

НЕДОЛІКИ ПРОЕКТУ ЗАКОНУ ПРО ДОПОВНЕННЯ СТ. 286 КК УКРАЇНИ НОРМОЮ ЩОДО ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ТА РИЗИКИ ЙОГО УХВАЛЕННЯ

Багіров С. Р.,
*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального
та кримінального процесуального права
Національного університету «Києво-Могилянська академія»,*

У статті проаналізовано якість законопроекту номер 10236 від 17.04.2019 р., поданого народним депутатом України І.О. Лапіним, в якому пропонується внести доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху.

Акцентовано увагу на низці недоліків та кримінально-правових ризиків, які містить цей законопроект.

В статті проаналізовано якість законопроекту номер 10236 від 17.04.2019 г., поданого народним депутатом І.А. Лапиным, в якому пропонується внести доповнення до статті 286 Уголовного кодексу України по поводу ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения.

Внимание акцентируется на недостатках и уголовно-правовых рисках, которые содержит данный законопроект.

The article analyzes the quality of the bill number 10236 dated 04.17.2019 submitted by the People's Deputy of Ukraine I. O. Lapin, in which it is proposed to amend Article 286 of the Criminal Code of Ukraine regarding liability for violation of traffic safety rules.

Attention focuses on the shortcomings and criminal risks associated with this bill.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, порушення правил безпеки, учасник дорожнього руху, звільнення від кримінальної відповідальності, причинний зв'язок, кримінально-правовий ризик.

Постановка проблеми. 18–19 квітня 2019 року у засобах масової інформації нашої держави було повідомлено про законопроект номер 10236 від 17.04.2019 р., поданий народним депутатом України І.О. Лапіним (посв. № 237), в якому пропонується внести доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху. Наведемо текст цього законопроекту:

«І. Доповнити статтю 286 Кримінального кодексу України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25–26, ст. 131) частиною четвертою такого змісту:

«4. Звільняється від кримінальної відповідальності особа за вчинення злочину, передбаченого частинами першою-третьою цієї статті, крім порушення правил експлуатації транспорту, якщо такий злочин вчинено у зв'язку з порушенням правил безпеки дорожнього руху іншими учасниками дорожнього руху або внаслідок незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів» [1].

У пояснювальній записці до проекту Закону України «Про внесення доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху» автор привертає увагу до таких обставин, які обґрунтовують необхідність прийняття законопроекту.

По-перше, автор посилається на рішення Конституційного Суду України, а також Європейського суду з прав людини, в яких, зокрема, йдеться про необхідність дотримання принципу правової визначеності.

По-друге, стверджується, що вказаний принцип фактично не діє у процесі притягнення водіїв до відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху. «Наприклад, – зазначається у

пояснювальній записці – відповідно до підпункту «б» пункту 2.3 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, водій зобов'язаний, зокрема, бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну. Пунктом 12.3 вказаних Правил передбачено, що у разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечною для інших учасників руху об'їзду перешкоди» [1].

По-третє, зазначається, що «у законодавстві не враховується той факт, що особа може порушити правила дорожнього руху вимушено, через створення аварійної ситуації іншими учасниками дорожнього руху, або ж внаслідок неналежного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів. На практиці це призводить до притягнення до кримінальної відповідальності водіїв за порушення правил безпеки дорожнього руху навіть у тих ситуаціях, в яких водій об'єктивно не міг запобігти заподіяння тілесних ушкоджень або загибелі іншої особи» [1].

Варто підкреслити, що в пояснювальній записці до згаданого законопроекту автором актуалізовано розгляд важливого і вельми складного питання кримінальної відповідальності водіїв транспортних засобів. Проблеми, позначені автором законопроекту, існують уже довгий час і поки що не мають задовільного розв'язання. Тому спробу постановки до обговорення цих питань у цілому слід схвалити. Водночас позитивне ставлення до постановки проблеми не означає, що запропоноване у цій законодавчій ініціативі її розв'язання є обґрунтованим і досконалим. На погляд автора цієї статті, запровадження до кримінального законодавства положень, які містить цей законопроект, не розв'яже проблеми, про які йшлося, а навпаки, лише заплутає і без того непросту ситуацію та створить істотні правові ризики.

Аналіз останніх досліджень. Оскільки згадані пропозиції щодо доповнення ст. 286 КК України відповідними нормами є цілком новітнім явищем законопроектної діяльності Верховної Ради України, зрозуміло, що останні наукові дослідження з цього питання навряд чи можуть бути виявлені. Попри це, для аргументації власних позицій автор статті скористався наявною кримінально-правовою літературою, де викладені відповідні теоретичні положення. Йдеться про наукові праці таких авторів, як Ю.В. Баулін [2], М.Й. Коржанський [3], В.А. Мисливий [4], А.А. Музика [5], П.В. Хряпінський [6], та деяких інших.

Метою цієї статті є формулювання неупереджених висновків про якість та наукову обґрунтованість згаданого законопроекту та висвітлення ризиків, які може викликати його ухвалення.

Виклад основного матеріалу. Видається, що критичні міркування щодо аналізованої законодавчої ініціативи можуть бути спрямовані одразу по кількох її аспектах. Розпочнемо розгляд з більш детального аналізу запропонованого ініціаторами законопроекту обґрунтування необхідності його прийняття.

Про послідовність і логіку міркувань ініціаторів законопроекту.

Судячи з пояснювальної записки, зміст деяких норм Правил дорожнього руху України (далі – ПДР) критикується як такий, що не відповідає принципу правової визначеності. Необхідно визнати – для такої критики є підстави. Дослідники автотранспортних злочинів, практичні працівники, що спеціалізуються у цій сфері або стикалися під час роботи з юридичними аспектами захисту у справах про автотранспортні злочини, інші спеціалісти привертають увагу до недосконалих положень норм ПДР. У такому разі виникають закономірні питання:

1) якщо положення ПДР не відповідають принципу правової визначеності, то чому ініціатори законопроекту не пропонують більш вдале формулювання відповідних норм ПДР, яке могло б усунути або, принаймні, знизити правову невизначеність?

2) чому замість ревізії положень ПДР, які з огляду на бланкетний характер диспозиції кримінально-правових норм, що містяться у ст. 286 КК України, мали б зазнати первинного удосконалення, ініціатори законопроекту намагаються розв'язати проблему шляхом запровадження спеціальної кримінально-правової норми щодо звільнення від кримінальної відповідальності?

Автору цієї статті наведені кроки ініціаторів законопроекту видаються непослідовними і такими, що позбавлені логіки.

Потребує відповідного коментування ще один аргумент з пояснювальної записки. Автори законопроекту зазначають: «На практиці це призводить до притягнення до кримінальної відповідальності водіїв за порушення правил безпеки дорожнього руху навіть у тих ситуаціях, в яких водій об'єктивно не міг запобігти заподіяння тілесних ушкоджень або загибелі іншої особи» [1]. Дійсно, на практиці таке може бути. У будь-якій категорії кримінальних справ може бути несправедливе і незаконне засудження. Проте за умови якісного здійснення захисту, і коли той факт, що водій об'єктивно не міг запобігти заподіяння відповідних наслідків, підтверджується належними доказами, це є свідченням відсутності складу злочину у поведінці водія і його невинуватості у ДТП. Відповідні кримінальні провадження часто підлягають закриттю на підставі висновків експертизи, згідно з якими водій не мав технічної можливості запобігти ДТП. Тому цей аспект згаданої у пояснювальній записці проблеми

більшою мірою стосується якості самого кримінального провадження (якість досудового розслідування, дій сторони захисту тощо), а не винятково якості нормативної бази.

Про дотримання логічної структури норм щодо звільнення від кримінальної відповідальності.

Під час дослідження норм про звільнення від кримінальної відповідальності Ю.В. Баулін привертає увагу до такого поняття, як підстава звільнення. На думку науковця, «підставою звільнення особи від кримінальної відповідальності КК визнає або певну її посткримінальну поведінку, яка заохочується державою (наприклад, добровільна відмова від доведення злочину до кінця, діяльне або щире каяття, примирення з потерпілим, повідомлення про певний злочин тощо), або настання певної події (наприклад, зміна обстановки, сплив строку давності тощо)» [2, с. 73–74]. Український дослідник заохочувальних норм у кримінальному законодавстві П.В. Хряпінський акцентує на тому, що спеціальні заохочувальні норми (тобто ті, що передбачені у статтях Особливої частини КК України) існують у вигляді звільнення особи від кримінальної відповідальності у разі вчинення позитивної посткримінальної поведінки [6, с. 459].

Звернення до чинного кримінального законодавства України підтверджує теоретичні узагальнення, що наведені вище. Наразі Особлива частина КК України передбачає 21 (двадцять один)¹ випадок звільнення особи від кримінальної відповідальності. Всі зазначені спеціальні види звільнення від кримінальної відповідальності мають спільну рису – їх підставою є вчинення особою після відповідного злочину певних діянь, які утворюють так звану позитивну посткримінальну поведінку. Частіше за все такою поведінкою постає припинення кримінального правопорушення, повідомлення про його вчинення компетентним органам і відшкодування шкоди або збитків, завданих поведінкою правопорушника.

Отже, логічна структура спеціальних видів звільнення від кримінальної відповідальності має такий вигляд: злочин → позитивна посткримінальна поведінка → звільнення від кримінальної відповідальності. Натомість ініціатори аналізованого законопроекту пропонують іншу схему, в якій звільнення від кримінальної відповідальності не ставиться у залежність від позитивної посткримінальної поведінки винного, а пов'язується з порушенням правил безпеки дорожнього руху з боку інших учасників дорожнього руху або з незадовільним експлуатаційним утриманням автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів. У такому разі пропонується норма не матиме власне «заохочувального» наповнення, оскільки звільнення від кримінальної відповідальності залежатиме від об'єктивних обставин, в утворенні яких воля винуватого не брала жодної участі. Тому є підстави для висновку, що пропонуване ініціаторами законопроекту рішення певною мірою відступає від «теоретичної канви» структури спеціальних норм про звільнення від кримінальної відповідальності.

Про ігнорування вчення про каузальність у кримінальному праві та приховані ризики законопроекту.

Необхідно підкреслити, що головні кримінально-правові ризики пропонуваного законопроекту є прихованими, такими, що їх не вдалося розгледіти тому багатоголосому хору «експертів», які поспішили виступити на підтримку аналізованої законодавчої ініціативи. Кримінально-правовий ризик, допущений на стадії правотворчості, пізніше «виллється» у надзвичайно негативні наслідки на стадії правозастосування. Поясню детальніше, про що йдеться.

Сфера безпеки дорожнього руху є такою, де поєднуються десятки, якщо не сотні факторів, що безпосередньо або опосередковано впливають на утворення причин дорожньо-транспортних пригод. Ситуації, в яких поєднується поведінка кількох учасників дорожнього руху (як водіїв, так і пішоходів, іноді й пасажирів транспортних засобів), осіб, які є відповідальними за технічний стан транспортних засобів, осіб, які забезпечують дотримання умов, норм та стандартів дорожнього руху тощо, є доволі поширеними. Щоправда, дослідники називають різні цифри, а іноді близько половини всіх ДТП пов'язують з дією кількох каузальних факторів. Це означає, що порушення правил безпеки дорожнього руху, допущені кількома учасниками руху, можуть поєднуватися у різних комбінаціях і спільно призводити до формування сумарної (інтегративної) причини ДТП. З точки зору вчення про причинний зв'язок (каузальність) у кримінальному праві порушення правил безпеки дорожнього руху, які були необхідною умовою (*condition sine qua non*) настання ДТП і закономірно призвели до злочинних наслідків, мають визнаватися причиною в юридичному розумінні. Якщо при цьому поведінка іншого учасника дорожнього руху (чи то водія транспортного засобу, чи то пішохода) відіграла таку ж каузальну роль у породженні причини ДТП, то необхідно визнавати наявність причинного зв'язку між порушеннями правил безпеки з боку кожного учасника руху і утворенням наслідків. Так, М.Й. Коржанський і В.А. Мисливий підкреслюють: на нашу думку, якщо два або більше водіїв механічних транспортних засобів порушили правила безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спри-

¹ Примітка: 1) ч. 5 ст. 110 КК; 2) ч. 2 ст. 111 КК; 3) ч. 2 ст. 114 КК; 4) ч. 3 ст. 175 КК; 5) ч. 4 ст. 212 КК; 6) ч. 4 ст. 212 КК; 7) ч. 2 ст. 255 КК; 8) ч. 6 ст. 258 КК; 9) ч. 2 ст. 258 КК; 10) ч. 4 ст. 258 КК; 11) ч. 6 ст. 260 КК; 12) ч. 3 ст. 263 КК; 13) ч. 4 ст. 265 КК; 14) ч. 4 ст. 289 КК; 15) ч. 4 ст. 307 КК; 16) ч. 4 ст. 309 КК; 17) ч. 4 ст. 311 КК; 18) ч. 5 ст. 321 КК; 19) ч. 4 ст. 321 КК; 20) ч. 5 ст. 354 КК; 21) ч. 5 ст. 447 КК.

чинило наслідки, передбачені кримінальним законом, вони підлягають кримінальній відповідальності за наявності в діянні кожного з них сукупності всіх ознак складу злочину [3, с. 17; 4, с. 150–151].

Варто зазначити, що підставою кримінальної відповідальності є склад відповідного злочину, передбаченого ст. 286 КК України, провідними елементами якого тут постають об'єктивна сторона (порушення правил безпеки дорожнього руху, передбачені нормою наслідки і причинний зв'язок між порушенням правил і наслідками) та суб'єктивна сторона (вина у вигляді злочинної самовпевненості або злочинної недбалості). Якщо зазначені елементи встановлено і доведено, особа підлягає кримінальній відповідальності. Головне питання, що виникає під час правової оцінки подібних багато-суб'єктних процесів заподіяння – який обсяг кримінальної відповідальності має бути покладений на кожного з учасників пригоди і чим він має обґрунтовуватися?

Вичерпної відповіді на це питання вітчизняна теорія кримінального права ще не запропонувала – наразі маємо лише накреслені доктриною напрями вирішення цього питання. Провідна ідея така: якщо діяння особи було одним із каузальних факторів процесу заподіяння наслідків, то така особа підлягає кримінальній відповідальності. При цьому каузально значуща поведінка інших учасників ДТП має бути врахована як така, що звужує обсяг кримінальної відповідальності цієї особи, оскільки злочинний наслідок завдається спільною поведінкою всіх учасників. Водночас питання «Яким саме чином має бути врахована каузально значуща поведінка інших учасників ДТП?» належить до дискусійних у науці кримінального права.

Тепер детальніше розглянемо пропозицію авторів законопроекту. Нагадаю пропонувану ними норму: «4. Звільняється від кримінальної відповідальності особа, за вчинення злочину, передбаченого частинами першою-третьою цієї статті, крім порушення правил експлуатації транспорту, якщо такий злочин вчинено у зв'язку з порушенням правил безпеки дорожнього руху іншими учасниками дорожнього руху або внаслідок незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів.» [1]. Спробуємо витлумачити таке положення норми: «якщо такий злочин вчинено у зв'язку з порушенням правил безпеки дорожнього руху іншими учасниками дорожнього руху». Буквальне тлумачення цього положення означає, що суб'єкт, якого пропонують звільнити від кримінальної відповідальності, сам допустив порушення правил безпеки дорожнього руху, і це порушення перебуває у зв'язку з порушенням правил безпеки дорожнього руху з боку іншого учасника дорожнього руху. Можна також дійти висновку й про те, що наслідки настали «у зв'язку з поєднанням» порушень правил безпеки дорожнього руху, допущених кожним з учасників ДТП. Це означає, що і порушення іншого учасника дорожнього руху так само перебувають «у зв'язку» з порушенням правил безпеки дорожнього руху, допущеним особою, яку ініціатори законопроекту пропонують звільнити від кримінальної відповідальності. У підсумку матимемо ризик того, що в ситуаціях, коли наслідки ДТП настали через порушення правил безпеки дорожнього руху з боку кількох учасників дорожнього руху, суди будуть змушені звільнити від кримінальної відповідальності всіх учасників пригоди. За умови ухвалення пропонуваної норми доведеться, наприклад, у ситуаціях, подібних до резонансної справи за участю З. і Д. (ДТП на Сумській, м. Харків), кожного з них звільнити від кримінальної відповідальності, оскільки порушення правил безпеки дорожнього руху як з боку З., так і з боку Д. перебувають у зв'язку одне з одним.

Що маємо у підсумку? Ініціатори законопроекту проігнорували те, що наслідки ДТП можуть перебувати у причинному зв'язку з порушеннями правил безпеки дорожнього руху з боку кількох водіїв. Замість того, щоб виробити інші нормативні критерії для більш справедливого розподілу кримінальної відповідальності між фігурантами ДТП, пропонують взагалі звільнити від кримінальної відповідальності порушника, поведінка якого є винуватою і такою, що перебуває у причинному зв'язку з наслідками.

Наостанок зауважу, що додатковим ризиком постає також і різновид звільнення, який пропонують ініціатори законопроекту. Річ у тім, що у ньому використовується поняття «звільняється» (а не «може бути звільнено»), а такі види звільнення називають «імперативними», тобто тими, що зобов'язують суд звільнити таку особу. Обов'язковий характер пропонуваного виду звільнення не дозволить суду реалізувати дискреційні повноваження, навіть якщо цього вимагатиме ситуація.

Висновки. На підставі викладеного можемо дійти таких висновків.

Законопроект номер 10236 від 17.04.2019 р., поданий народним депутатом України І.О. Лапіним, в якому пропонується внести доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху, має низку недоліків, головними з яких є:

1) логічна непослідовність міркувань ініціаторів законопроекту, які, критикуючи правову невідповідність норм Правил дорожнього руху України, пропонують внести зміни не до відповідних пунктів Правил, а до Кримінального кодексу України;

2) недотримання логічної структури норм щодо звільнення від кримінальної відповідальності – звільнення не поставлено у залежність від позитивної посткримінальної поведінки винуватого;

3) ігнорування теоретичних напрацювань доктрини кримінального права, згідно з якими наслідки ДТП можуть перебувати у причинному зв'язку з порушеннями правил безпеки дорожнього руху, які допущено кількома учасниками дорожнього руху;

4) замість звуження обсягу кримінальної відповідальності (пом'якшення відповідальності) учасника ДТП, який разом з іншими взяв участь у процесі заподіяння наслідків, необґрунтовано пропонується повне і безумовне звільнення від кримінальної відповідальності.

Окрім наведеного, законопроект містить ризики необґрунтованого уникнення кримінальної відповідальності особами, які разом з іншими учасниками дорожнього руху порушили правила безпеки дорожнього руху і допустили настання ДТП. У деяких ДТП, наприклад, подібних до харківської справи З. і Д., взагалі ніхто не буде підлягати кримінальній відповідальності, незважаючи на наявність всіх елементів та ознак складу злочину у поведінці учасників ДТП.

Перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Здійснене у цій статті дослідження знову актуалізує вже поставлену у вітчизняній теорії кримінального права проблему якості наукового забезпечення законотворчого процесу та проблему кримінально-правових ризиків у правотворчій і правозастосовній діяльності.

Література:

1. Проект Закону про внесення доповнення до статті 286 Кримінального кодексу України щодо відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху. URL.: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=65832 (дата звернення: 19.04.2019).
2. Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності : монографія. Київ : Атіка, 2004. 296 с.
3. Коржанський М.Й., Мисливий В.А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. Київ : Юрінком, 1996. 80 с.
4. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: дис. ... д-ра юрид. наук. Київ, 2005. 543 с.
5. Музика А.А. Кримінально-правові ризики: постановка наукової проблеми. *10 років чинності Кримінального кодексу України: проблеми застосування, удосконалення та подальшої гармонізації із законодавством європейських країн* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 13–14 жовт. 2011 р. / редкол.: В.Я. Тацій (голов. ред.), В.І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. Харків : Право, 2011. С. 98–103.
6. Хряпінський П.В. Заохочувальні норми у кримінальному законодавстві України : монографія. Харків : Харків юридичний, 2009. 840 с.