021 р.): електрон. наук. вид. / [уклад.: А.В. Калініна]*. Харків: Право, 2021. 134. С. 75-80.
6. Яремко Г.З. *Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини Кримінального кодексу України: монографія; за ред.. В.О. Навроцького*. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2011. 424 с.
7. *Про правила дорожнього руху: постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 / Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 30.05.2024).
8. Мисливий В.А. *Кримінально-правове значення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту*. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2020. Вип. № 3. С. 118-126.
9. Бесчастна В.В. *Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами: дисертація... на здобуття наукового ступеня доктора філософії*. Харків: Харківський національний університет внутрішніх справ, 2019. 220 с.
10. *Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII / Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 30.05.2024).
11. Голіна В.В. *Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Питання боротьби зі злочинністю*. 2021. Випуск 41. С. 56-62.

12. *Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text> (дата звернення: 30.05.2024).*
13. *Гришук В.К. Кримінальне право України: Загальна частина: Навчальний посібник для студентів юрид. фак. вищих навчальних закладів Київ: Видавничий Дім «Ін Юре», 2006. 568 с.*
14. *Про правотворчість: закон України від 24 серпня 2023 року № 3354-IX <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3354-20#Text> (дата звернення: 30.05.2024).*
15. *Стрельцов Є. Правовідносини як предмет правової регламентації (галузевий погляд). Новітні кримінально-правові дослідження – 2019: альманах наукових досліджень / за ред. О.В. Козаченка, О.М. Мусиченко. Миколаїв: СПД Румянцева Г.В., 2019. 278 с.*
16. *Мисливий В.А. Кримінальна відповідальність за керування транспортним засобом у стані сп'яніння. Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. 2020. Випуск 1 (45). С. 66-72.*
17. *Навроцький В.О. Кримінальне право України. Особлива частина: Курс лекцій. Київ: Т-во «Знання», КОО, 2000. 771 с.*
18. *Костенко О.М. Культура і закон – у протидії злу: монографія. Київ: Атіка, 2008. 352 с.*

**Шевчук В.В. Про безпосередній об'єкт складу порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами**

Метою наукової статті є встановлення змісту безпосереднього об'єкта порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, особами, які керують транспортними засобами, на підставі експертизи нормативного матеріалу у сфері дорожнього руху та з'ясування значення цього об'єкта для законодавчого та правозастосовного аспектів цього складу кримінального правопорушення. Обраний у статті спосіб встановлення безпосереднього об'єкта обумовлений присутністю у тексті статті 286 КК України бланкетної відсилки до регулятивного законодавства, що визнається нормативною підставою притягнення до кримінальної відповідальності. Зроблено висновок, що основним безпосереднім об'єктом цього складу кримінального правопорушення слід визначити охоронювані кримінальним законом суспільні відносини у сфері забезпечення порядку дорожнього руху та експлуатації транспорту. Акцентується на тому, що зроблена у ст. 286 КК України відсилка не сприяє однозначному застосуванню цієї норми, в результаті чого у судовій практиці мають місце різні за обсягом посилення на нормативні акти у процесі формулювання обвинувачення. На підставі експертизи змісту системи регулятивного законодавства у системі

дорожнього руху та враховуючи таку його рису як різноієрархічність зроблено висновок про уточнення змісту ст. 286 КК України. Запропоновано внести зміни до назви та до ч. 1 ст. 286 КК України, виклавши бланкетну вказівку таким чином: порушення законодавства про дорожній рух або експлуатацію транспорту. Констатовано, що додатковий факультативний об'єкт порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту не враховуються судом при кваліфікації цього кримінального правопорушення.

**Ключові слова:** кримінальне законодавство, тлумачення кримінального законодавства, кримінальна відповідальність, кримінально-правова норма, кримінальне правопорушення, склад кримінального правопорушення, об'єкт складу кримінального правопорушення, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, дорожній рух, безпека руху, експлуатація транспорту, бланкетна норма, вдосконалення кримінального законодавства.

#### **Shevchuk V.V. About the direct object of the violation of the rules of traffic safety or the operation of vehicles by persons driving vehicles**

The purpose of the scientific article is to establish the content of the direct object of violation of the rules of road traffic safety or the operation of transport by persons driving vehicles, based on the examination of regulatory material in the field of road traffic, and to clarify the significance of this object for the legislative and law enforcement aspects of this component of a criminal offence. The method of establishing the direct object chosen in the article is due to the presence in the text of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine of a blanket reference to the regulatory legislation, which is recognized as a normative basis for criminal liability. It was concluded that the main direct object of this composition of the criminal offense should be defined as social relations protected by the criminal law in the field of ensuring traffic order and transport operation. Emphasis is placed on what was done in Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, referral does not contribute to the unambiguous application of this norm, as a result of which judicial practice includes references to normative acts that differ in scope in the process of formulating the indictment. On the basis of the examination of the content of the system of regulatory legislation in the road traffic system and taking into account such a feature as its multi-hierarchical nature, a conclusion was made about clarifying the content of Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine. It is proposed to make changes to the name and to Part 1 of Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, setting out a blanket instruction as follows: violation of legislation on road traffic or vehicle operation. It was established that the additional optional object of violation of traffic safety rules or transport operation is not taken into account by the court when qualifying this criminal offense.

**Keywords:** criminal legislation, interpretation of criminal legislation, criminal liability, criminal law norm, criminal offense, composition of a criminal offense, object of the composition of a criminal offense, violation of the rules of road traffic safety or operation of transport by persons driving vehicles, road traffic, traffic safety, operation of transport, blanket rule, improvement of criminal legislation.