

поведінки кривдника, формування у нього нової, неагресивної психологічної моделі поведінки у приватних стосунках, відповідального ставлення до своїх вчинків та їх наслідків. Кривдника, який умисно ухиляється від проходження програми для кривдників, можна притягти до кримінальної відповідальності за ст. 390 1 КК України. Таким чином, засобом впливу на кривдника стали не лише заходи адміністративно-правового впливу, а й кримінально-правові, зокрема, обмежувальні заходи.

Демчук О. В.,

аспірант кафедри кримінального права
Національної академії внутрішніх справ

АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ВИПУСК В ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЗАВІДОМО ТЕХНІЧНО НЕСПРАВНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АБО ІНШЕ ПОРУШЕННЯ ЇХ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Експлуатація транспортної системи в Україні повинна забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, що перевозяться, охорону навколишнього середовища.

Будь-який транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, проте характер і ступінь цієї небезпеки багато в чому залежить від виду транспортного засобу, функціонального призначення, кількості перевезених пасажирів, вантажу. І хоча чинним законодавством передбачено кримінальну відповідальність за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, однак окремі положення законодавства України, зокрема, статті 287 Кримінального кодексу України, мають деякі прогалини.

Так, у диспозиції статті 287 КК України встановлено, що кримінальна відповідальність настає за випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, або не має права керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що убезпечують дорожній рух, вчинення особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть. При цьому законодавець, застосовуючи широкий спектр дій, які складають об'єктивну сторону, практично не конкретизує відповідальність суб'єкта за вчинення конкретного діяння.

Занадто відсильними видаються характеристики суб'єкта кримінально-караних дій, що в окремих випадках унеможлиблює

притягнення до кримінальної відповідальності осіб фактично за допущені ними порушення. До прикладу, санкція ч. 1–3 ст. 286 КК України передбачає градацію кримінальної відповідальності за спричинення внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами спричинення потерпілому середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, смерті, а також таких, які спричинили загибель кількох осіб. Натомість, санкція ст. 287 КК України передбачає застосування покарання від 200 неоподаткованих мінімумів доходів громадян до позбавлення волі на строк до 5 років, що характерно для злочинів проти безпеки виробництва.

Знадто відсильними видається поняття «інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух», що дає підстави наповнювати його зміст суперечливими підзаконними нормативно-правовими актами, або ж взагалі вихолощувати його. Подібна невизначеність законодавства створює неоднозначність тлумачення і призводить до неправильної кваліфікації даного злочину.

Отже, кримінально-правова охорона безпеки експлуатації транспорту набуває особливої актуальності. Проблеми відповідальності за порушення безпеки руху та експлуатації транспорту були предметом дослідження таких вітчизняних науковців, як: С.В. Бабанін, В.І. Борисов, В.В. Віскунов, С.В. Гізімчук, Ю.Ф. Іванов, В.І. Касинюк, М.Й. Коржанський, О.М. Котовенко, Я.В. Матвійчук, В.А. Мисливий, О.В. Микитчик, О.В. Негодченко, О.М. Опальченко, В.І. Осадчий, В.П. Тихий, В.В. Ємельяненко, Р.В. Щупаківській та інших. Разом з цим, наукові праці вказаних авторів стосувалися злочинних порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту, що вчиняються на окремих видах транспорту (ст. 276, 286, 289, 290, 291, 292 КК України).

Окрім того, основні дослідження, присвячені питанням кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту не враховують сучасних соціально-економічних і правових реалій, а також технічних досягнень останніх років. У той же час сучасна правозастосовна практика вимагає вирішення низки питань, пов'язаних з реалізацією кримінальної відповідальності за даний злочин.

Все це дозволяє зробити висновки про необхідність розробки теми даного дослідження та її значення в теоретичному та практичному аспектах і відпрацювання практичних рекомендацій щодо удосконалення кримінального законодавства України.