

automatic exchange of tax information on CRS standard. Specific complexes of legal actions for the implementation of multilateral automatic exchange of tax information according to the CRS standard in Ukraine are proposed.

The proposed implementations of automatic exchange of tax information will allow the regulatory authorities to fully implement the policy of objective and transparent administration of taxes from income received outside Ukraine by tax residents of Ukraine. In fact, when such an exchange functions, the regulatory authorities will have the same information as inside the country and use it for the correct administration of taxes. This approach will help implement the principles of fairness in the payment of taxes.

The effectiveness of such an exchange of tax information is confirmed by the results of the implementation in Ukraine of the FATCA (Foreign Account Tax Compliance Act) on tax reporting on foreign accounts, which was adopted to combat tax evasion by US residents and is already in force in Ukraine for tax residents of Ukraine in USA and US tax residents in Ukraine.

Keywords: tax administration, automatic exchange of information according to the CRS standard, tax resident, automatic exchange of tax information, currency transactions, legal regime of personal income taxation, e-declaration in Ukraine.

Луцький Т. М.

АНАЛІЗ ПРИЗНАЧЕННЯ ПОКАРАННЯ СУДАМИ ЗА НЕОБЕРЕЖНЕ ЗАПОДІЯННЯ СМЕРТІ В ХОДІ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

УДК 343.6

Постановка проблеми. Вивченням проблем призначення покарання в кримінальному праві нашої держави займалися такі науковці, як Р.Ш. Бабанли, М.І. Бажанов, В.М. Бурдін, Є.В. Віблій, А.А. Вознюк, О.П. Горох, О.О. Дудоров, А.О. Данилевський, Н.М. Мирошниченко та інші. Враховуючи на важливість глибокого вивчення і дослідження проблем призначення покарання за окремі кримінальні правопорушення, в межах даної наукової праці здійснено відповідний аналіз стану призначення покарання за необережне заподіяння смерті іншій особі в ході порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ч. 2 та ч. 3 ст. 286 КК України).

Крім того, беручи до уваги значну кількість дорожньо-транспортних пригод з летальними наслідками, що виникають в результаті порушення учасниками правил дорожнього руху, питання призначення за них покарання та притягнення винних до кримінальної відповідальності є досить важливим і необхідним для вивчення.

Метою статті є аналіз судової практики за 2019 рік та вивчення тенденцій щодо призначення судами покарання за вчинення злочинів, передбачених ч. 2 та ч.3 ст. 286 КК України (наслідком яких є необережне заподіяння смерті іншій особі) та пошук шляхів задля подолання проблем, що виникають при призначенні покарання.

Виклад основного матеріалу дослідження. Задля вирішення мети дослідження було проаналізовано та вивчено усі вирокки, що містяться в Єдиному державному реєстрі судових рішень винесених судами протягом 2019 року, в яких наслідком було необережне заподіяння смерті в ході порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ч. 2 та ч. 3 ст. 286 Кримінального кодексу України).

Частиною другою ст. 286 КК України передбачено кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило смерть потерпілому, таке діяння карається позбавленням волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого. Частиною третьою ст. 286 КК України передбачено кримінальну відповідальність, якщо зазначені діяння спричинили загибель кількох осіб, що відповідно карається позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років. Основним покаранням для даних видів злочинів є: позбавлення волі. Додатковим покаранням є позбавлення особи права керувати транспортними засобами.

За результатами дослідження встановлено, що за ч.2 ст. 286 КК в 2019 році винесено 908 вироків (в 19 з них (2,09 %) особу виправдано), в 534 випадках (58,81 %) суд застосовував ст. 75 КК

України та звільняв винуватців дорожньо-транспортних пригод від відбування покарання з випробуванням, в 67 випадках (7,38 %) звільняв від покарання на підставі ЗУ «Про амністію у 2016 році», в 16 випадках (1,76 %) разом із ст. 75 КК судом застосовано ЗУ «Про амністію у 2016 році», в одному випадку звільнено від кримінальної відповідальності на підставі ст. 49 КК.

В 18 випадках (1,98 %) призначає більш м'яке покарання, ніж передбачено законом, застосовуючи ст. 69 КК. З них в 5 випадках призначає штраф [3; 5; 6; 9; 10]. До прикладу, Дарницький районний суд м. Києва розглянув кримінальне провадження (справа № 753/6636/18) за обвинуваченням особи у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України, що спричинило смерть потерпілого. Суд, призначаючи покарання, врахував ступінь тяжкості вчиненого злочину, дані про особу винного, який судимості не мав, характеризувався за місцем роботи позитивно, на обліку в лікарів нарколога та психіатра не перебував, також врахував його стан здоров'я, який є незадовільним (має ряд захворювань, серед яких цукровий діабет, 1 тип, важка форма, перебуває у стані після оперативного лікування (атипова ампутація правої ступні по «Шопару»), наявність обставин, які пом'якшують покарання, зокрема, визнання вини, активне сприяння розкриттю злочину, щире каяття, добровільне відшкодування збитків та як наслідок відсутність претензій з боку потерпілої, вибачення перед потерпілою, відсутність обставин, які обтяжують покарання. Крім цього, суд врахував думку потерпілої про призначення мінімального покарання, визнав за необхідне призначити винному покарання із застосуванням ст. 69 КК України у виді штрафу в розмірі десяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що становить сто сімдесят тисяч гривень без позбавлення права керувати транспортними засобами.

Схожа за обставинами справа №607/25896/19 перебувала на розгляді Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області. Суд при призначенні покарання винній особі визнав також необхідним призначити покарання, із застосуванням ст. 69 КК України, у виді штрафу в дохід держави в розмірі 2000 (дві тисячі) неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що ста-

новить 34000 (тридцять чотири тисячі) гривень, з урахуванням добровільно відшкодованих завданих збитки, його віку, сімейного стану, наявності на утриманні неповнолітньої дитини, а також обставин, що пом'якшують покарання, зокрема до обставин, що пом'якшують покарання, суд відносить щире каяття, активне сприяння в розкритті кримінального правопорушення, добровільне відшкодування завданого збитку, понесення повністю витрат на транспортування та поховання потерпілої у справі, відсутність у рідного єдиного брата потерпілої особи претензій майнового та морального характеру. Обставин, які б обтяжували покарання обвинуваченого суд не вбачає. Слід зауважити, що в обох випадках судом не призначалося додаткове покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами.

Розмір призначеного покарання у першій справі порівняно із другою є значно більшим, однак співвіднесення обставин злочину між собою та аналіз відповідних обвинувальних вироків не дає змоги з'ясувати, яка підстава була визначальною для такої різниці в покараннях, зокрема в розмірі штрафу. Беручи до уваги те, що обидві винні особи в цих справах є визнали себе винними у вчиненні злочину, добровільно відшкодували матеріальну та моральну шкоду, незрозуміло, чому суд в першій справі визнав необхідним покарати винного більшим розміром штрафу аніж у другій. У будь-якому разі, належне обґрунтування судом своїх мотивів при обранні того чи іншого виду покарання та визначення його розміру у відповідних межах є надзвичайно важливим і необхідним під час призначення покарання. Відповідно, призначаючи покарання як у мінімальних, так і в максимальних його розмірах, суд має враховувати ключові цілі такого покарання задля належної їх реалізації, а також вимоги п. 8 Постанови Пленуму Верховного Суду України №7 від 24.10.2003 року «Про практику призначення судами кримінального покарання», де зазначено, що призначення основного покарання, нижчого від найнижчої межі, передбаченої законом за даний злочин, або перехід до іншого, більш м'якого виду основного покарання, або непризначення обов'язкового додаткового покарання (ст. 69 КК України) може мати місце лише за наявності декількох (не менше двох) обставин, що пом'якшують

покарання та істотно знижують ступінь тяжкості вчиненого злочину, з урахуванням особи винного.

Аналізуючи стан призначення покарань за досліджувані злочини, слід зазначити, що в одному випадку суд призначав покарання у вигляді 2 років службових обмежень із відрахуванням в дохід держави 20 відсотків із суми грошового забезпечення [8], в 8 випадках обмеження волі (на 5 років – двічі, на 3 роки – тричі, на 2 роки – двічі, та один раз на 1 рік та 6 місяців), в 4 випадках позбавлення волі (на 2 роки – тричі, на 1 рік – 1 раз). Підсумовуючи наведене, зазначимо, що значна різниця у розмірі покарання у вигляді обмеження волі за необережне заподіяння смерті іншій особі під час ДТП також має місце. Це вимагає дослідження стану призначення покарання й за частиною 3 ст. 286 ККУ та пошуку універсальних шляхів задля подолання цієї проблеми.

Отже, першою виявленою тенденцією є те, що у випадках необережного заподіяння смерті в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, судом призначається більш м'яке покарання, ніж передбачено законом, на підставі ст. 69 КК України.

В аспекті реалізації спеціальних засад призначення покарання, зокрема щодо застосування положень частини першої ст. 69 ККУ, Р.Ш. Бабанли у своєму дисертаційному дослідженні зауважив, що результати аналізу судової практики в частині вирішення питання про наявність фактичних підстав призначення більш м'якого покарання, ніж передбачено законом, дають змогу констатувати, що судами не в усіх випадках враховується винятковість правила призначення покарання, передбаченого ст. 69 ККУ, що зумовлене ненаданням належної оцінки існуючим чинникам, які характеризують підвищену суспільну небезпечність посягання й особи винного, таких як множинність злочинів, попереднє притягнення до кримінальної відповідальності, вчинення злочину у співучасті, насильницький характер злочинних посягань, що призводить до скасування судових рішень судами вищих інстанцій [1]. Такі висновки, окрім іншого, знайшли своє підтвердження і щодо призначення покарання за ч. 2 ст. 286 КК України. Дійсно, проаналізувавши судові вироки, в яких суд не застосував поло-

ження частини першої ст. 69 КК України та наведені вище вироки суду, в якому ці норми права були застосовані, постає питання, чим саме наведені вище обставини, що пом'якшують покарання у своїй сукупності, істотно знижують ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, відрізняються від аналогічних обставин, що пом'якшують покарання в інших справах, де положення частини першої ст. 69 КК України застосовано не було. Враховуючи дискусійність застосування положень ст. 69 КК України, проблеми, що у зв'язку із цим виникають, варті додаткового обговорення.

В інших 253 судових вироків (27,86 %) суд признає реальне покарання в межах санкції статті. З них позбавлення волі строком на 3 роки – 75 разів, 3 роки 6 місяців – 11, 3 роки 8 місяців – 1, 4 роки – 70, 4 роки 6 місяців – 7, 5 років – 52, 5 років 6 місяців – 3, 6 років – 21, 6 років 6 місяців – 2, 7 років – 7, 7 років 6 місяців – 3, 8 років [4] – 1. Як бачимо з статистики, максимальне покарання за вчинення злочину передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України, в ході якого заподіяно смерть потерпілому призналося лише одного разу.

В 240 (88,56%) випадках з 271 (в яких особу не було звільнено від кримінальної відповідальності та від покарання) застосовувалось додаткове покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами.

За ч.3 ст. 286 КК в 2019 році винесено 93 вироки (в одному з них особу виправдано), в 25 випадках (26,88 %) суд застосовує ст. 75 КК та звільняє винуватців ДТП від відбування покарання з випробуванням, в 9 випадках (9,68 %) признає більш м'яке покарання, ніж передбачено законом, застосовуючи ст. 69 КК. З них в 6 випадках признає покарання у вигляді 4 років позбавлення волі, в 3 випадках у вигляді 3 років позбавлення волі. В межах санкції статті признає покарання у вигляді позбавлення волі на 5 років – 9 разів, 6 років – 13, 6 років 6 місяців – 2, 7 років – 11, 7 років 6 місяців – 1, 8 років – 10, 9 років – 8, 10 років – 4.

В 59 (88,06 %) випадках з 67 (в яких особу не було звільнено від кримінальної відповідальності та від покарання) застосовува-

лось додаткове покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами.

Поряд із цим наведені дані ілюструють ще один проблемний аспект застосування ст. 75 КК, а саме поширення положень, закріплених цієї нормою на випадки необережного заподіяння смерті декільком особам. Більш гостро ця проблема простежується на показниках застосування ст. 75 КК до осіб, які вчинили злочин, передбачений ч. 3 ст. 286 КК, де в кожному четвертому випадку (26,88%), засудженого звільнено від відбування покарання. Тобто, ми маємо ситуацію, де одній особі у випадку вчинення злочину (ч.2 ст. 286) в результаті якого настала смерть однієї людини призначають покарання у вигляді 8 років позбавлення волі, а в іншому випадку у разі вчинення аналогічного злочину, тільки в результаті якого загинуло декілька осіб (ч.3 ст. 286) – особу звільняють від відбування покарання.

Другою тенденцією в аспекті призначення покарання є застосування положень ст. 75 ККУ стосовно звільнення від відбування покарання з випробуванням. Таке «тотальне» застосування судами положень ст. 75 КК України може позбавити сенсу призначене покарання. Не в кожному такому кримінальному провадженні засуджений дійсно усвідомлює всю суспільну небезпечність порушення ним правил дорожнього руху, а тому з метою покарання, виправлення та спеціальної превенції можливість звільнення особи від відбування основного покарання з випробуванням потребує ретельного та виваженого підходу.

Також недосконалою є позиція законодавця при притягненні до кримінальної відповідальності та призначенні покарання у тих випадках, коли смерть через необережні дії заподіюється декільком особам. В одному випадку, де в результаті необережних дій заподіяно смерть двом особам, суд призначає покарання у вигляді позбавлення волі на 10 років [2], в іншому випадку де загинуло 5 людей призначає покарання у вигляді 7 років позбавлення волі [7].

Варто зазначити і особливості застосування судами додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами. Положення ст. 286 КК України передбачають

строк цього додаткового покарання у межах від одного до трьох років. Щодо, ч. 2 ст. 286 КК України (де, наслідком є смерть особи), то лише у 240 випадках (26, 43%) з 908 вироків до особи реально застосовувалось додаткове покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами.

Щодо, ч. 3 ст. 286 КК України (в яких загинуло двоє та більше осіб), то лише у 59 випадках (63, 44%) з 93 вироків до винного застосовувалось додаткове покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами.

Беручи до уваги особливості цього складу злочину, а саме те, що він вчиняється внаслідок доволі грубого порушення Правил дорожнього руху, видається дискусійним підхід, при якому в більшій частині випадків додаткове покарання, яке абсолютною мірою корелює із видом вчинення злочину, не застосовувалось. Особи, робота яких пов'язана з водінням, навпаки мають нести підвищений тягар відповідальності, адже від належного дотримання ними правил дорожнього руху залежить життя і здоров'я осіб, перевезення яких вони здійснюють, а тому обов'язкове призначення додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами в цьому разі є цілком обґрунтованим і необхідним. А вже сам строк такого позбавлення має визначатись на розсуд суду із урахуванням всіх відповідних обставин кримінального провадження.

Задля досягнення мети покарання законодавцеві варто передбачити перелік випадків, за яких особу має бути обов'язково позбавлено права керування транспортними засобами. Наприклад, до них можна віднести: стан сп'яніння, порушення правил дорожнього руху особою, робота якої пов'язана з пасажирськими перевезеннями чи великогабаритними вантажами, особа, яка протягом року до вчинення злочину вже була притягнута до відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення на транспорті тощо.

Третьою тенденцією в аспекті призначення покарання за необережне заподіяння смерті в ході порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту є відносно незначна

кількість застосування судом додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами.

Висновки. Проведення змістовного дослідження стану призначення покарання за необережне заподіяння смерті в ході порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, надало змогу з'ясувати проблемні аспекти, що виникають у зв'язку із цим. Слід звернути увагу на різницю у розмірі покарань у межах його одного виду, що за подібності обставин справ не відповідає засадам призначення покарання. Окрім іншого, «масове» застосування ст. 75 КК України при призначенні основного покарання у вигляді позбавлення волі за вчинення злочину, передбаченого ч. 2 та ч. 3 ст. 286 КК України, викликає сумнів у реалізації мети такого покарання. Практика застосування додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами надала можливість усвідомити, що останнє призначається судами в меншій половині проаналізованих судових вироків. Крім того, зважаючи на обов'язковість застосування цього додаткового покарання з 1 липня 2020 р. та недопущення надмірного тягара непропорційним покаранням, законодавцеві варто розглянути можливість доповнення цього положення винятками із обов'язковості його застосування. Водночас цей аналіз має за мету не критику судів під час призначення того чи іншого виду покарання, а висвітлення ключових аспектів та проблем, які у зв'язку із цим виникають. Це, відповідно, додає розуміння, яким чином необхідно вдосконалити кримінальне законодавство, зокрема і щодо призначення покарання за злочини, що мають своїм наслідком необережне заподіяння смерті іншій особі.

1. *Бабанли Р.Ш. Призначення покарання в Україні: теоретико-прикладні засади.* Чернівці : Десна Поліграф, 2019. С. 260–261.
2. *Вирок Болградського районного суду Одеської області від 31.10.2019 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/85336103> (дата звернення: 29.04.2020 року)*
3. *Вирок Дарницького районного суду м. Києва від 01.03.2019 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/80423147> (дата звернення: 16.04.2020 року)*

4. Вирок Києво-Святошинського районного суду Київської області від 10.06.2019 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/82321317> (дата звернення: 16.04.2020 року)
5. Вирок Конотопського міськрайонного суду Сумської області від 13.04.2019 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81712765> (дата звернення: 16.04.2020 року)
6. Вирок Ленінського міського суду м. Дніпропетровська від 28.08.2019 року URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/83902703> (дата звернення: 16.04.2020 року)
7. Вирок Сарненського районного суду Рівненської області від 08.11.2019 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/85476587> (дата звернення: 29.04.2020 року)
8. Вирок Старокостянтинівського районного суду Хмельницької області від 03.06.2019 року URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82240028> (дата звернення: 16.04.2020 року)
9. Вирок Теребовлянського районного суду Тернопільської області від 15.02.2019 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/79893850> (дата звернення: 16.04.2020 року)
10. Вирок Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області від 03.12.2019 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/86090397> (дата звернення: 16.04.2020 року)

Луцький Т.М. Аналіз призначення покарання судами за необережне заподіяння смерті в ході порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту

У статті висвітлено методологію і результати аналізу призначення покарання за необережне заподіяння смерті в ході порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (ч. 2 та ч. 3 ст. 286 Кримінального кодексу України).

Наведено співвідношення виду і розміру покарання, що призначались судами за цією статтею Кримінального кодексу України. Проаналізовано призначення судами кожного із передбачених цією статтею Кримінального кодексу України видів і розмірів покарань та виокремлено тенденції з їх призначення на прикладах конкретних судових вироків. Проаналізовано усі судові вироків за 2019 рік, що містяться в Єдиному державному реєстрі судових рішень, винесених щодо злочинів передбачених ч. 2 та ч. 3 ст. 286 КК України, що мали своїм наслідком необережне заподіяння смерті іншій особі.

Крім того, автором було досліджено стан застосування судами додаткового покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами і запропоновувала шляхи для його удосконалення. Автор виокремлено проблеми, що виникають при призначенні судами того чи іншого виду основного покарання та запропоновано можливі шляхи їх вирішення. Також висвітлено питання щодо

застосування судом статей 69 та 75 КК України при призначенні покарання за необережне заподіяння смерті особі в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту та доцільності застосування звільнення від відбування покарання з випробуванням або призначення більш м'якого покарання, ніж передбачено законом.

Ключові слова: необережне заподіяння смерті; мета покарання, призначення покарання; злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту; основне покарання; додаткове покарання;

Lutskyi T.M. Analysis of the punishment of penalties by courts for wrongful death during violation of rules of road safety or operation of transport

The article covers the methodology and results of the analysis of sentencing for violation of traffic safety rules or operation of transport by persons who drive vehicles which caused the death of the victim or death (Part 2 and part 3 of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine).

The ratio of the type and amount of punishment imposed by courts under this article of the Criminal Code of Ukraine on the basis of sentences passed by courts during 2019 is given. The appointment of the courts under the sanction of Part 2 and 3 of Article 286 of the Criminal Code of Ukraine of each of the types of penalty is analyzed. The author outlined the main aspects in the using of these types of punishments by the courts. The article also reveals the characteristics of the application by the courts of the provisions of Articles 69 and 75 of the Criminal Code of Ukraine. Among other things, the author examined the state of application by the courts of additional punishment in the form of deprivation of the right to drive vehicles. According to the results, such an additional punishment in 2019 was applied by courts in less than half of the analyzed sentences.

All court verdicts for 2019, contained in the Unified State Register of court decisions rendered in respect of crimes under Part 2 and Part 3 of Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine, which resulted in negligent death of another person.

In addition, the author of the article suggested possible solutions to the problem, which are likely to arise as a result of the mandatory deprivation of the right to drive vehicles. According to the results of the analysis, the author identified the problems that arise when sentencing courts under Part 2 and part 3 of Art. 286 of the Criminal Code of Ukraine and suggested possible ways to solve them. It also covers the expediency of release by a court from serving a sentence of reprimand for negligent death of a person as a result of violation of traffic safety rules and operation of transport, as well as the imposition of a milder punishment than provided by law.

Key words: wrongful death; purpose of punishment, imposition of punishment, crimes against traffic safety and operation of transport; the main punishment, additional punishment.