

С.В. Бабанін

кандидат юридичних наук
(Дніпропетровський державний
університет внутрішніх справ)

УДК 343.346

ПІДСТАВИ КРИМІНАЛІЗАЦІЇ ПОРУШЕННЯ ЧИННИХ НА ТРАНСПОРТІ ПРАВИЛ

Досліджено підстави, які зумовлюють обсяг, характер та способи криміналізації порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України) та запропоновано шляхи подальшого удосконалення кримінального законодавства України у цій сфері.

***Ключові слова:** криміналізація, кримінальна відповідальність, безпека руху та експлуатації транспорту, чинні на транспорті правила.*

Исследованы основания, обуславливающие объем, характер и способы криминализации нарушения действующих на транспорте правил (ст. 291 УК Украины) и предложены пути дальнейшего совершенствования уголовного законодательства Украины в этой сфере.

***Ключевые слова:** криминализация, уголовная ответственность, безопасность движения и эксплуатации транспорта, действующие на транспорте правила.*

Researched reason to justify the amount, nature and methods of the criminalization of violations of traffic rules (Article 291 of the Criminal Code of Ukraine) and proposed on this basis, ways of further improving the penal legislation of Ukraine in this sphere.

***Keywords:** criminalization, criminal responsibility, traffic and transport operation safety, operating in transport rules.*

Постановка проблеми. Вчення про соціальну зумовленість кримінальної відповідальності є складовою сучасної теорії кримінального права. Соціально зумовленим є той закон, який є ефективним, тобто виконує охоронні та попереджувальні завдання, а також досягає мети покарання – виправлення винного у злочині і попередження вчинення злочинів іншими громадянами... Не є ефективним той закон, який через наявність конструктивних недоліків не застосовується або рідко застосовується до злочинності, що реально існує [1, с. 74].

Судова статистика свідчить, що ст. 291 КК застосовується досить рідко. За вчинення цього злочину судами засуджується в середньому дві – три особи за рік на кожну область України. Разом з тим статистика МВС України свідчить про поступове зростання середньої кількості злочинів, передбачених цією нормою, що реєструються у кожній області за рік – від одного – трьох у 2001–2006 рр. до семи – дванадцяти у 2007–2011 рр. Проте така кількість зареєстрованих злочинів на фоні зростання кількості транспортних засобів, що перебувають у приватній власності, викликає питання щодо причин порівняно рідкого застосування цієї норми, зокрема, щодо підстав криміналізації діяння, передбаченого нею.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.. Кримінально-правові проблеми злочинів проти безпеки руху

та експлуатації транспорту досліджувалися вченими України, зокрема, О.О. Балобановим, В.І. Борисовим, С.В. Гізімчуком, В.С. Гуславським, В.І. Касинюком, З.Г. Корчевою, О.М. Котовенком, В.А. Мисливим, О.М. Опальченком, В.М. Пруссом, В.П. Тихим та іншими. Питанням криміналізації цих злочинів присвячені дослідження відомих російських вчених. Як зазначає О.І. Коробєєв, криміналізація є процес виявлення суспільно небезпечних форм індивідуальної поведінки, визнання допустимості, можливості та доцільності кримінально-правової боротьби з ними і фіксації їх у законі як злочинних та кримінально караних. Наріжним каменем всієї теорії криміналізації є проблема підстав кримінально-правової заборони, тобто тих правостворюючих факторів, які зумовлюють допустимість, можливість та доцільність визнання суспільно небезпечного діяння злочинним та кримінально караним [2, с. 59, 64].

Мета статті – обґрунтувати підстави, які зумовлюють обсяг, характер та способи криміналізації порушення чинних на транспорті правил, та визначити шляхи подальшого удосконалення кримінального законодавства України.

Виклад основного матеріалу. Ми згодні з тезою про те, що «...суспільна небезпека – необхідна, але зовсім не єдина (і у будь-якому випадку недостатня) підстава криміналізації» [3, с. 106].

Г.А. Злобін під підставами криміналізації розуміє суттєву і раптову зміну соціальної, економічної чи політичної обстановки в результаті виняткових подій чи такий розвиток суспільства, який визначає особливу небезпеку деяких дій, з якими до цього можна було миритися [4, с. 204]. Таким чином, він фактично виокремлює дві узагальнені підстави криміналізації: 1) суттєва і раптова зміна обстановки; 2) розвиток суспільства. Відповідно, ці ж підстави виступають і підставами для декриміналізації діянь, які втратили особливу небезпеку внаслідок зміни обстановки чи розвитку суспільства.

Аналіз історії кримінального законодавства України показує, що законодавець, відповідно до двох зазначених узагальнених підстав криміналізації діянь, у різні періоди неоднаково підходив до вирішення питання криміналізації порушень правил на транспорті. Наприклад, КК УРСР 1922 р. [5] передбачав у ст. 218 відповідальність за невиконання чи порушення правил, встановлених законом чи обов'язковою постановою для охорони порядку і безпеки руху сухопутними, водними та повітряними шляхами сполучення. Така позиція законодавця пояснюється підвищеним ступенем суспільної небезпеки порушень правил на транспорті, незалежно від спричинених наслідків, в умовах встановлення влади Рад і тієї стратегічної ролі транспорту, яка йому відводилася.

На відміну від КК УРСР 1922 р., КК УРСР 1927 р. (в редакції 1929 р.), у зв'язку зі зміною історичних умов (на той час соціальна, економічна і політична обстановки у країні фактично стабілізувалися), передбачив у ст. 96¹ кримінальну відповідальність за порушення правил на транспорті лише за умови спричинення тяжких наслідків. Правонаступниці

цієї норми (ст. 217 КК 1960 р. [6] та ст. 291 КК 2001 р.) також передбачають кримінальну відповідальність за порушення правил на транспорті лише в разі спричинення зазначених у законі наслідків.

Таким чином, законодавець у КК 1927, 1960 та 2001 рр. дійшов висновку, що порушення чинних на транспорті правил без спричинення тяжких наслідків втратило підвищений ступінь суспільної небезпеки, у зв'язку з чим таке порушення було декриміналізоване та переведене до розряду адміністративних правопорушень (наприклад, ст. 103², 108, 109–142 КпАП України).

Стаття 291 КК України є певною мірою «резервною» нормою стосовно ст.ст. 276, 281, 283, 286–288 КК, що встановлюють відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, адже соціальна зумовленість кримінальної відповідальності за злочинне порушення правил на транспорті поряд з існуванням основних складів норм доведена практикою вітчизняного кримінального законодавства.

Розвиток техніки і, зокрема транспорту, на сучасному етапі йде «семимильними» кроками. Постійно зростають швидкість, потужність транспортних засобів, що, у свою чергу, викликає необхідність підвищеного контролю людини за своїми діями у процесі поведінки з транспортними засобами. Так, якщо у 80-ті рр. минулого століття максимально технічно можлива швидкість переважної більшості автомобілів у світі не перевищувала 160 км/год., то на сьогодні цей показник перевищує 200 км/год. Поряд із вдосконаленням існуючих видів транспортних засобів розробляються їх нові види. Наприклад, у ФРН та КНР функціонують швидкісні потяги на магнітній подушці «Трансрапіди», здатні розвивати швидкість до 450 км/год.

Проте розвиток техніки зумовлює зростання кількості спричиненої шкоди (як матеріальної, так і шкоди здоров'ю та життю людини) внаслідок порушень правил безпеки при поведінці з нею. На сучасному етапі розвитку суспільства злочини, вчинені з необережності, за такими наслідками, як загибель і травмування людей, значно перевищують умисні діяння. Особливо поширеними серед них є злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

У середньому в нашій країні кожні 15 хвилин трапляється ДТП і кожні дві години або 12 разів на добу через це гине людина. Рівень смертності внаслідок ДТП на кожні 100 тисяч населення становить 15 осіб, тоді як у Великобританії — 6, а в Німеччині — 8 [7, с. 4–5]. В Україні лише у ДТП за 2007–2011 рр. загинуло 32 тис. 348 людей. Проте у цілому за ці п'ять років спостерігається стійка тенденція до зменшення кількості загиблих на дорогах країни – від 9 тис. 574 людей у 2007 р. до 4 тис. 831 людини у минулому році [8].

Така поширеність порушень правил на транспорті і такі великі людські втрати в державі, де людина, її життя і здоров'я визнаються найвищою соціальною цінністю, безумовно, потребують вжиття відповідних заходів, у тому числі й удосконалення кримінально-правового захисту

безпеки руху транспорту.

Зазначимо, що держава має можливість впливати кримінально-правовими засобами на посягання проти функціонування транспорту, оскільки такі об'єктивні ознаки такого посягання, як сам факт порушення правил на транспорті, його наслідки у вигляді заподіяння шкоди здоров'ю або життю людини достатньо просто фіксуються наявними у розпорядженні правоохоронних органів засобами (технічними, медичними тощо) і, відповідно, виявляються і доказуються в ході слідства.

Окремим питанням постає необхідність встановлення кримінальної відповідальності за спричинення матеріальної шкоди при порушенні чинних на транспорті правил. На наш погляд, сьогодні суспільна психологія не визнає спричинення такої шкоди як ознаки злочину. До речі, загальна норма – ст. 196 КК України – встановлює відповідальність за необережне знищення або пошкодження майна лише у випадку, якщо цим діянням спричинено тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей.

Недоцільність криміналізації заподіяння великої матеріальної шкоди внаслідок порушення чинних на транспорті правил підтверджується судовою практикою – серед вивчених 108 кримінальних справ лише одна була пов'язана із її заподіянням.

Наведені положення дозволяють погодитися із переліком факторів, які зумовлюють обсяг, характер та способи криміналізації транспортних злочинів, до яких належать: а) розвиток (особливо на сучасному етапі НТР) суспільних відносин у сфері використання нових видів транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки; б) необхідність кримінально-правового захисту цих відносин; в) поява нових видів суспільно небезпечних діянь, які посягають на безпеку функціонування транспортних засобів; г) високий ступінь суспільної небезпеки таких діянь, що виражається насамперед у спричиненні (чи можливості спричинення) значної матеріальної шкоди; д) відносна розповсюдженість посягань на безпеку функціонування транспорту, їх типовість та можливість впливу на них кримінально-правовими засобами; е) несприятливий стан та динаміка транспортних правопорушень у країні; ж) наявність у сфері транспортних правопорушень широкого кола нормативно закріплених правил безпеки; з) наявність системи соціального контролю, яка дозволяє виявляти факти порушень таких правил, і системи кримінальної юстиції, спроможної реагувати на них; і) досягнутий на даний момент рівень суспільної психології та правосвідомості у цій сфері [9, с. 191].

Погоджуючись у цілому із запропонованою вище класифікацією підстав кримінально-правової заборони порушень правил на транспорті, ще раз зазначимо, що, на наш погляд, високий ступінь суспільної небезпеки таких діянь слід перш за все пов'язувати із спричиненням (чи можливістю спричинення) шкоди здоров'ю та життю людини, а не зі значною матеріальною шкодою.

Розглянемо питання щодо необхідності введення до КК одразу кількох статей, що передбачають відповідальність за необережне спричи-

нення тяжких наслідків при порушенні правил безпеки руху або експлуатації транспорту.

З приводу існування у КК України 1960 р. та КК республік колишнього СРСР норм про відповідальність за порушення на транспорті правил безпеки руху або експлуатації транспорту, які, по суті, не становлять підвищеної суспільної небезпеки, наприклад, створюють лише загрозу спричинення великої матеріальної шкоди, А. Нерсесян зазначав: «Така атака законодавця з широким використанням загрози покарання, безумовно, мало що могла дати, і це знайшло своє підтвердження у житті – з року в рік невідомо зростає кількість транспортних злочинів, що вчиняються, як правило, цілком законослухняними громадянами. У зв'язку з цим доцільне аксіоматичне нагадування про економну, стриману витрату кримінально-правових заходів, необхідність перенесення центру ваги у справі попередження на інші заходи соціального контролю, недостатня ефективність яких призвела до такого стану... «Перевантаженість» кримінальних кодексів малозначними злочинами стирає межу між діяннями, що мають дійсно підвищену суспільну небезпеку, і тими, в яких ця властивість є незначною. Цим знижується ефективність у цілому усього закону» [10, с. 17]. П.С. Дагель також зазначав, що «вряд чи доцільно безмежно збільшувати кількість складів необережних злочинів у зв'язку зі збільшенням кількості джерел підвищеної безпеки, адже можливий й інший шлях: конструювання узагальнених складів, які включають загальні ознаки «технічних злочинів»» [11, с. 130].

Погоджуючись у цілому з такою позицією, зазначимо, що занадто узагальнені норми про «технічні злочини» можуть призвести до неоднакового їх тлумачення, оскільки будуть відсутні чіткі межі сфери дії цих норм. Тому при конструюванні розглядуваних складів злочинів слід виважено підходити до можливості і доцільності узагальнення певних їх елементів. На наш погляд, чітке відмежування «технічних злочинів» за видами джерел підвищеної безпеки (транспортні засоби, середовище руху тощо) не повинно викликати сумнівів, оскільки такий розподіл встановлює сферу дії конкретних кримінально-правових норм і сприяє усуненню помилок при їх застосуванні.

Усі транспортні засоби розглядаються як джерела підвищеної безпеки завдяки своїм фізичним властивостям: потужності, вазі, швидкості тощо. Тому при порушенні правил на різних видах транспорту існує потенційна ймовірність настання відповідних суспільно небезпечних наслідків. Отже, на наш погляд, цілком виправдана наявність у КК України загальних норм, що охороняють суспільні відносини безпеки руху від злочинних посягань на залізничному, повітряному, водному, автомобільному та інших видах транспорту. Разом з цими нормами, що встановлюють відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, розроблено та прийнято норму, яка передбачає відповідальність за інші, не охоплені зазначеними нормами випадки порушення на транспорті правил.

Аналіз практики застосування норми, викладеної у ст. 291 КК, та інших норм, що передбачають відповідальність за злочинне порушення правил безпеки на транспорті, вивчення історичного досвіду боротьби з цими діями свідчать, що порушення є досить поширеними на всіх видах транспорту. Отже, майже поодиноке застосування ст. 291 КК не може бути підставою для декриміналізації цього діяння. Тому слід розглянути інші можливі причини такого стану, яких, на наш погляд, декілька.

Оскільки суб'єктом цього злочину виступають, зокрема, пішоходи, то у випадках порушення останніми правил безпеки руху транспорту, що спричиняють суспільно небезпечні наслідки, у них є значно більше можливостей зникнути з місця події і в подальшому не бути встановленими правоохоронними органами, аніж у водіїв механічних транспортних засобів. Доказування вини пішохода у порушенні правил на транспорті також відрізняється від доказування вини водія транспортного засобу, оскільки останній має значно більше обов'язків щодо забезпечення руху транспорту і в першу чергу правоохоронні органи встановлюють наявність чи відсутність вини у діях саме водія.

Ще однією причиною низької ефективності застосування ст. 291 КК є, на наш погляд, недосконалість законодавчої техніки при її конструюванні, зокрема, невизначеність видів транспорту, на яких чинні правила, вказані у диспозиції норми, використання оціночного поняття «інші тяжкі наслідки», відсутність диференціації відповідальності за цей злочин залежно від спричинених суспільно небезпечних наслідків.

Висновки. Автор підтримує загальновідому класифікацію факторів, які визначають обсяг, характер та способи криміналізації порушень чинних на транспорті правил, до яких належать: а) розвиток суспільних відносин у сфері використання нових видів транспортних засобів як джерел підвищеної небезпеки; б) необхідність кримінально-правового захисту цих відносин; в) поява нових видів суспільно небезпечних діянь, які посягають на безпеку функціонування транспортних засобів; г) високий ступінь суспільної небезпеки таких діянь, що виражається насамперед у спричиненні шкоди здоров'ю та життю людини; д) певна розповсюдженість посягань на безпеку функціонування транспорту, їх типовість та можливість впливу на них кримінально-правовими засобами; е) несприятливий стан та динаміка транспортних правопорушень у країні; ж) наявність у сфері транспортних правопорушень широкого кола нормативно закріплених правил безпеки; з) наявність системи соціального контролю, яка дозволяє виявляти факти порушень таких правил, і системи кримінальної юстиції, спроможної реагувати на них.

Діяння, пов'язані зі спричиненням або можливістю спричинення великої матеріальної шкоди внаслідок порушення чинних на транспорті правил, не становлять підвищеного ступеня суспільної небезпеки, а отже – не підлягають криміналізації.

Підхід, використаний законодавцем у чинному КК України, згідно з яким поряд із нормами, що відображають специфіку конкретних суспі-

льно небезпечних діянь у сфері охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, передбачено кримінально-правову норму, яка встановлює відповідальність за порушення чинних на транспорті правил, слід вважати цілком обґрунтованим.

Одними з причин низької ефективності застосування ст. 291 КК є використання законодавцем при конструюванні диспозиції норми оціночного поняття, відсутність диференціації відповідальності за цей злочин залежно від спричинених суспільно небезпечних наслідків, а тому вона потребує подальшого вдосконалення.

Бібліографічні посилання

1. Курс уголовного права. Том 1. Общая часть: Учение о преступлении : учебник для вузов / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжковой. – М., 2002.
2. Коробеев А.И. Советская уголовно-правовая политика: проблемы криминализации и пенализации / А.И. Коробеев. – Владивосток, 1987.
3. Злобин Г.А. Некоторые теоретические вопросы криминализации общественно опасных деяний / Г.А. Злобин, С.Г. Келина // Проблемы правосудия и уголовного права : собр. науч. трудов. – М., 1978. – С. 102–119.
4. Основания уголовно-правового запрета. Криминализация и декриминализация / [П.С. Дагель, Г.А. Злобин, С.Г. Келина и др.]; отв. ред.: В.Н. Кудрявцев, А.М. Яковлев. – М., 1982.
5. Уголовный кодекс советских республик : практический комментарий. – К., 1924.
6. Кримінальний кодекс Української РСР // ВВР Української РСР. – 1961. – № 2. – Ст. 14.
7. Невигаданий екстрим, або автошляхи як фактор демографічної кризи // Моменти. Додаток до газети МВС України „Іменем закону” № 4 (5598). – 2008. – № 1 (17).
8. Державна служба статистики України. Статистична інформація. Транспорт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.
9. Коробеев А.И. Советская уголовно-правовая политика: проблемы криминализации и пенализации / А.И. Коробеев. – Владивосток, 1987.
10. Нерсисян А. О декриминализации в советском уголовном праве / А. Нерсисян // Социалистическая законность. – 1990. – № 3. – С. 17–19.
11. Дагель П.С. Неосторожность: уголовно-правовые и криминологические проблемы / П.С. Дагель. – М., 1977.

Надійшла до редакції 22.11.2012

Є.М. Блажівський

кандидат юридичних наук

(Національна академія прокуратури України)

УДК 343.9

ПРИЧИНИ ТА УМОВИ ЗЛОЧИНІВ: ПОНЯТТЯ І КЛАСИФІКАЦІЯ

Статтю присвячено розробці прикладного поняття причин та умов, що сприяють вчиненню злочину, а також їх класифікації на основі різних підстав та за допомогою різних критеріїв.

Ключові слова: злочин, причини та умови, класифікація.

Статья посвящена разработке прикладного понятия причин и условий, способствующих совершению преступления, а также их классификации на