

**КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО І КРИМІНАЛЬНИЙ ПРОЦЕС;
КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧЕ ПРАВО І КРИМІНОЛОГІЯ;
КРИМІНАЛІСТИКА; СУДОВА ЕКСПЕРТИЗА; ОПЕРАТИВНО-
РОЗШУКОВА ДІЯЛЬНІСТЬ**

УДК 343.346

**СУСПІЛЬНО НЕБЕЗПЕЧНІ НАСЛІДКИ - ОЗНАКА ОБ'ЄКТИВНОЇ
СТОРони ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 291 КК УКРАЇНИ**

Гіжевський В. К.

*проректор, кандидат юридичних наук, професор, ВНЗ «Університет економіки та права «КРОК»,
м. Київ, вул. Табірна, 30-32, 03113, Україна, тел.: (044) -45-569-85, e-mail: gvk@krok.edu.ua
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9697-6718>*

Світлак І. І.

*завідувач кафедри правознавства і гуманітарних дисциплін Вінницького навчально-наукового інституту
Тернопільського національного економічного університету, кандидат юридичних наук, доцент, м.
Вінниця, вул. Гонти, 37, 21017, Україна, тел.: (0432) 55 32 31, e-mail: svitlakiryna@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4408-6868>*

Скірський І. В.

*доцент кафедри правознавства і гуманітарних дисциплін Вінницького навчально-наукового інституту
Тернопільського національного економічного університету, кандидат юридичних наук, доцент,
м. Вінниця, вул. Гонти, 37, 21017, Україна, тел.: (0432) 55 32 31, e-mail: skirskiyivan@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1514-2717>*

**PUBLICLY DANGEROUS CONSEQUENCES - SIGN OF THE
OBJECTIVE SIDE OF THE CRIME UNDER ARTICLE 291 OF THE
CRIMINAL CODE OF UKRAINE**

Hizhevskyy V.

*Vice-Rector, Candidate of Law Sciences (Ph.D), Professor, "KROK" University, st. Tabirna, 30-32, 03113,
Kyiv, Ukraine, tel.: (044) -45-569-85, e-mail: gvk@krok.edu.ua
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9697-6718>*

Svitlak I.

*Candidate of Juridical Sciences, docent, Head of the Law and Humanities Department
Vinnitsa Institute of Economics (branch of Ternopol National Economic University),
Gonty Street, 37, city of Vinnytsya, 21017, Ukraine, tel.: (0432) 55 32 31, e-mail: svitlakiryna@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4408-6868>*

Skyrsky I.

*Candidate of Juridical Sciences, docent, Vinnitsa Institute of Economics (branch of Ternopol National Economic
University), Gonty Street, 37, city of Vinnytsya, 21017, Ukraine, тел.: (0432) 55 32 31,
e-mail: skirskiyivan@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1514-2717>*

Анотація. У статті представлений науково-теоретичний аналіз ст. 291 Кримінального кодексу України. Запропоновано ґрунтовне дослідження суспільно небезпечних наслідків як ознаки об'єктивної сторони даного злочину. Для характеристики суспільно небезпечних наслідків, які наступили внаслідок посягання на суспільні відносини, що охороняються ст. 291 Кримінального кодексу України, використані оціночні поняття, зміст яких розкривається шляхом аналізу наукових досліджень, системного аналізу кримінально-правових норм

та практики їх застосування, а також відомчих актів. За кримінально-правовою доктриною і на підставі аналізу узагальнень матеріалів судової практики пропонується характеристика такого кримінально-правового наслідку, як «загибель людей». Нормативний підхід тлумачення поняття «загибель людей» досліджено в контексті характеристики чинного загального та спеціального законодавства України, а також з урахуванням правової позиції Верховного Суду України. На підставі аналітичного дослідження існуючих науково-теоретичних тлумачень «інші тяжкі наслідки» в статті конкретизується зміст таких злочинних наслідків, з їх подальшою диференціацією. Деталізуючи «інші тяжкі наслідки», автори виокремлюють: наслідки у вигляді тілесних ушкоджень, наслідки у вигляді особливо великої майнової шкоди, наслідки у вигляді великої майнової шкоди. Висловлено позицію щодо доцільності виділення «особливо великої майнової шкоди» як окремої, самостійної кваліфікуючої ознаки злочину, передбаченого ст. 291 Кримінального кодексу України, відповідно, фінансові витрати для усунення наслідків пропонується розглядати як критерій для розмежування таких категорій, як «особливо велика шкода» та «велика шкода». Обґрунтовується авторська позиція аналізом транспортних подій на залізничному транспорті, що класифікуються як катастрофи (аварія із серйозними наслідками), аварії, інциденти, що дає підстави оцінити рівень небезпеки діяльності суб'єктів перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом. Загальні ознаки залізничних транспортних подій висвітлюються на підставі порівняльно-правового огляду регламентації даних відносин у вітчизняному законодавстві й у відповідних Директивах Європейського Союзу. В статті здійснено спробу сформулювати уніфікований підхід щодо розуміння суспільно небезпечних наслідків («загибель людей», «інші тяжкі наслідки»), які включені законодавцем у конструкцію диспозиції норм ст. 291 Кримінального кодексу України. Авторами запропоновано доповнити чинну редакцію ст. 291 Кримінального кодексу України, що сприятиме вдосконаленню кримінального законодавства та правильному застосуванню кримінального закону на практиці.

Ключові слова: загибель людей, особливо велика майнова шкода, велика майнова шкода, значна майнова шкода, чинні на транспорті правила.

Формул: 0, рис.: 0, табл.: 0, бібл.: 26

Annotation. The article presents a scientific and theoretical analysis of Article 291 of the Criminal Code of Ukraine. It offers a detailed study of socially dangerous consequences as a sign of the objective side of the crime. To characterize the socially dangerous consequences that occurred as a result of an encroachment on social relations protected by art. 291 of the Criminal Code of Ukraine used evaluation concepts, the content of which is disclosed through an analysis of scientific research, a systematic analysis of criminal law and practice of their application, as well as departmental acts. According to the criminal-legal doctrine and on the basis of the analysis of generalizations of judicial practice materials, it is proposed to characterize such criminal-legal consequences as "loss of life". The normative approach to the interpretation of the concept of "loss of life" was studied in the context of the characteristics of the current general and special legislation of Ukraine, as well as taking into account the legal position of the Supreme Court of Ukraine. Based on an analytical study of existing scientific and theoretical interpretations of "other grave consequences", the article specifies the content of such criminal consequences, with their subsequent differentiation. Detailing "other grave consequences", the authors distinguish: consequences in the form of bodily injuries, consequences in the form of especially large property damage, consequences in the form of large property damage. The stated position about expediency of "especially large property damage" allocation as separate, independent qualifying sign of crime, provided by article 291 of the Criminal Code of Ukraine, accordingly, financial expenses for elimination of consequences are offered to be considered as criterion for differentiation of such categories as "especially large damage" and "large damage". This author's position is justified by the analysis of transport accidents on the railway transport, are classified as catastrophes (accident with serious consequences), accidents, incidents and give grounds to assess the level of danger of activity of subjects of passenger and cargo transportation by railway transport. The general signs of railway transport accidents are covered on the basis of the comparative legal review of regulation of the given relations by the domestic legislation and corresponding Directives of the European Union. The article attempts to formulate a unified approach to the understanding of socially dangerous consequences ("loss of life", "other serious consequences"), included by the legislator in the design of the disposition of the norms of Article 291 of the Criminal Code of Ukraine. The authors proposed to supplement the current version of Art. 291 of the Criminal Code of Ukraine, which will contribute to the improvement of criminal legislation and the correct application of this article of the criminal law in practice.

Key words: death of people, especially large property damage, large property damage, significant property damage, rules acting on transport.

Formulas: 0, fig.: 0, tabl.: 0, bibl.: 26

Постановка проблеми. Транспортна галузь є важливою і необхідною щодо задоволення потреб суспільства у перевезенні вантажів та пасажирів. Але поряд із позитивним призначенням цієї

галузі спостерігаються і негативні процеси, пов'язані з ростом транспортних подій, особливо у сфері функціонування автомобільного транспорту.

Так, завдяки порушенням чинних правил на транспорті наступають важкі за характером і обсягом злочинні наслідки, передбачені ст. 291 КК України.

Аналіз диспозиції норм, названої статтею, свідчить, що законодавець сформулював суспільно небезпечні наслідки у вигляді оціночних понять. Стосовно розкриття їх змісту, в науковій літературі відсутній єдиний науково-теоретичний підхід. Окрім цього, практика застосування даної кримінально-правової норми вказує на необхідність деталізації цих наслідків у якості кількісних (грошових виразах). Така конкретизація суспільно небезпечних наслідків існує в сучасних наукових дослідженнях з урахуванням європейського досвіду.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Про поняття злочинних наслідків, їх види та значення в доктрині кримінального права й при дослідженні транспортних злочинів приділена значна увага. Зокрема, в наукових працях провідних вітчизняних фахівців у галузі кримінального права таких, як: М. І. Бажанов, Є. В. Баулін, П. С. Берзін, М. Й. Коржанський, П. С. Матишевський, В. А. Мисливий, В. О. Навроцький, В. В. Сташис, В. Я. Тацій, М. І. Хавронюк та ін.

Спеціальні дослідження суспільно небезпечних наслідків, передбачених у нормі ст. 291 КК України представлено в дисертаційному дослідженні С. В. Бабаніна «Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил» [1], але автор обмежився тільки рівнем загальної характеристики оціночних понять.

Не вирішені раніше частини загальної проблеми. Проблема злочинних наслідків має важливе значення для правильної кваліфікації та індивідуалізації покарань стосовно осіб, що скоїли злочин, передбачений ст. 291 КК України. У зв'язку з цим, теоретичні дослідження суспільно небезпечних наслідків даного злочину в площині їх деталізації та конкретизації стали предметом даної публікації.

Формулювання цілей статті.

Метою дослідження є теоретичний аналіз суспільно небезпечних наслідків, таких як «загибель людей», «інші тяжкі наслідки», які законодавець включив у конструкцію диспозиції норм ст. 291 КК України. На підставі чого автори намагатимуться запропонувати уніфікований підхід щодо їх застосування у правозастосовчій діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. Наслідки у кримінально-правовому сенсі – це певні шкідливі зміни в суспільних відносинах, що виникають унаслідок злочинного посягання, характер цих змін визначається змістом суспільних відносин, на які впливає суб'єкт.

Дане теоретичне положення щодо механізму виникнення (походження) злочинних наслідків має особливості у злочинах, які є результатом порушення спеціальних правил безпеки (в нашому випадку, порушення чинних на транспорті правил). Зазвичай порушення чинних правил, що убезпечать рух транспорту, не є злочинними. Вони стають злочинними лише і тільки в разі настання суспільно небезпечних наслідків.

Суспільно небезпечні наслідки, які наступили внаслідок посягання на суспільні відносини, що охороняються ст. 291 КК України, в диспозиції визначені в якості «загибелі людей» або «інших тяжких наслідків». Для їх характеристики законодавець використав оціночні поняття, зміст яких розкривається шляхом аналізу наукових досліджень, системного аналізу кримінально-правових норм та практики їх застосування, а також відомчих актів.

Насамперед зупинимося на характеристиці кримінально-правового наслідку «загибель людей». У кримінально-правовій доктрині щодо розкриття змісту даного наслідку єдиної думки не існує. Так, В. І. Борисов вважає, що під поняттям «загибель людей» слід розуміти смерть однієї людини чи декількох людей [2, с. 40]. Такої думки й інші вчені, при цьому вони використовують поширений спосіб

тлумачення даного поняття [3, с. 59-60; 4, с. 280].

В. А. Мисливий, коментуючи склади транспортних злочинів, викладені у розділі XI КК України (Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту), кваліфікуючою ознакою яких є поняття «загибель людей», акцентує увагу на тому, що для такого наслідку достатня загибель навіть однієї людини [5, с. 139].

Підтримується таке наукове тлумачення і в окремих роз'ясненнях Пленуму Верховного Суду України, за якими «загибель людей» розуміється як «... випадки смерті однієї або кількох осіб ...» [6].

Оскільки транспортні події завдають шкоди не тільки у фізичному плані, але і можливі негативні наслідки довікллю, тому, на наш погляд, для більш повного розуміння поняття, що аналізується, доцільно звернутися до п. 6 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику у справах про злочини та інші правопорушення проти довіклля», в якому під загибеллю людей розуміється смерть хоча б однієї людини, що сталася внаслідок вчинення злочинів, відповідальність за які передбачена відповідними статтями КК України [7].

Відповідно до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті [8], така транспортна подія, як «катастрофа», передбачає загибель однієї або більше осіб.

У Загальних положеннях Повітряного кодексу України (п. 49 ч. 1. ст. 1) [9], визначено, що катастрофа охоплює, поряд з іншими наслідками, людські жертви (загибель або зникнення безвісті когось із пасажирів, членів екіпажу або третіх осіб).

Відповідно до Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України [10], до катастрофи відносять, окрім інших наслідків, загибель будь-якої особи.

Дослідивши нормативний підхід до поняття «загибель людей», слід

констатувати відсутність єдиного розуміння даного поняття навіть у роз'ясненнях Пленуму Верховного Суду України. Наприклад, у п. 9 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» йдеться про те, що загибеллю кількох людей є смерть хоча б двох потерпілих, яка настала внаслідок порушення особою правил безпеки дорожнього руху чи експлуатації транспорту, правил водіння або експлуатації машини під час однієї дорожньо-транспортної події [11].

Відсутність уніфікованого підходу до розуміння досліджуваного поняття та трактування загибелі як смерті не менше ніж двох людей простежується (аналогічно, як у вищеназваній Постанові [11]) в наукових доробках окремих учених. Так, В. О. Навроцький, досліджуючи зміст поняття «загибель людей», зазначає, що «... під загибеллю людей слід визнавати лише заподіяння смерті двом чи більше особам» [12, с. 47]. Таку позицію автор аргументує тим, що, з граматичного погляду, слово «людей» означає множину і загибель людей передбачає наявність двох або більше потерпілих, яким заподіяна смерть. Для вказівки на заподіяння смерті одній людині законодавець використовує інші терміни «смерть потерпілому тощо» [12, с. 47].

На нашу думку, така позиція автора не узгоджується з більшістю наукових поглядів та правовою позицією Верховного Суду України щодо тлумачення поняття «загибель людей», сформульованого у більшості роз'яснень щодо практики розгляду кримінальних справ, які вчиняються у різних сферах суспільного життя (безпека виробництва, довіклля, пожежна безпека та ін.).

Автори статті вважають, що дана теоретична та практична проблема ґрунтується на тому, що законодавець, формулюючи у диспозиції поняття

«загибель людей», мав на увазі загибель однієї людини, а використовує множинне число для того, щоб охопити все невизначене коло можливих випадків загибелі людей. Окрім цього, у спеціальному законодавстві, конкретизуючи людські жертви, які можуть наступити в результаті катастрофи, під загибеллю переважно розуміють, як мінімум, одну людину.

Окрім цього, існує інша проблема щодо визначення описаних наслідків на різних видах транспорту відомчими правовими актами. Враховуючи, що всі транспортні засоби, які функціонують на території України, підпорядковані Міністерству інфраструктури, то, очевидно, що уніфікація і деталізація суспільно небезпечних наслідків потребує вдосконалення таких наслідків у спеціальному законодавстві.

З метою розкриття змісту поняття «інші тяжкі наслідки» та їх диференціації звернемося до слушної позиції О. О. Дудурова та Р. О. Мовчана. Вчені стверджують, що законодавець має рухатися шляхом максимальної конкретизації злочинних наслідків, які повинні досягатися передусім шляхом більш детального їх переліку [13, с. 168].

Висловлена вченими науково-теоретична позиція взята нами за основу для подальшої деталізації поняття «інші тяжкі наслідки».

«Інші тяжкі наслідки», як вид суспільно небезпечних наслідків, що передбачені диспозицією ст. 291 КК України, є оціночним поняттям, тому для ґрунтовного розкриття їх змісту є потреба проаналізувати спочатку існуючі науково-теоретичні тлумачення.

Так, М. А. Рубашенко під поняттям «інші тяжкі наслідки» розуміє «...будь-які, крім загибелі людей, інші види таких наслідків». Це, на його думку, означає, що тяжкість наслідків визначається в кожному конкретному випадку стосовно фактично заподіяних наслідків, з урахуванням усіх обставин скоєного злочину [14, с. 224].

На нашу думку, таке трактування «інших тяжких наслідків» є досить

широким і не конкретизованим, що, безумовно, впливає на його застосування у правозастосовчій практиці.

За орієнтир у розв'язанні даного питання ми використаємо Постанову Пленуму Верховного Суду України від 12 червня 2009 року «Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини проти безпеки виробництва» [6], де в абз. 3 п. 21 вказано, що поняття «...інші тяжкі наслідки» охоплює випадки заподіяння тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині, середньої тяжкості тілесних ушкоджень двом і більше особам, шкоду у великих розмірах підприємству, установі, організації чи громадянам, а так само тривалий простій підприємств ...».

Дана позиція Верховного Суду України щодо визначення «інших тяжких наслідків», на думку Л. П. Брич, не заперечується у кримінально-правовій літературі [15, с. 592].

При всіх обставинах стосовно дослідження питання «інші тяжкі наслідки», необхідно виокремити:

а). наслідки у вигляді тілесних ушкоджень. Ці наслідки включають вищезазнані у роз'ясненнях Верховного Суду України такі тілесні ушкодження, як заподіяння тяжких (хоча б одній людині) або середньої тяжкості (двом або більше особам). Але окремі вчені вважають, що цей вид тілесних ушкоджень охоплює також випадки заподіяння легких тілесних ушкоджень з розладом здоров'я [16, с. 49]. Подібну думку висловила К. Ю. Гаврилова при дослідженні кримінальної відповідальності за порушення пожежних правил і зазначила, що шкода здоров'ю людей оцінюється як легкі чи середньої тяжкості тілесні ушкодження [17, с. 338]. Отже, авторка не виключає можливості притягнення до кримінальної відповідальності за легкі тілесні ушкодження при порушенні вищезазваних правил. Із такою думкою авторів важко погодитися, адже законодавець, характеризуючи даний вид тілесних ушкоджень як «легкий», тим самим виключає можливість їх назвати «тяжкими

наслідками» будь-яких злочинів. На підтвердження цієї тези слід зазначити, що діяння, вчинене з необережності, яке призвело до настання легких тілесних ушкоджень, не міститься у розділі II КК України «Злочини проти життя і здоров'я особи». За загальним правилом, заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності не є кримінально-карним, відповідно, реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності [18, с. 835]. Таким чином, для врахування такого наслідку, як «легкі тілесні ушкодження», при вирішенні питання про притягнення до кримінальної відповідальності за порушення чинних на транспорті правил достатньо враховувати лише тяжкі тілесні ушкодження, заподіяні навіть одній особі, або середньої тяжкості, що заподіяні двом або більше особам;

б). наслідки у вигляді особливо великої майнової шкоди. Віднесення даних наслідків до тяжких, на нашу думку, може мати місце у разі заподіяння транспортною подією матеріальної шкоди в особливо великих розмірах.

Виокремлення даного злочинного наслідку в якості особливої кваліфікуючої ознаки об'єктивної сторони складу злочину обумовлено тим, що можливі випадки, при яких відбувається повне руйнування або пошкодження транспортних засобів і майна (вантажів) без загибелі людей, що виключає можливість або доцільність їх відновлення. Матеріальна шкода у цих випадках, за своїм характером, настільки тяжка, що в інтересах загальної превенції потребує виділення такої шкоди з «інших тяжких наслідків» із тим, щоб про них ішлося в диспозиції норми.

На такі матеріальні збитки звертає увагу П. С. Берзін як на обставину, що свідчить про значну суспільну небезпеку злочину [19, с. 421].

Для чіткого окреслення шкідливих наслідків, які можуть наступити в результаті порушення правил охорони порядку та безпеки руху транспорту, можливі, на наш погляд, два шляхи:

- у диспозиції кримінально-правової норми перерахувати суспільно небезпечні наслідки у вигляді аварій, катастроф тощо. Однак, таке рішення не є оптимальним та призводить до перевантаження норми технічними термінами і створює небезпеку неповного їх переліку;

- вказати на наслідки через поняття більш узагальнюючого виду, котре охоплює суть таких наслідків. Такий підхід є можливим, оскільки для суспільно небезпечних наслідків складу злочину, передбаченого ст. 291 КК України характерним є те, що в результаті транспортної події відбувається знищення або пошкодження транспортних засобів до ступеня виключення їх з інвентарного парку. Такі суспільно небезпечні наслідки не дають нам можливості конкретизувати їх у кількісному ціновому виразі й, таким чином, визначитися з майновою шкодою в особливо великому розмірі.

На наш погляд, для вирішення цієї проблеми необхідно використати критерій собівартості транспортних засобів. Для ілюстрації: середня вартість пасажирського авіалайнера «Боїнг» може коливатися до 345 млн доларів, залежно від комплектації; вартість українського літака АН-132 у базовій комплектації – 30-35 млн доларів; середня вартість електровозів в Україні коливається до 5 млн доларів; що ж до вартісних меж в оцінці автомобілів іноземного виробництва, то вони можуть бути значними залежно від різних технічних характеристик, відповідно, важко визначити їх середню вартість та грошові витрати на усунення збитків від транспортної події.

Отже, для вирішення питання щодо майнової шкоди в особливо великому розмірі необхідно враховувати не тільки стан пошкодження транспортного засобу, але і його вартість.

Для обґрунтування цієї позиції ми обмежимося тільки транспортними подіями на залізничному транспорті України як необхідним прикладом для

визначення майнової шкоди у грошовому виразі.

Відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті» від 03.07.2017 року [9], транспортні події класифікуються як катастрофа (аварія із серйозними наслідками) та аварії, інциденти. Так, середні збитки від катастрофи на залізничному транспорті складають 1 млн 267 тис. грн, аварії – 566 тис. грн.

Аналогічно вирішується питання щодо цієї проблеми на залізницях країн ЄС. Так, відповідно до Директиви 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради (Директива про безпеку на залізницях) від 29 квітня 2004 року [20], транспортні події класифікуються за тяжкістю матеріальних наслідків у площині майнових збитків (значної шкоди). За ст. 1 п. (1) Директиви, «аварії із серйозними наслідками» означають будь-які зіткнення поїздів або сходження поїздів з рейок, які призвели до смерті хоча б однієї особи або завдали серйозних тілесних ушкоджень п'яти чи більше особам, або значну шкоду рухомому складу, інфраструктурі, або навколишньому середовищу, а також будь-які інші схожі аварії з очевидним впливом на регулювання безпекою на залізниці або управління безпекою; «значна шкода» означає шкоду, яка може бути негайно оцінена органом з розслідувань, і загалом досягає мінімум 2 мільйонів євро [20].

На сьогодні у вітчизняному кримінальному законодавстві визначена шкода в особливо великих розмірах - якщо прямі збитки становлять суму, що в тисячу і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян (примітка до ст. 270 КК України) [21].

Проведений аналіз майнової шкоди (особливо велика), заподіяної транспортною подією, свідчить про доцільність її виділення в окрему, самостійну, особливу кваліфікуючу ознаку злочину, передбаченого ст. 291 КК

України. Виходячи з вищевикладеного, врахування цінкових критеріїв (фінансових витрат для усунення наслідків) може бути підставою для розмежування цієї шкоди на «особливо велику шкоду» та «велику шкоду»;

в). наслідки у вигляді великої майнової шкоди. С. В. Бабанін, досліджуючи «інші тяжкі наслідки», передбачені ст. 291 КК України, зазначає, що велика матеріальна шкода – це оціночне поняття. Законодавець не дає визначення мінімального розміру матеріальної шкоди, внаслідок спричинення якої настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК України. Звернення до розділу VI КК України «Злочини проти власності» показує, що у ньому немає норми, яка б встановлювала кримінальну відповідальність за необережне пошкодження майна без спричинення якихось інших тяжких наслідків. На його погляд, велика матеріальна шкода не повинна визнаватися тим суспільно небезпечним наслідком, у разі спричинення якого настає кримінальна відповідальність за ст. 291 КК України [22, с. 210-211]. Така думка С. В. Бабаніна не знайшла належної підтримки в наукових колах, які аналізують суспільно небезпечні наслідки, що є необхідними для кримінальної відповідальності щодо матеріальних складів злочинів.

Д. В. Новохатська в дисертаційному дослідженні теоретично обґрунтувала кримінальну відповідальність за злочини, які заподіяли матеріальну шкоду через необережність. Дослідниця стверджує, що такий підхід є найпоширенішим і втілюється у кримінальному законодавстві та правозастосовчій практиці майже всіх країн світу [23, с. 6-7].

У науково-практичному коментарі КК України, за ред. В. Ю. Бауліна, В. І. Борисова та ін., під «іншими тяжкими наслідками», що настали в результаті порушення чинних правил на транспорті, визнається, крім інших ознак, також «велика матеріальна шкода» [24, с. 574]. Аналогічної думки дотримується Є. О. Пилипенко, яка в науковій статті, що

присвячена об'єктивній стороні порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України), по суті відобразила позицію вчених щодо досліджуваних наслідків, викладених у коментарі КК України [25, с. 103]. О. О. Дудуров у науковій статті, яка присвячена теоретичному аналізу поняття «інші тяжкі наслідки», при розкритті змісту інших тяжких наслідків, окрім інших ознак, використовує і таку ознаку, як майнова шкода у великих розмірах [13, с. 169]. Такий вид наслідків використовується при характеристиці злочинів проти безпеки виробництва (абз. 4 п. 21 Постанови Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини проти безпеки виробництва» [6]).

На завершення досліджуваної ознаки в якості великої матеріальної шкоди звернемося до розділу XI КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», а саме до ч. 2 ст. 276, ч. 2 ст. 277, ч. 2 ст. 281, ч. 2 ст. 282 КК України. У диспозиції названих частин кваліфікуючою ознакою називається велика матеріальна шкода.

У визначенні даної матеріальної шкоди у ціновому еквіваленті слід звернутися знову до примітки ст. 270 КК України, в якій зазначено, що майнова шкода вважається заподіяною у великих розмірах, якщо прямі збитки становлять суму, що в триста і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян [21].

Аналізуючи поняття майнової шкоди у великому розмірі слід звернути увагу на те, що окремі автори (Є. О. Пилипенко) до змісту такої відносять і тривале порушення (перерву) руху транспортних засобів. Аналогічної думки щодо тривалого (більше ніж на 30 годин) простою підприємств, цехів або їхніх виробничих дільниць, що може призвести до майнової шкоди у великих розмірах та спричинити інші тяжкі наслідки, дотримується О. С. Яланський [26, с. 766].

Відомчі акти у транспортній сфері також містять чітку регламентацію

порушення режиму руху транспортних засобів. Так, на залізничному транспорті при класифікації такої транспортної події, як інцидент, пороговим значенням диференційного показника є порушення графіку руху потягів на 1 годину і більше [8].

Припинення судноплавства пасажирських суден на внутрішніх водних шляхах України може розглядатися відповідно до чинного законодавства навіть як кваліфікуюча ознака не тільки серйозного інциденту (від 6 до 12 годин, у деяких випадках від 12 до 48 годин), але і серйозної аварії (більше 48 годин) [10].

Такий підхід щодо змісту великої майнової шкоди, на нашу думку, є слушним, адже віднесення порушення режиму руху транспортних засобів, безперечно, може призвести до майнової шкоди у великих розмірах, оскільки від цього залежить своєчасність доставки вантажів і пасажирів. Відповідно, транспортні організації зазнають значних збитків (реальні збитки та упущена вигода). Особливість такої шкоди полягає в тому, що підприємства не отримують доходи, які могли б реально одержати за звичайних обставин.

Враховуючи вищевикладене, в нас є всі належні підстави стверджувати, що велика матеріальна шкода може застосовуватися в якості кваліфікуючої ознаки відповідної частини ст. 291 КК України.

Здійснюючи диференціацію матеріальної шкоди, яка може наступити в результаті порушення правил, що забезпечують рух транспорту, слід звернути увагу на можливість настання майнової шкоди у значному розмірі. На відміну від великої матеріальної шкоди, вона, за своїм обсягом та змістом, має менший рівень суспільної небезпеки, але така майнова шкода, на наш погляд, може бути підставою для кримінальної відповідальності й відображена в диспозиції норми ст. 291 КК України. При конкретизації такої матеріальної шкоди у грошовому еквіваленті необхідно використати п. 17 Постанови Пленуму

Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та правопорушення на транспорті», за яким значну матеріальну шкоду слід визнавати значною в разі заподіяння реальних збитків на суму від 100 до 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [27].

Висновки. На підставі проведеного аналізу суспільно небезпечних наслідків, що передбачені диспозицією ст. 291 КК України, автори вважають за необхідність диференціацію злочинних наслідків з урахуванням їх тяжкості та, відповідно, пропонують змінити структуру досліджуваної статті, доповнивши ч. 2, 3 приміткою, і викласти в такій редакції:

«Стаття 291. Порухення чинних на транспорті правил

1. Порухення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, а також правил, норм і стандартів виготовлення, переобладнання, ремонту транспортних засобів, якщо це спричинило значну матеріальну шкоду або тілесні ушкодження середньої тяжкості, - карається.

Література:

1. Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил: автореф. дис. канд. юрид. Дніпропетровськ, 2008. 20 с.
2. Борисов В. І. Злочини проти безпеки виробництва: поняття та види. Кримінальна відповідальність за порушення правил ядерної або радіаційної безпеки: монографія. Харків: Видавець СПД ФО Вапнярчук Н.М., 2006, 224 с.
3. Кримінальне право України: особлива частина: підручник / за ред. П. С. Матишевського. Київ: Юрінком Інтер, 1999. 890 с.
4. Уголовное право Украины. Общая и особенная часть: учебник / отв. ред. проф. Е. Л. Стрельцов. Харьков: ООО «Одиссей», 2006. 720 с.
5. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ: Юридична академія МВС України, 2004. 380 с.
6. Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини проти безпеки виробництва: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 12.06.2009 р. № 7. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/va007700-09> (дата звернення: 20.07.2019).
7. Про судову практику у справах про злочини та інші правопорушення проти довілля: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 10.12.2004 р. № 17. URL: <http://surl.li/npyv> (дата звернення: 20.07.2019).
8. Про затвердження Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті: Наказ Міністерства інфраструктури України від 03.07.2017 № 235. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0904-17> (дата звернення: 20.07.2019).
9. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Дата оновлення: 03.10.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 20.07.2019).
10. Про затвердження Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України: Наказ Міністерства транспорту України від 05.11.2003 р. № 857. Дата оновлення: 11.09.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0084-04> (дата звернення: 20.07.2019).

2. Ті самі діяння, що спричинили велику матеріальну шкоду або тяжкі тілесні ушкодження, - карається.....

3. Ті самі діяння, що спричинили матеріальну шкоду в особливо великому розмірі або загибель людей, - карається».

Примітка. *Майнова шкода вважається значною, якщо прямі збитки становлять суму, яка від ста до двохсот п'ятдесяти разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян; заподіяною у великих розмірах, якщо прямі збитки становлять суму, яка в триста і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян, а в особливо великих розмірах - якщо прямі збитки становлять суму, яка в тисячу і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян».*

Запропоновані зміни щодо вдосконалення кримінального законодавства, на думку авторів, сприятимуть правильному застосуванню на практиці ст. 291 КК України та індивідуалізації при застосуванні покарання.

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. Дата оновлення: 19.12.2008. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (дата звернення: 20.07.2019).

12. Навроцький В. О. «Загибель людей» як вид злочинних наслідків: проблеми встановлення змісту та кваліфікації. *Кримінально-правова охорона життя та здоров'я особи: матеріали наук.-практ. конф.* (м. Харків, 22–23 квітня 2004 р.). Київ-Харків, 2004. 260 с.

13. Дудуров О. О., Мовчан Р. О. Кримінально-правове поняття «інші тяжкі наслідки»: проблеми тлумачення та вдосконалення законодавства. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 1. С. 162-170. URL: http://lsej.org.ua/1_2015/44.pdf (дата звернення: 20.07.2019).

14. Рубашенко М. А. До питання про кваліфікуючі ознаки, що особливо обтяжують відповідальність за посягання на територіальну цілісність і недоторканність України. *Досудове розслідування: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення: матеріали постійно діючого науково-практичного семінару* (м. Харків, 27 листопада 2015 р.). Харків. 2015. Випуск № 7. 344 с.

15. Брич Л. П. Теорія розмежування складів злочинів: монографія. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2013. 712 с.

16. Галахова А. В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений: учебное пособие. Москва: Изд-во МССШМ МВД СССР, 1990. 52 с.

17. Гаврилова К. Ю. Кримінальна відповідальність за порушення встановлених законодавством вимог пожежної безпеки. *Молодий вчений. Юридичні науки*. 2017. № 1 (41). С. 336-339.

18. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. 9-те вид., переробл. та доповн. / За ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. Київ: Юридична думка, 2012. 1316 с.

19. Берзін П. С. Поняття «злочинні наслідки» та деякі проблеми призначення покарання. *Держава і право*. 2009. Вип. 45. С. 417-427.

20. Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки» (Директива про безпеку на залізницях) від 29.04.2004 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_953 (дата звернення: 23.07.2019).

21. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. Дата оновлення: 17.10.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n1995> (дата звернення: 23.09.2019).

22. Бабанін С. В. Особливості кваліфікації порушення чинних на транспорті правил під час досудового розслідування. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2016. № 6. С. 209-212. URL: http://lsej.org.ua/6_2016/58.pdf (дата звернення: 23.07.2019).

23. Новохатська Д. В. Покарання та його призначення за злочини, що вчиняються через необережність: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: Харків, 2018. 18 с.

24. Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 т. / за заг. ред. акад. В. Я. Тація [та ін.]. 5-те вид., допов. Харків: Право, 2013. Т. 2: Особлива частина / Ю. В. Баулін та ін. 2013. 1039 с.

25. Пилипенко Є. О. Об'єктивна сторона у складі порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України). *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2016. № 1 (56). С. 99-105.

26. Яланський О. С. Щодо наслідків порушення правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою. *Молодий вчений*. 2018. № 4(2). С. 764-767.

Reference:

1. Babanin, S.V. (2008), "Criminal liability for violation of transport regulations", Abstract of Ph.D. dissertation, Law, Dnipropetrovsk, Ukraine.

2. Borisov, V.I. (2006), Zlochyny proty bezpeky vyrobnytstva: ponyattya ta vydy. Kryminalna vidpovidalnist za porushennya pravyl yadernoyi abo radiatsiynoyi bezpeky [Crimes against production safety: concepts and types. Criminal liability for violation of nuclear or radiation safety rules], Vapnyarchuk, N.M., Kharkiv, Ukraine.

3. Andrushenko, G.V. Lykhova S.V. (1999), Kryminal'ne pravo Ukrayiny: osoblyva chastyna [Criminal law of Ukraine: special part] Yurinkom Inter, Kyiv, Ukraine.

4. Alieva, E.N. Babiyy, A.P. Gonchar, G.A. (2006), Ugolovnoye pravo Ukrainy. Obschaya i osobennaya chast': uchebnyk [Criminal law of Ukraine. General and special part: textbook] Odissey, Kharkiv, Ukraine.

5. Myslyvskiy, V.A. (2004), Zlochyny proty bezpeky dorozhn'oho rukhu ta ekspluatatsiyi transportu: monohrafiya [Crimes against road safety and transport operation: a monograph] Law Academy of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Dnipropetrovsk, Ukraine.

6. Plenum of the Supreme Court of Ukraine (2009), "Resolution on the practice of application by the courts of Ukraine of the legislation in cases of crimes against safety of production", available at: <http://surl.li/npyx> (Accessed 22 July 2019).

7. Plenum of the Supreme Court of Ukraine (2004), "Resolution on judicial practice in cases of crimes and other offenses against the environment", available at: <http://surl.li/npyv> (Accessed 22 July 2019).
8. Ministry of Infrastructure of Ukraine (2017), "Decree about the statement of regulations on classification of transport events on railway transport", available at: <http://surl.li/npyu> (Accessed 22 July 2019).
9. The Verkhovna Rada of Ukraine (2011), The Law of Ukraine "The Air Code of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (Accessed 22 July 2019).
10. Ministry of Transport of Ukraine (2003), "Decree on approval of the regulations on the procedure for investigation and accounting of traffic accidents on inland waterways of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0084-04> (Accessed 22 July 2019).
11. Plenum of the Supreme Court of Ukraine (2005), "Resolution on the practice of application by the courts of Ukraine of legislation in cases of certain crimes against road safety and transport operation, as well as on administrative offenses on transport", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05> (Accessed 22 July 2019).
12. Navrotskiy, V.O. (2004), "Death of people, as a type of criminal consequences: problems of establishing the content and qualification // Criminal-legal protection of life and health of a person", *Naykovo-praktychna konferentsiya [Scientific-practical conference] Kyiv-Kharkiv, Ukraine*, p.260.
13. Dudurov, O.O. Movchan, P.O. (2015), "Criminal law concept "other serious consequences": problems of interpretation and improvement of legislation", *Yurydychnyy naukovyy elektronnyy zhurnal*, [Online], vol. 1, available at: http://lsej.org.ua/1_2015/44.pdf (Accessed 22 July 2019).
14. Rybaschenko, M.A. (2015), "On the issue of qualifying features that especially aggravate the responsibility for encroaching on the territorial integrity and inviolability of Ukraine. Pre-trial investigation: current problems and ways to solve them" *Materialy postiyno diyuchoho naukovo-praktychnoho seminaru, Materials of a permanent scientific-practical seminar*, vol. 7, p. 344, Kharkiv, Ukraine.
15. Brutch, L.P. (2013), *Teoriya rozmezhuvannya skladiv zlochyniv [Theory of delimitation of crimes]*, Lviv State University of Internal Affairs, Lviv, Ukraine.
16. Galahova, A.V. (1990), *Ugolovno-pravovaya kharakteristika transportnykh prestupleniy: uchebnoye posobiye [Criminal and legal characteristics of transport crimes: a tutorial]*, MSSShM Ministry of Internal Affairs of the USSR, Moscow, Russian Federation.
17. Gavrilova, K.Y. (2017), "Criminal liability for violation of fire safety requirements established by law", *Molodyy vchenyy. Yurydychni nauky*, vol. 1, pp. 336-339.
18. Melnyk, M.I. Havronyyk, M.I. (2012), *Naukovo-praktychnyy komentar Kryminal'noho kodeksu Ukrayiny [Scientific and practical commentary on the Criminal Code of Ukraine] 9th ed*, Yurydychna dumka, Kyiv, Ukraine.
19. Berzin, P.S. (2009), "The concept of "criminal consequences" and some problems of sentencing", *Derzhava i pravo*, vol. 45, pp. 417-427.
20. European Parliament and the Council (2004), "Directive on railway safety in the Community, which amends Council Directive 95/18 / EU on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14 / EU on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for use of railway infrastructure and safety certification", available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_953 (Accessed 23 July 2019).
21. The Verkhovna Rada of Ukraine (2001), The Law of Ukraine "The Criminal Code of Ukraine", available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (Accessed 23 July 2019).
22. Babanin, S.V. (2016), "Features of qualification of violation of the rules in force on transport during the pre-trial investigation", *Yurydychnyy naukovyy elektronnyy zhurnal*, [Online], vol. 6, available at: http://lsej.org.ua/6_2016/58.pdf (Accessed 23 July 2019).
23. Novohatska, D.V. (2018), "Punishment and its appointment for crimes committed through negligence", *Abstract of Ph.D. dissertation, Law*, Kharkiv, Ukraine.
24. Tacy, V.Y., (2013), *Kryminal'niy kodeks Ukrayiny Naukovo-praktychnyy komentar y 2 t [Scientific and practical commentary on the Criminal Code of Ukraine in 2 volumes] 5th ed*, Pravo, Kharkiv, Ukraine.
25. Pylypenko, E.O. (2016), "The objective side in the violation of the rules in force on transport (Article 291 of the Criminal Code of Ukraine)", *Problemy pravoznavstva ta pravookhoronnoyi diyal'nosti*, vol. 1(56), pp. 99-105.
26. Yalanskiy, O.S. (2018), "Regarding the consequences of violating safety rules when performing high-risk work", *Molodyy vchenyy*, vol. 4(2), pp. 764-767.

Стаття надійшло до редакції 01.08.2019 року