

DOI: 10.33766/2786-9156.106.2.143-154

УДК: 343.382

*Мисливий В. А., доктор юридичних наук, професор, професор кафедри інформаційного, господарського та адміністративного права Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського» (м. Київ, Україна)*

**e-mail:** vladimir@myslyvyy.com

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

## **ПОЗБАВЛЕННЯ ПРАВА КЕРУВАТИ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ ЯК ВИД КРИМІНАЛЬНОГО ПОКАРАННЯ В СУДОВІЙ ПРАКТИЦІ**

У статті розглянуто питання про позбавлення права керувати транспортними засобами як вид кримінального покарання. Звернено увагу на генезу цього виду покарання у кримінальному законодавстві України та його безпосередню відсутність у системі переліку видів покарань, але водночас передбаченість у ст. 55 Кримінального кодексу України (КК), яка регламентує такий вид покарання, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю. Розглянуто питання про позбавлення права керувати транспортними засобами, як додаткове покарання, у статтях 286 і 286-1 КК, що передбачають кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, і, зокрема, тими, що вчиняють ці діяння в стані сп'яніння. Указано на особливості цього додаткового покарання та його застосування в судовій практиці. Звернено увагу на недоліки, пов'язані із законодавчою регламентацією даного виду покарання, його невідповідність принципам правотворення та необхідність усунення законодавцем указаних упущень.

Здійснено порівняльно-правовий аналіз кримінально-правової та адміністративно-правової регламентації позбавлення права керувати транспортними засобами як виду покарання та заходу адміністративно-правового стягнення, а також особливостей їх застосування.

Проаналізовано судову практику, пов'язану з трансформацією правової позиції Верховного Суду щодо застосування позбавлення права керування транспортними засобами особи, яка на момент вчинення кримінального правопорушення такого права не мала, з огляду на обґрунтованість цього новообраного підходу принципам кримінального законодавства та кримінальної відповідальності. Внесено пропозиції щодо необхідності вдосконалення кримінального законодавства в частині предмета дослідження.

Підтримано позицію авторів проєкту нового КК України щодо віднесення забрани використувати транспортні засоби до обмежувальних засобів, якщо це створює підвищену небезпеку.

**Ключові слова:** покарання, порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, позбавлення права займатися певною діяльністю, позбавлення права керувати транспортними засобами.

**Постановка проблеми.** Покарання з певною системою його видів, перелік яких містить стаття 51 Кримінального кодексу України (далі – КК України), є

важливою складовою кримінальної відповідальності [1]. Серед покарань передбачено такий його вид, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю. Указане покарання як основне та додаткове, його види і розміри, а також особливості призначення, регламентовані статтею 55 КК України, часто використовуються в санкціях Особливої частини кодексу.

У чинному КК України даний вид покарання як додаткове зустрічається в санкціях кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, зокрема в статтях 286 і 286-1 КК України, у яких він визначений як «позбавлення права керувати транспортними засобами». Таке особливе виділення законодавцем цього виду покарання не відповідає їх переліку в статті 51 КК України, адже названа норма не передбачає такого виду покарання, як «позбавлення права керувати транспортними засобами». Відносно аргументів щодо віднесення останнього до певного різновиду такого покарання, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, то такий підхід не є переконливим, адже можна запропонувати чимало інших різновидів таких покарань у певних сферах діяльності, що мають місце в судовій практиці, але не знаходять свого відображення в законі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Ученими, які досліджували кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, питання позбавлення права керувати транспортними засобами як виду покарання глибоко не розглядалися, оскільки переважної уваги приділялося кримінально-правовому аналізу об'єктивних і суб'єктивних ознак, механізму вчинення та детермінантам виникнення вказаних деліктів. Окремі аспекти цієї проблематики висвітлювалися в працях М. В. В'юника, О. В. Євдокімової, Ю. А. Пономаренка, Д. С. Шияна та інших науковців. Натомість слід виділити роботу В. І. Тютюгіна, присвячену такому виду покарання, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю [2], та публікації О. О. Дудорова і Є. О. Письменського, які також стосуються предмета нашого дослідження [3; 4]. Утім, останні зміни до КК, які пов'язані з передбаченням даного виду покарання як основного безальтернативного покарання в санкціях статей Особливої частини КК за кримінальні правопорушення із загальним суб'єктом, а також діаметрально протилежні підходи в судовій практиці до призначення даного покарання, актуалізували питання щодо визначення кола осіб, до яких воно може бути застосовано.

Водночас питання, пов'язані з позбавленням права керувати транспортними засобами як специфічним різновидом покарання, недостатньо досліджені в теорії кримінального права та неповною мірою висвітлені у правозастосовній практиці, що, безумовно, привертає до них особливу увагу.

**Формулювання цілей.** Метою статті є розгляд питання, пов'язаного з генезою покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами у вітчизняному кримінальному законодавстві, практики застосування та перспектив його передбачення в майбутньому кримінальному законодавстві України.

**Виклад основного матеріалу.** Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, як вид кримінального покарання, має свою кримінально-правову регламентацію, яка відома вітчизняному кримінальному законодавству, починаючи з Кримінального кодексу УРСР 1960 року та зберігаючи наступність у чинному КК України 2001 року. У контексті предмету нашого дослідження цей вид покарання стосується такого його різновиду, як «позбавлення права керувати транспортними засобами». Уперше в КК України 1960 року він був сформульований у ст. 215 «Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» через словосполучення «з позбавленням права керувати транспортними засобами», а також в іншому варіанті – «з позбавленням права займати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів», відповідно, у ст. 215-2 «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів» та в ст. 215-4 «Допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані сп'яніння».

У чинному КК України це покарання вказано як додаткове в санкціях ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» і в ст. 286-1 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння» в дещо іншому формулюванні, а саме: «Позбавлення права керувати транспортними засобами». Характерно, що з самого початку існування цього виду покарання воно не було передбачено в переліку видів покарань у ст. 23 КК УРСР 1960 року й досі його не включено до системи покарань, зазначених у ст. 51 КК України. Така позиція законодавця, на наш погляд, вдається не зовсім прийнятною, адже один із постулатів кримінально-правової теорії наголошує, що перелік видів покарань, встановлений у законі про кримінальну відповідальність, є вичерпним. Отже, видається, що законодавець не дотримується цього принципу, коли закріплює в окремих кримінально-правових нормах відсутній у такому переліку вид покарання. Можливо, невідповідність такого підходу законодавець відчув при внесенні у кримінальне законодавство доповнень, пов'язаних із прийняттям Закону України Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху від 16 лютого 2021 року [5], адже підґрунтям посилення карального змісту відповідних санкцій щодо протигіді дорожньо-транспортним деліктам в Україні визначається значне випередження масштабу дорожньо-транспортного травматизму в Україні порівняно з аналогічними показниками інших країн, за якими наша держава посідає чи не найперше місце в Європі. Отже, чи дійсно в країні ситуація з цим явищем є вкрай загрозливою? Очевидно, що реальний її стан має бути підтверджений об'єктивними даними. Натомість, без заглиблення в детальний аналіз проблеми, зауважимо, що з 2016 року аварійність в Україні за показниками загиблих у ДТП (цей статистичний показник найважче піддається штучному регулюванню, а тому сприймається як найбільш достовірний) становить близько 3,5 тисячі людей щороку, проте, як у минулі десятиліття, цей

рівень був значно вищим: наприклад, у 1991 та 2007 роках він сягав 9 тисяч загиблих у ДТП щороку [6, с. 160]. Таким чином, вважати введення досить жорстких санкцій у сфері дорожнього руху, з огляду на те, що це один із найпростіших і водночас найбільш дієвих засобів примушування водіїв дотримуватися вимог ПДР шляхом запровадження системи ефективного покарання, як задекларовано в пояснювальній записці до проекту вищезгаданого закону, є явною переоцінкою можливостей запобіжного впливу карального компоненту. Не випадково фахівцями Головного науково-експертного управління Верховної Ради України у висновку щодо даного законопроекту зазначено: «У законопроекті пропонується передбачити, що позбавлення права керувати транспортними засобами, як додаткове покарання, призначається на строк до десяти років (ч. 1 ст. 55 КК). Однак із тексту законопроекту та супровідних документів до нього незрозуміло, чим зумовлена ідея встановлення такого суворого покарання саме за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» [7]. Отже, ідеться про те, що соціальна обумовленість посилення покарання далеко не завжди базується на певних теоретичних засадах та відповідній емпіричній базі, що дають підстави переконливо стверджувати про його потенційну прогнозовану ефективність, якщо навіть формула визначення такої ефективності не лише є уявною, але й взагалі розрахована тільки на її репресивну домінанту.

Іншою стороною цього питання є його невідповідність юридичній визначеності кримінального законодавства. Насправді, навіть запізніла спроба законодавця упорядкувати види покарань у чинному кримінальному законодавстві шляхом прийняття в ч. 1 ст. 55 КК України новели, а саме «позбавлення права керувати транспортними засобами як додаткове покарання призначається на строк до десяти років», є лише згадкою про його існування в окремих нормах. Проте, варто погодитись із тим, що кожна кримінально-правова новела, а тим більше та, що офіційно визначає вид даного кримінального покарання, заслуговує на надання його сутнісного поняття, адже останнє вказує на дотримання законодавцем юридичної визначеності як принципу правотворчої діяльності [8]. Отже, у будь-якому разі поки що йдеться про певне недотримання законодавцем системно-структурного підходу до побудови кримінально-правових норм.

Постає питання щодо відсутності системного підходу законодавця при призначенні додаткового покарання у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами та його строків у відповідних частинах ст. 286 КК України, де в частинах 1 та 3 воно передбачено як обов'язкове додаткове покарання, а в частині 2 – як факультативне, при тому у всіх випадках – з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до 3-х років. Водночас, слід зазначити, що в частині 1 йдеться про нетяжкий необережний злочин, а в частинах 2 і 3 – про вчинення тяжкого необережного злочину. Очевидно, такий підхід до конструювання вказаних санкцій вимагає перегляду, з огляду на їх належну диференціацію.

У порівняльно-правовому плані слід вказати, що цей вид кримінального покарання певною мірою є колізійним щодо близького за змістом адміністративного стягнення, передбаченого в п. 5 ст. 24 КУпАП «Види адміністративних стягнень», а саме: позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права керування транспортними засобами). Водночас зауважимо, що в згаданій нормі наявний більш зважений підхід законодавця щодо останнього, адже згодом указаний пункт був доповнений абзацом другим такого змісту: «Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю» [9]. Хоча й тут спостерігаються певні негаразди, адже ніщо не заважало законодавцю при зміні редакції цієї адміністративно-правової норми здійснити відповідне ієрархічне розташування, з огляду на співвідношення загального та спеціального видів цих адміністративних стягнень. Проте, наявність цього недоліку юридичної техніки в правотворчості виглядає менш уразливою, ніж її змістовний характер, адже, регламентуючи в ч. 2 ст. 30 КУпАП таке адміністративне стягнення, як позбавлення наданого громадянину права керування транспортними засобами, законодавець визначив його застосування на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом. При тому наступна новела, сформульована в ч. 3 цієї статті, взагалі перетворює вказане стягнення в необмежене, оскільки воно передбачає приєднання невідбутої частини попереднього стягнення, а також може перевищувати гранично допустимий строк, передбачений у ч. 2 даної норми. Таким чином, санкції адміністративно-правових норм за вказаними термінами не лише дорівнюють кримінально-правовим, але й можуть реально перевищувати їх. На наш погляд, такий підхід фактично руйнує правові принципи домірності, пропорційності та доцільності визначення та використання вказаних засобів впливу на суб'єктів даних правопорушень.

Інше проблемне питання, що стосується цього виду покарання, пов'язане із його застосуванням у судовій практиці. Вітчизняна теорія кримінального права і судова практика протягом багатьох десятиліть вважали аксіомою положення, що додаткове покарання у виді позбавлення права керування транспортними засобами не призначається засудженому, який не має права керувати транспортними засобами. Так в абзаці 3 пункту 5 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами Української РСР законодавства у справах про автотранспортні злочини» від 24 грудня 1982 року № 7 зазначалося, «що позбавлення права керувати транспортними засобами може бути призначено й особам, позбавленим цих прав в адміністративному порядку, *крім тих, котрі таких прав не мали*» (*курсив наш* – В.М.) [10]. Ще більш категорично така вимога пропонується судам в абз. 3 п. 21 постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» від 23 грудня 2005 року № 14, де сказано: «Позбавлення права керувати транспортними засобами можна застосовувати як додаткове покарання незалежно від

того, що особу вже було позбавлено такого права в адміністративному порядку. Однак *призначення цього покарання особі, яка взагалі не мала права керувати транспортними засобами, є неможливим*» (курсив наш – В.М.) [11].

Такого підходу дотримувався і Верховний Суд, зокрема в черговий раз звертаючи увагу при розгляді конкретної справи на те, як за вироком місцевого суду водія було засуджено за ч. 3 ст. 286 КК України до покарання у виді позбавлення волі на строк 4 роки з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк 3 роки, з чим погодився апеляційний суд. Верховний Суд колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду змінив вирок місцевого суду та ухвалу апеляційного суду, виключивши вказівку про призначення засудженому додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк 3 роки, та зазначив, що, згідно з правозастосовною практикою позбавлення права керувати транспортними засобами, суд не вправі призначити як додаткове покарання особі, яка не має права керувати транспортними засобами. При цьому, як убачається з матеріалів кримінального провадження, суд зауважив, що засуджений не отримував посвідчення водія на право керування транспортними засобами відповідної категорії, згідно зі ст. 16 Закону України «Про дорожній рух» [12] та п. 2 «Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 № 340 [13]. Отже, Верховний Суд констатував, що призначення судом першої інстанції засудженому додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк 3 роки є помилковим та підлягає виключенню із судових рішень [14].

Натомість, у супереч цій усталеній позиції судової практики, Верховний Суд у постанові об'єднаної палати Касаційного кримінального суду у вересні 2023 року при розгляді іншого подібного кримінального правопорушення приходить до абсолютно протилежного висновку: «Суд може призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами особі, визнаний винуватою в порушенні правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ст. 286 КК України) або в цьому ж порушенні, вчиненому в стані сп'яніння (ст. 286-1 КК України), незалежно від того, чи мала така особа на момент вчинення кримінального правопорушення отримане в передбаченому законом порядку посвідчення на право керування транспортними засобами».

У цьому кримінальному провадженні засуджений, не маючи посвідчення водія та керуючи автомобілем, порушив Правила дорожнього руху та наїхав на потерпілу, котра, унаслідок дорожньо-транспортної пригоди, отримала тяжкі тілесні ушкодження, від яких померла. Місцевий суд призначив йому покарання у виді позбавлення волі на строк 4 роки без позбавлення права керувати транспортними засобами. Апеляційний суд залишив цей вирок без змін.

Об'єднана палата Касаційного кримінального суду Верховного Суду скасувала ухвалу апеляційного суду і призначила новий розгляд у суді апеляційної інстанції, вказавши, що призначене засудженому покарання без додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами не

відповідає загальним засадам призначення покарання, принципам законності, справедливості, обґрунтованості та індивідуалізації покарання. Судді зробили висновок, що особі, яку визнано винуватою у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого відповідною частиною статей 286, 286-1 КК України, суд може призначити додаткове покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами, незалежно від того, чи мала така особа на момент вчинення кримінального правопорушення отримане в передбаченому законом порядку посвідчення на право керування транспортними засобами [15]. Таке рішення суду ґрунтується на тому, що неможливість призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керувати транспортними засобами особою, яка не отримувала посвідчення водія на право керування транспортними засобами, не відповідає засаді справедливості та принципу рівності всіх перед законом, а також нівелює попереджувальну мету покарання.

Натомість наведена позиція суддів відображає їх переконання в оцінці призначення цього виду додаткового покарання засудженому в конкретній кримінальній справі, але вона жодним чином не доводить, у чому ж вбачається недолік існуючого усталеного підходу, визначеного їх попередниками.

Зауважимо, що така позиція Верховного Суду не знайшла одностайної підтримки вчених НКР Верховного Суду, які піддали її обґрунтованій критиці, вважаючи, що всі сумніви на підставі ст. 62 Конституції України й засади верховенства права, складником якої є принцип правової визначеності, можуть усуватися судами на користь особи, у нашій ситуації – на користь положення про неможливість (неправомірність) призначення покарання у виді обіймати певні посади або займатися певною діяльністю тому, хто на момент вчинення кримінального правопорушення не мав такого права [4, с. 76-77].

Звичайно, Верховний Суд, як найвища інстанція системи правосуддя держави, відповідно до свого статусу, компетентна формувати відповідні правові висновки, переглядати їх та відмовлятися від них. Але підставою для цього, передусім, має бути не судовий розсуд, а закон про кримінальну відповідальність, який на сьогодні передбачає позбавлення особи права керувати транспортними засобами за умов визнання судом неможливості збереження за нею права займатися певною діяльністю, а не позбавлення особи права, якого вона не має.

Отже, на наш погляд, позбавлення права керування транспортними засобами повинно передбачати принаймні дві важливі умови: по-перше, особа має володіти на момент вчинення кримінального правопорушення правом керування транспортним засобом або бути позбавлена такого права в адміністративному порядку; а по-друге, кримінальне правопорушення має бути вчинене особою у зв'язку зі зловживанням цим наявним у неї правом.

Правова позиція Верховного Суду щодо позбавлення права керування транспортним засобом особою, яка на момент вчинення кримінального правопорушення такого права не мала, не вдається обґрунтованою, у всякому разі вона поки що не заснована на відповідних положеннях закону про кримінальну відповідальність.

Принагідно зауважимо, що в проєкті нового Кримінального кодексу України позбавлення права керування транспортним засобом пропонується вважати не як вид чи різновид покарання, а як обмежувальний засіб. Це положення сформульовано в ст. 3.6.3 «Обмежувальні засоби», відповідно до якої судом можуть бути застосовані обмеження права використовувати транспортні засоби [16]. Віднесення даного виду додаткового покарання до обмежувальних засобів можна вважати перспективним кроком в удосконаленні вітчизняного кримінального законодавства, проте майбутній закон повинен чітко врегулювати питання щодо можливості обмеження такого права стосовно особи, яка на момент вчинення кримінального правопорушення такого права взагалі ніколи не мала, а також врахувати, що вживаний у цьому контексті проєкту термін «використовувати» може отримати в судовій практиці невинувато широке тлумачення.

**Висновки.** Розгляд додаткового покарання у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами дає підстави для таких висновків: 1) позбавлення права керування транспортними засобами, як вид додаткового покарання, має тривалу генезу та наступність у кримінальному законодавстві України (ч. 1 ст. 55 КК); 2) положення ст. 55 КК України, що передбачає призначення цього додаткового покарання на строк до 10 років, суперечить закону, оскільки додаткове покарання за цією статтею передбачається на строк від одного до трьох років; 3) у деяких випадках цей вид покарання (ч. 1 ст. 55 КК) безпідставно зрівняно з аналогічним адміністративним стягненням (ч. 2 ст. 30 КУпАП); 4) це покарання відсутнє в переліку видів покарань, передбачених ст. 51 КК України; 5) указане додаткове покарання не знайшло належної диференціації у санкціях відповідних частин статті 286 КК України; 6) цей вид покарання вимагає законодавчого врегулювання щодо можливості або унеможливлення позбавлення права керування транспортними засобами осіб, які такого права взагалі не мають.

З метою подальшого дослідження цього питання, вважаємо за доцільне визначити даний вид покарання та оптимальні строки його застосування з урахуванням міжнародного досвіду, аналізу соціально-економічних наслідків та дотримання прав людини.

#### **Використані джерела:**

1. Кримінальний кодекс України. Прийнятий 5 квітня 2001 року № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>. (дата звернення: 10.04.2024).

2. Тютогин В. И. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью как вид наказания. Харків : Вища школа, 1982. 145 с.

3. Письменський Є. О. Про призначення додаткового покарання у виді позбавлення права керування транспортним засобом особі, яка на момент вчинення кримінального правопорушення не мала такого права. *Актуальні проблеми юридичної науки. Політико-правові передумови європейської та євроатлантичної інтеграції України* : збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції «Двадцять другі осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 13 жовтня 2023 року). Хмельницький : Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, 2023. С. 266–268.

4. Дудоров О. О., Письменський Є. О. Призначення додаткового покарання у виді позбавлення права обіймати певну посаду або займатися певною діяльністю



особі, яка відповідну посаду не обіймає або відповідною діяльністю не займається (аналіз правових позицій Верховного Суду). *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2023. № 2 (20). С. 62–86.

5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : Закон України від 16.02.2021 р. № 1231-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#n110> (дата звернення: 10.04.2024).

6. Мисливий В. А. Безпілотний автотранспорт як резерв запобігання аварійності. *Наука і правоохорона*. № 1 (39), 2018. С. 158-167.

7. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху». *Апарат Верховної Ради України. Головне науково-експертне управління*. URL : <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/28227> (дата звернення: 10.04.2024).

8. Про правотворчу діяльність : Закон України від 24.08.2023 р. № 3354-IX. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3354-20#Text>. (дата звернення: 10.04. 2024).

9. Кодекс України про адміністративні правопорушення. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984, додаток до № 51, ст. 1122. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>. (дата звернення: 10.04.2024).

10. Про практику застосування судами Української РСР законодавства у справах про автотранспортні злочини : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24 грудня 1982 року № 7. Збірник постанов Пленуму Верховного Суду Української РСР: (1962-1984 р.). Зі змінами і доп. за станом на 31 груд. 1984 р. Відп. ред. О. Н. Якименко. Київ : Політвидав України, 1985. 390 с.

11. 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 р. № 14. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>. (дата звернення: 10.04.2024).

12. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353- XII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. (дата звернення: 10.04. 2024).

13. Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами : постанова Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 20 травня 2009 р. № 511). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>. (дата звернення: 10.04.2024).

14. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 22 січня 2019 року у справі № 708/40/18 (провадження № 51-7569 км 18). URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79383420>. (дата звернення: 10.04.2024).

15. Постанова Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 4 вересня 2023 року у справі № 702/301/20 (провадження № 51-944км023). URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113396675>. (дата звернення: 10.04.2024).

16. Текст проєкту нового Кримінального кодексу України / Draft of the new Criminal Code of Ukraine. Текст проєкту КК України станом на 25.02.2024 р. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code> (дата звернення: 09.06.2024).

**References:**

1. Kryminalnyi kodeks Ukrainy. Pryiniaty 5 kvitnia 2001 roku № 2341-III. (2001) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>. [in Ukrainian].
2. Tiutiuhyn, V. Y. (1982) Lyshenye prava zanymat opredelennye dolzhnomy yly zanymsia opredelenni deiatelnosti kak vyd nakazaniya. Kharkiv : Vyshcha shkola. [in Ukrainian].
3. Pysmenskyi, Ye. O. (2023). Pro pryznachennia dodatkovoho pokarannia u vydi pozbavlennia prava keruvannia transportnym zasobom osobi, yaka na moment vchynennia kryminalnogo pravoporushennia ne mala takoho prava. *Aktualni problemy yurydychnoi nauky. Polityko-pravovi peredumovy yevropeiskoi ta yevroatlantychnoi intehtatsii Ukrainy : zbirnyk tez Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii "Dvadtsiati druhi osinni yurydychni chytannia" (m. Khmelnytskyi, 13 zhovtnia 2023 roku) - Polityko-pravovi peredumovy yevropeiskoi ta yevroatlantychnoi intehtatsii Ukrainy : zbirnyk tez Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii "Dvadtsiati druhi osinni yurydychni chytannia" (m. Khmelnytskyi, 13 zhovtnia 2023 roku)*, 266-268. Khmelnytskyi: Khmelnytskyi universytet upravlinnia ta prava imeni Leonida Yuzkova. [in Ukrainian].
4. Dudorov, O. O., Pysmenskyi, Ye. O. (2023). Pryznachennia dodatkovoho pokarannia u vydi pozbavlennia prava obiiamyt pevnu posadu abo zainiatysia pevnoyu diialnistiu osobi, yaka vidpovidnu posadu ne obiiamaie abo vidpovidnoyu diialnistiu ne zainimaietsia (analiz pravovykh pozytsii Verkhovnoho Sudu). *Visnyk Asotsiatsii kryminalnogo prava Ukrainy - Bulletin of the Criminal Law Association of Ukraine*, 2(20), 62-86. [in Ukrainian].
5. Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnogo rukhu : Za-kon Ukrainy vid 16.02.2021 r. № 1231-IX. (2021) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#n110>. [in Ukrainian].
6. Myslyvi, V. A. (2018) Bezpilotnyi avtotransport yak rezerv zapobihannia avarijnosti. *Nauka i pravookhorona - Science and law enforcement*, 1 (39), 158-167. [in Ukrainian].
7. Vysnovok na proekt Zakonu Ukrainy «Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo posylennia vidpovidalnosti za okremi pravoporushennia u sferi bezpeky dorozhnogo rukhu». (N. d.) *Aparat Verkhovnoi Rady Ukrainy. Holovne naukovo-ekspertne upravlinnia - Apparatus of the Verkhovna Rada of Ukraine. The main scientific and expert administration*. N. p. URL : <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/28227>. [in Ukrainian].
8. Pro pravotvorchu diialnist : Zakon Ukrainy vid 24.08.2023 r. № 3354-IX. (2023) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3354-20#Text>. [in Ukrainian].
9. Kodeks Ukrainy pro administratyvni pravoporushennia. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainiskoi RSR. 1984, dodatok do № 51, st. 1122. (1984) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>. [in Ukrainian].
10. Pro praktyku zastosuvannia sudamy Ukrainiskoi RSR zakonodavstva u spravakh pro avtotransportni zlochyny : Postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainy vid 24 hrudnia 1982 roku № 7. Zbirnyk postanov Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainiskoi RSR: (1962-1984 r.). Zi zminamy i dop. za stanom na 31 hrud. 1984 r. Vidp. red. O. N. Yakymenko. (1985) Kyiv : Polityvdav Ukrainy. [in Ukrainian].
11. Pro praktyku zastosuvannia sudamy Ukrainy zakonodavstva u spravakh pro deiaki zlochyny proty bezpeky dorozhnogo rukhu ta ekspluatatsii transportu, a takozh pro administratyvni pravoporushennia na transporti : Postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainy vid 23.12.2005 r. № 14. (2005) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>. [in Ukrainian].

12. Pro dorozhnii rukh : Zakon Ukrainy vid 30 chervnia 1993 r. № 3353- XII. (1993) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>. [in Ukrainian].

13. Polozhennia pro poriadok vydachi posvidchen vodiia ta dopusku hromadian do keruvannia transportnymy zasobamy : postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 8 travnia 1993 r. № 340 (v redaktsii postanovy Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 20 travnia 2009 r. № 511). (1993) N. p. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text>. [in Ukrainian].

14. Postanova kolehii suddiv Druhoi sudovoi palaty Kasatsiinoho kryminalnoho sudu Verkhovnoho Sudu vid 22 sichnia 2019 roku u spravi № 708/40/18 (provadzhenia № 51-7569 km 18). (2019) N. p. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79383420>. [in Ukrainian].

15. Postanova Kasatsiinoho kryminalnoho sudu Verkhovnoho Sudu vid 4 veresnia 2023 roku u spravi № 702/301/20 (provadzhenia № 51-944kmo23). (2023) N. p. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113396675>. [in Ukrainian].

16. Draft of the new Criminal Code of Ukraine / Tekst proiektu novogo Kryminalnogo kodeksu Ukrainy. (2024). Tekst proiektu KK Ukrainy stanom na 25.02.2024 r. N. p. URL: <https://newcriminalcode.org.ua/criminal-code>. [in Ukrainian].

*Стаття надійшла до редколегії 13.06.2024*

*Myslyvyy V., Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of Information, Economic and Administrative Law at the National Technical University of Ukraine "Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute" (Kyiv, Ukraine)*

## **DEPRIVATION OF THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES AS A TYPE OF CRIMINAL PUNISHMENT IN JUDICIAL PRACTICE**

The deprivation of the right to drive vehicles as a type of criminal punishment is considered. Attention is paid to the genesis of this type of punishment in the criminal legislation of Ukraine and its direct absence in the system of the list of types of punishments, but at the same time it is provided for in Art. 55 of the Criminal Code of Ukraine (CC), which regulates such a type of punishment as deprivation of the right to hold certain positions or engage in certain activities. The deprivation of the right to drive vehicles as an additional punishment in articles 286 and 286-1 of the CC, which provide for criminal liability for violation of traffic safety rules or operation of transport by persons who drive vehicles, and in particular those who commit these acts while intoxicated, is considered. The features of this additional punishment and its application in judicial practice are pointed out. Attention is paid to the shortcomings associated with the legislative regulation of this type of punishment, its inconsistency with the principles of law-making and the need for the legislator to eliminate the indicated omissions. A comparative legal analysis of the criminal law and administrative law regulation of deprivation of the right to drive vehicles as a type of punishment and a measure of administrative-legal punishment, as well as the features of their application, is carried out. The judicial practice related to the transformation of the legal position of the Supreme Court regarding the application of deprivation of the right to drive vehicles to a person who did not have such a right at the time of committing a criminal offense, in view of the validity of this newly chosen approach to the principles of criminal legislation and

criminal liability, is analyzed. Proposals are made regarding the need to improve criminal legislation in the part of the subject of research.

The position of the draft new Criminal Code of Ukraine regarding the classification of the prohibition on using vehicles that create increased danger as restrictive measures is supported.

**Keywords:** punishment, violation of traffic safety rules and operation of transport, deprivation of the right to engage in certain activities, deprivation of the right to drive vehicles.

DOI: 10.33766/2786-9156.106.2.154-167

УДК: 343.9

*Сокуренко В. В., кандидат юридичних наук, доцент кафедри кримінального права та кримінології факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування Одеського державного університету внутрішніх справ (м. Одеса, Україна)*

**e-mail:** 1313sakur@gmail.com

**ORCID iD:** <https://orcid.org/0000-0001-6879-7376>

## КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ СТАНУ ВОЄННО-НАСИЛЬНИЦЬКОЇ ЗЛОЧИННОСТІ ПРОТИ ЦИВІЛЬНОГО НАСЕЛЕННЯ В КОНТЕКСТІ ЗБРОЙНОГО КОНФЛІКТУ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена кримінологічному аналізу стану воєнно-насильницької злочинності проти цивільного населення в контексті міжнародного збройного конфлікту в Україні. Встановлено, що частка воєнних-насильницьких злочинів щодо цивільних осіб у загальній структурі воєнно-насильницької злочинності складає приблизно 70 % від офіційно зареєстрованих статистичних даних. Апроксимовані розрахунки виявили, що кількість офіційно зареєстрованих воєнно-насильницьких злочинів, передбачених ч. 1 ст. 438 КК України, проти цивільного населення у 2022 р. склала 42 271 кримінальне правопорушення, а у 2023 р. – 42 661. З числа зареєстрованих злочинів, передбачених ч. 2 ст. 438 КК України, не менше 95 % припадає на цивільних осіб. За 2022 р. – це близько 5 712 випадків, а у 2023 – 1 751.

Серед воєнно-насильницьких злочинів проти цивільного населення, за даними судової практики, переважають жорстоке поводження у виді погроз умисним вбивством, заподіяння тілесних ушкоджень, катування та незаконне позбавлення волі (74 %). 20,4 % з цих злочинів поєднані з умисним вбивством (ч. 2 ст. 438 КК України). На сексуальне насильство, пов'язане зі збройним конфліктом, припадає 5,6 %. Переважання цивільних осіб серед потерпілих зумовлене їх підвищеною вразливістю, вразливістю, незахищеністю перед представниками окупаційних сил. Водночас ці дані не охоплюють латентну частину. Наголошено, що щонайменше кожен четвертий український військовополонений зазнає жорстокого із собою поводження з боку представників російської федерації. Це латентна частина, яка до звільнення з полону лишається в тіні. Аналогічна ситуація складається і з, так званими, «цивільними полоненими», або «цивільними заручниками». Їх приблизна кількість – 1 600 осіб. Відстоюється думка про те, що подібне поводження із цивільними складає елемент цілеспрямованої державної політики країни-агресора, у зв'язку з чим є підстави