

ОСОБЛИВОСТІ ПОКАРАННЯ ЗА ВЧИНЕННЯ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО В СТАТТІ 288 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Від того, наскільки ефективним буде відбування покарання, залежить і реалізація принципу гуманізації виконання вироку, і застосування умовно-дострокового звільнення, і рецидив, зокрема злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту. Сьогодні система виконання покарань повинна будуватися на досягненнях світової теорії та практики, враховуючи особливості українського законодавства, особливо в частині призначення покарання.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Проблеми гарантування безпеки дорожнього руху неодноразово розглядалися вченими технічних і юридичних наук, у результаті плідної праці яких створена система технічних і правових засобів запобігання загрозам завдання шкоди. Серед них варто назвати В.Ф. Бабкова, В.І. Борисова, В.Я. Буйленко, А.П. Васильєва, Г.І. Грінченка, М.С. Грінберга, В.С. Гуславського, М.І. Коржанського, А.І. Коробєєва, Б.А. Курінова, В.Н. Кузнецова, Л.Я. Лагунова, І.П. Лановенко, В.А. Мисливого, М.В. Немчинова, В.С. Орлова, Д.С. Самойлова, В.П. Тихого, Я.В. Хом'яка й інших. Загальнотеоретичні питання щодо забезпечення дорожнього руху розглядали такі вчені, як: В.І. Борисов, С.Б. Гавриш, С.В. Гизимчук та ін.

Формулювання завдання дослідження. Мета статті – розкрити і дослідити особливості покарання за вчинення злочину, передбаченого в статті 288 Кримінального кодексу (далі – КК) України.

Виклад основного матеріалу. Покарання (зокрема, за злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту) має дуалістичний

характер, бо, з одного боку, воно передбачає кару та відплату за вчинений злочин, а з іншого – виправлення засудженого і соціальне відновлення його особистості, що слушно вважається важливим прийомом боротьби зі злочинністю, насамперед в аспекті забезпечення його невідворотності, захисту прав, свобод та інтересів людини [1, с. 410].

Суддя для правомірного розсуду під час призначення покарання за злочин щодо безпеки дорожнього руху повинен мати критерії оцінки, щоб взяти до уваги ті обставини й особливості справи, які мають значення для вибору індивідуального ефективного заходу кримінально-правового впливу.

Сьогодні актуальна думка П.С. Матишевського щодо побудови санкції і диспозиції, який зазначав, що санкція містить законодавчо визначену модель можливого покарання за вчинення будь-якого злочину, у диспозиції суспільна небезпечність посягання виражається через ознаки складу злочину, а в санкції – через вид і розмір покарання [2, с. 213].

Саме від чітко сформованої конструкції кримінально-правової санкції і залежить суддівський розсуд під час призначення покарання. Відсутність єдності в підході науковців до даної проблеми зумовлює актуальність питання визначення мінімальних і максимальних меж санкцій. Науковці неодноразово робили спробу довести нагальну потребу звуження мінімальних і максимальних меж покарання у виді позбавлення волі [3, с. 79].

Чинне кримінальне законодавство всі злочини поділяє на чотири види (ст. 12 КК України): 1) злочином невеликої тяжкості є злочин, за який передбачене покарання у виді позбав-

лення волі на строк не більше двох років, або інше, більш м'яке покарання, за винятком основного покарання у виді штрафу в розмірі понад три тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; 2) злочином середньої тяжкості є злочин, за який передбачене основне покарання у виді штрафу в розмірі не більше десяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення волі на строк не більше п'яти років; 3) тяжким злочином є злочин, за який передбачене основне покарання у виді штрафу в розмірі не більше двадцяти п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення волі на строк не більше десяти років; 4) особливо тяжким злочином є злочин, за який передбачене основне покарання у виді штрафу в розмірі понад двадцять п'ять тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, позбавлення волі на строк понад десять років або довічне позбавлення волі [4, с. 129]. Щодо цього питання є різні і неоднозначні думки в науковій літературі.

Як доречно зазначає Ю.А. Дорохіна, під час законотворчої діяльності необхідно враховувати положення закону, де величина санкції повинна відображати дійсний характер і ступінь суспільної небезпечності злочину, особливого значення це набуває під час формування санкцій норм [5, с. 632].

Варто звернути увагу на досвід інших країн, наприклад, Франції, Італії, Іспанії, Сполучених Штатів Америки (далі – США). Для деяких країн історично характерними є більш детальна диференціація кримінальної відповідальності в кримінальному законодавстві і покарання за злочини, зокрема проти безпеки руху, та чіткі приписи для суддів у сфері індивідуального покарання [6, с. 12]. Так, американська кримінально-правова доктрина закріплює підхід, в якому положення законодавства заздалегідь передбачають вид і розмір покарання, що відповідають тяжкості вчиненого злочину і характеристиці особи винного. А механізм призначення покарань має особливу практику: є Комісія США із

призначення покарань, що дозволяє уникнути зловживання з боку суддівського корпусу і допомагає призначати покарання в єдиних межах щодо визначення їхніх видів і розмірів [7, с. 272–273].

Отже, у законодавстві США під час призначення покарання ступінь тяжкості діяння визначається на основі рівня конкретного злочину, установленого з урахуванням обтяжуючих чи пом'якшуючих обставин.

Так, у Кримінальному законі 1960 р. не було окремої статті, що встановлювала б кримінальну відповідальність за порушення правил, норм і стандартів щодо забезпечення дорожнього руху, але відомо, що в ст. 78 КК 1960 р. зазначено, що умисне зруйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, яке спричинило або могло спричинити аварію поїзда, судна або порушення нормальної роботи транспорту і зв'язку, каралося позбавленням волі на строк від трьох до п'ятнадцяти років [8].

У ст. 288 чинного Кримінального кодексу визначено, що порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, вчинене особою, відповідальною за будівництво, реконструкцію, ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особою, яка виконує такі роботи, якщо це порушення спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, карається штрафом від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, а тяжке тілесне ушкодження або смерть караються обмеженням волі на строк до п'яти років чи позбавленням волі на строк до п'яти років. Згідно зі ст. 78 КК 1960 р., покарання було більш суворим, штраф взагалі не передбачався, злочин карався позбавленням волі на строк від трьох до п'ятнадцяти років [8].

На підставі проведеного аналізу можна зазначити застосування здебільшого гуманістичного підходу під час розроблення кримі-

нально-правових санкцій у Кримінальному кодексі 2001 р. [9]. Пом'якшення відповідальності за злочини щодо дорожнього руху стало можливим в умовах ліберального підходу. Але зазначимо, що використання новел КК України щодо санкцій даного злочину не мало бажаного ефекту, оскільки на сучасному етапі не усунуто соціальні причини корисливої злочинності.

Практика призначення покарання за злочин щодо порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху, у зв'язку з поширенням даного злочину є одним з індикаторів соціальної зумовленості, логічної узгодженості і соціальної справедливості будь-яких санкцій, тому необхідно розширити коло аргументів щодо деяких змін до ст. 288 КК України. Необхідно критично оцінити рішення законодавця і віднайти способи підвищення ефективності притягнення до кримінальної відповідальності.

Найбільш цікавим для нашого дослідження є аналіз видів покарань за злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту. Зокрема, у санкціях статей р. XI Особливої частини КК України передбачені такі види покарань.

Основні види:

- а) виправні роботи (ст. 276);
- б) штрафи (ст. ст. 277, 279, 280–287, 288, 289–292);
- в) позбавлення волі (ст. 278).

Додаткові види:

- обмеження волі (ст. ст. 276, 277, 282, 289);
- виправні роботи (ст. ст. 279, 280, 282–288, 290–292);
- арешт (ст. 281);
- позбавлення волі (ст. 281).

Основні та додаткові (змішані) види:

- позбавлення права обіймати посади (ст. 287);
- позбавлення права керувати транспортними засобами (ст. 286) [9].

На нашу думку, такі санкції все ж таки дозволяють досягти мети покарання щодо осіб, які засуджені за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, оскільки дослі-

джувані порушення є злочинами як невеликої тяжкості, так і більш тяжкими. Але наявні й недоліки. Розглянемо кожен вид покарання щодо ст. 288 КК України й окремі помилки, що трапляються в судовій практиці під час призначення.

У процесі судових розглядів кримінальних проваджень щодо порушення правил, норм і стандартів наявні помилки. Так, на практиці слідчі закривають кримінальні провадження, хоча під час досудового слідства та закриття кримінальної справи спостерігаються процесуальні порушення, а саме: про закінчення слідства ніхто не повідомляє сторони провадження, досудовим слідством не досліджуються всі обставини справи, наприклад, за даними матеріалами справи часто не зрозуміло, чи відбулося би зіткнення і настав би негативний наслідок – смерть людей, з огляду на те, що дорога посипана протижеледною сумішшю, вплинула би сила динаміки з урахуванням маси автомобілів на їх рух на дорозі, посипаній протижеледною сумішшю (Справа № 4–61/11).

Часто досудовим слідством не встановлюється причинно-наслідковий зв'язок між діями водіїв транспортних засобів, не враховується момент зіткнення транспортних засобів, сліди гальмування, площа зіткнення та пошкодження транспортних засобів, динаміка руху транспортних засобів – до зіткнення і після нього, навіть не проводять комплексну автотехнічну трасологічну експертизу. І головне, ніхто не враховує, чи відповідає дорога стандарту, не враховується гальмівний шлях автомобілів, які потрапили в ДТП, та їхня маса. Кримінальне правопорушення розглядається як адміністративне правопорушення.

Арцизьким районним судом Одеської області 2014 р. розглянуто справи за ст. ст. 286 та 289 КК України стосовно 3 осіб, провадження щодо яких перебували в суді, і винесено 3 вироки. 2016 р. У Ємільчинському районному суді Житомирської області розглянуто 5 справ за ст. 286 КК України,

2 – за ст. 289, винесено вироків відповідно. Заставнівським районним судом Чернівецької області протягом 2017 р. розглянуто 92 кримінальні справи щодо 94 осіб, з яких: засуджено – 57, закрито провадження – щодо 35 осіб, застосовано примусові заходи медичного характеру – щодо 1 особи; застосовано примусові заходи виховного характеру – щодо 1 особи [11]. 2017 р. зазначеного 10 злочинів проти безпеки руху, а засуджено було 8 осіб. Дані факти вказують на те, що криміногенна обстановка в районі залишається складною і потребує вжиття органами поліції та прокуратури в Чернівецькій області профілактичних мір із боротьби зі злочинністю. Як зазначено у Звіті, якщо 2016 р. найбільшого поширення набули злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту, злочини проти життя та здоров'я особи, то 2017 р. тенденція змінилася, на першому місці – злочини, пов'язані з незаконним заволодінням транспортними засобами. Основним видом покарання залишається штраф.

Як вбачається з матеріалів справи № 11/793/687/13 [12], обвинувачений виправданий за відсутності в його діях складу злочину щодо порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху. Обвинувачений, який знав вимоги своєї посадової інструкції, з якою він ознайомлений, порушив правила, норми і стандарти, що стосуються забезпечення дорожнього руху, на дільниці автодороги Бориспіль – Дніпропетровськ – Запоріжжя, на 117 км, яка, відповідно до наказу № 190 від 10 жовтня 2007 р. Відкритого акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України»», ДП «Черкаський облавтодор», філії «Золотоніська дорожньо-експлуатаційна дільниця», за ним закріплена, а саме в порушення вимог п. п. 3.1.1, 3.1.2 ДСТУ 3587–97, неналежною організацією роботи дільниці з утримання закріпленої ділянки дороги, допустив наявність на проїзній частині вибоїн, напливів та інших ушкоджень, які ускладнювали рух транспортних засобів,

а також, з огляду на третю категорію вказаної автодороги, за допустимої глибини вибоїн на ній – 0,04 м допустив наявність окремих вибоїн глибиною 0,08 м. Характер зазначених пошкоджень свідчить про тривалість її експлуатації і порушення терміну ліквідації вибоїн на проїзній частині, який для даної категорії дороги не повинен перевищувати 7 діб (для весняно-осіннього періоду). Також в порушення п. п. 10.3.14, 10.5.25, 10.9.5 ДСТУ 4100–2002 за невідповідності дорожніх умов нормативним вимогам не було встановлено належне ступінчате обмеження швидкості транспортних засобів для забезпечення руху, відсутні дорожні знаки 1.12 «Вибоїна» за 220 м до місця ДТП та на 116 км, з табличкою 7.2.1 «Зона дії 2 км». Зазначене не відповідало нормативним вимогам та спричинило неналежне інформування водіїв транспортних засобів про фактичне розташування пошкоджень ділянки дороги.

Внаслідок вказаних порушень відбулася дорожньо-транспортна пригода. Як видно з матеріалів даної справи, органи досудового слідства не надали доказів щодо порушення п. п. 10.3.14, 10.5.25, 10.9.5 ДСТУ 4100–2002.

У вирокі Мукачівського міськрайонного суду Закарпатської області від 25 листопада 2015 р. обвинуваченого визнано невинним у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 288 КК України, та виправдано у зв'язку з недоведеністю скоєння ним кримінального правопорушення [13].

Як слушно зазначає Ю.А. Дорохіна, у чинному Кримінальному кодексі України найпоширенішим кримінальним покаранням є позбавлення волі [5, с. 645]. Вважається, що позбавлення волі є найефективнішим і універсальним засобом досягнення мети покарання. Але сьогодні цей підхід привів до того, що виправно-трудові установи переповнені. Ці установи не можуть забезпечити належне виконання функцій виправлення і перевиховання засуджених. Особливо це стосується тих, хто вчинив злочин вперше. У травні 2016 р. ухвалено рішення про ліквідацію

Державної пенітенціарної служби України, створеної 2010 р., з покладенням її функцій на Міністерство юстиції. Процес ліквідації проходить із затримками, нині стан виправно-трудових установ погіршився.

Але ж у всьому світі покарання у виді позбавлення волі є засобом захисту суспільства від конкретної особи, тобто є одним із державних впливів на злочинність. Як вбачається із ч. 1 ст. 63 КК України, покарання у виді позбавлення волі полягає в ізоляції засудженого та поміщенні його на певний строк до кримінально-виконавчої установи закритого типу. Отже, не зазначається, від чого ізолюють винну особу (від оточення, від зовнішнього світу). Н.А. Сторчак зауважує, що вважати даний зміст визначеним

неможливо, бо зазначено не саму сутність, а лише один бік даного змісту покарання (ізоляція і засіб її досягнення) [14]. Далі автор зазначає, що кримінальний закон не містить поняття цілей покарання, а тільки їх перелічує, це вироблено теорією кримінального права. У теорії кримінального права по-різному формулюються цілі покарання, зокрема і позбавлення волі, але майже всі фахівці схильні до того, що позбавлення волі має цілі загальної та спеціальної превенції і виправлення.

Висновки. Відповідно до розглянутих справ, можна зробити висновок щодо складності доведення даного складу злочину. Наголошуємо на доцільності введення особливої методики розгляду даної категорії справ.

Анотація

У статті зауважено, що під час судових розглядів кримінальних проваджень щодо порушення правил, норм і стандартів наявні помилки. Зазначено складність доведення складу досліджуваного злочину. Зроблено висновок про доцільність введення особливої методики розгляду даної категорії справ.

Ключові слова: убезпечення дорожнього руху, методика, особливості покарання.

Аннотация

В статье акцентировано внимание на том, что во время судебных разбирательств уголовных производств о нарушении правил, норм и стандартов допускаются ошибки, а также на сложности доказательства состава исследуемого преступления. Сделан вывод о целесообразности введения особой методики рассмотрения данной категории дел.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, методика, особенности наказания.

Zvonenko O.O. Peculiarities of the punishment for the commission of a crime, stipulated in Article 288 of the Criminal Code of Ukraine

Summary

The article focuses attention on the fact that in the course of judicial proceedings of criminal proceedings in violation of rules, norms and standards, mistakes are made and the complexity of bringing this structure into consideration is committed. The conclusion is made of the feasibility of introducing a special methodology for considering this category of cases.

Key words: traffic safety, methodology, peculiarities of punishment.

Список використаних джерел:

1. Денисова Т.А. Покарання в системі протидії злочинності. Вісник асоціації кримінального права. 2013. № 1. С. 409–423.
2. Матишевський П.С. Кримінальне право України: Загальна частина: підруч. для студ. юрид. вузів і фак. К.: А. С. К., 2001. 352 с.

3. Ласточкина Р.М. О критериях индивидуализации наказания как гарантии интересов личности и правосудия. Проблемы охраны прав граждан в сфере борьбы с преступностью. Иваново, 1980. С. 213.
4. Карпец И.И. Наказание. Социальные правовые и криминологические проблемы. М.: Юрид. лит., 1973. С. 24.
5. Коржанский Н.И. Объект и предмет уголовно-правовой охраны. М.: Акад. МВД СССР, 1980. С. 129.
6. Дорохіна Ю.А. Злочини проти власності. Теоретико-правове дослідження: моногр. К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2016. 744 с.
7. Полянський Є.Ю. Призначення покарання за кримінальним правом США: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Одеса, 2007. С. 12.
8. Савченко А.В. Кримінальне законодавство України та федеральне кримінальне законодавство Сполучених Штатів Америки: комплексне порівняльно-правове дослідження: моногр. К.: КНТ, 2007. С. 272–273.
9. Кримінальний кодекс 1960 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2001-05>.
10. Кримінальний кодекс України 2001 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
11. Данні з ДСА. Звіт судів першої інстанції за 2014 р. URL: https://court.gov.ua/userfiles/file/Sud1502/Zvit_1piv_2014/1-1_492_2_14.pdf.
12. Аналіз стану здійснення правосуддя Заставнівським районним судом Чернівецької області за 2017 р. URL: https://zs.cv.court.gov.ua/sud2404/pokazniki-diyalnosti/work_results/489261.
13. Справа № 11/793/687/13. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/61726881>.
14. Справа № 303/2159/14-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/61508802#>.
15. Сторчак Н.А. Поняття позбавлення волі на певний строк. Форум права. 2017. № 10. С. 247–253. URL: <https://zenodo.org/record/1168786#.WzZZaNIzbIU>.