

<sup>20</sup> Головкін Б. М. Як стають жертвами злочинів / Б. М. Головкін // Проблеми законності. – 2017. – Вип. 136. – С. 161–172 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz\\_2017\\_136\\_19](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2017_136_19)

<sup>21</sup> Народ проти міліції: хроніка подій у Врадіївці : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.bbc.com/ukrainian/news/2013/07/130702\\_vradiivka\\_protests\\_ko](http://www.bbc.com/ukrainian/news/2013/07/130702_vradiivka_protests_ko)

<sup>22</sup> Даньшин И. Н. Общетеоретические проблемы криминологии : моногр. / И. Н. Даньшин. – Х. : Прапор, 2005. – 224 с. – С. 93–96.

#### Резюме

**Єрмолаєва-Задорожня С. В.** Детермінанти перешкоджання службовій діяльності працівників правоохоронних органів.

Стаття присвячена проблемі детермінації групи злочинів щодо перешкоджання службовій діяльності працівників правоохоронних органів. Аналізуються економічні, політичні, організаційно-управлінські, соціально-психологічні та нормативно-правові чинники цих злочинів. Аналіз вказаних чинників дає змогу зробити висновок про подальшу спрямованість досліджень та методів запобігання цій групі злочинів.

**Ключові слова:** детермінація, криміногенні чинники, перешкоджання службовій діяльності працівників правоохоронних органів.

#### Резюме

**Єрмолаєва-Задорожня С. В.** Детерминанты препятствование служебной деятельности сотрудников правоохранительных органов.

Статья посвящена проблеме детерминации группы преступлений относительно препятствования служебной деятельности сотрудников правоохранительных органов. Анализируются экономические, политические, организационно-управленческие, социально-психологические и нормативно-правовые факторы этих преступлений. Анализ указанных факторов позволяет сделать вывод о дальнейшей направленности исследований и методов предотвращения в этой группе преступлений.

**Ключевые слова:** детерминация, криминогенные факторы, препятствование служебной деятельности сотрудников правоохранительных органов.

#### Summary

**Ermolaeva-Zadorozhnaya S.** Determinants of obstructing the performance of law enforcement officers.

The article is devoted to the problem of determination of a group of crimes concerning the obstruction of official activities of law enforcement officers. Economic, political, organizational, socio-psychological and legislation factors of these crimes are analyzed. An analysis of these factors allows us to make a conclusion about further research and about methods of preventing this group of crimes.

**Key words:** determination, criminal factors, obstruction of official activities of law enforcement officers.

УДК 343.973

**Р. П. ІЖЕВСЬКИЙ**

*Ростислав Петрович Іжевський, аспірант Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

## КРИМІНОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ ГОСПОДАРСТВОМ В УКРАЇНІ

У криминології проблемі управління дорожнім господарством досить тривалий час не приділялась належна увага. В Україні відсутні комплексні криминологічні дослідження даного питання. Деякою мірою питання адміністративного управління та наслідків, яке воно спричинює, вивчалось вченими, які займаються питаннями економіки, адміністративного права та управління. Проте їхні теоретичні положення, висновки та рекомендації не відбивають усієї глибини існуючої проблеми в сфері дорожнього господарства, а відтак мають дещо однобічний характер.

**Метою** статті є надання криминологічної оцінки стану сучасного дорожнього господарства України, проведення криминологічного аналізу існуючої системи управління в даній сфері.

Дорожнє господарство України в його цілісному вигляді дісталось нашій державі у спадок від СРСР. У найбільш загальному визначенні *дорожнє господарство – це система автомобільних доріг, інженерних мереж, державних та приватних підприємств і організацій, що їх обслуговують*<sup>1</sup>. Разом із комплексом, в який входять автомобільні дороги, підприємства, адміністративні будівлі, техніка Україна також отримала й стару систему управління галуззю, яка протягом 27 років не відчувала духу реформ. Як наслідок, сьогодні постає питання стосовно необхідності реформування галузі задля забезпечення ефективної роботи відомства в його довгостроковій перспективі з метою економічно доцільного та виправданого використання матеріально-технічних і людських ресурсів, якими володіє дорожнє господарство.

Об'єктом кримінологічного пізнання є сукупність суспільних відносин, пов'язаних зі злочинністю та протидією злочинності<sup>2</sup>. Об'єктом дослідження в рамках обраної теми є існуючий в Україні процес управління дорожнім господарством. Основна увага повинна бути спрямована передусім на систему управління державними фінансами в галузі. Це зумовлено тим, що сфера дорожнього господарства України схожа на засмоктуюче болото, яке поглинає в себе все більше фінансових ресурсів.

У найбільш спрощеному варіанті управління – це діяльність суб'єкта, що проявляється у цілеспрямованому, організуючому впливі на об'єкт управління, з метою приведення останнього у бажаний для суб'єкта стан. В свою чергу, управлінська система – це єдине ціле, що існує і розвивається завдяки взаємодії його компонентів. Суб'єктами управління в системі державних фінансів виступають держава (в особі органів стратегічного та оперативного управління), фінансові служби підприємств, установ, організацій. Об'єктами управління є фінансові відносини, що пов'язані з формуванням і використанням централізованих та децентралізованих фондів фінансових ресурсів в усіх ланках державних фінансів<sup>3</sup>.

Особливості управління державними фінансами у сфері дорожнього господарства України слід розглядати крізь призму органів управління галуззю та їх повноважень при перерозподілі державних фінансів.

Центральна роль у забезпеченні належного функціонування дорожнього господарства належить Міністерству інфраструктури України. Відповідно до виконуваних функцій основними завданнями міністерства у сфері дорожнього господарства є: формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства; розробка державної стратегії та програм розвитку дорожнього господарства, забезпечення їх фінансування та виконання; забезпечення сталого фінансування дорожнього господарства, пошук додаткових джерел для його фінансування; затвердження нормативів визначення витрат, пов'язаних із будівництвом, ремонтом та утриманням автомобільних доріг загального користування; затвердження технічних правил ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування; розробка, затвердження, внесення змін до галузевих будівельних норм<sup>4</sup>.

На виконання завдань Міністерства інфраструктури в Україні функціонує Державне агентство автомобільних доріг України. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439 державне агентство автомобільних доріг України (далі – Укравтодор) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства. Структурно свою діяльність агентство здійснює через територіальні органи (служби автомобільних доріг), які розміщені в кожній із адміністративно-територіальних одиниць країни.

З огляду на вищезазначене, сучасний стан управління дорожнім господарством характеризується централізованими становищем Укравтодору на чолі із Міністерством інфраструктури, що в свою чергу ускладнює проведення раціонального розподілу та перерозподілу фінансових коштів, які щорічно виділяються із державного бюджету. Відповідно, проведення повноцінного контролю за цільовим використанням державних коштів, що виділяються на дорожнє господарство, в таких умовах – досить складний процес.

Безумовним є той факт, що автомобільні дороги є фундаментом та основною складовою дорожнього господарства України. Їх стан і розвиток значною мірою впливають на соціально-економічний добробут країни.

Загальна протяжність автомобільних доріг загального користування в Україні становить 169 652 тис. км. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення» від 16 вересня 2015 р. № 712 загальна протяжність доріг державного значення сягає 46 985 тис. км, що становить 28 % від загальної кількості автомобільних доріг в Україні. У структурі доріг державного значення частка територіальних доріг становить 22 657 тис. км (48 %); частка міжнародних доріг – 9 033 тис. км (19 %); частка національних доріг – 7 175 тис. км (15 %); частка регіональних доріг – 8 121 (18 %). Дороги місцевого значення мають протяжність 122 667 тис. км і становлять 72 % від загальної протяжності автомобільних доріг загального користування<sup>5</sup>.

Слід зазначити, що станом на грудень 2017 р. 10 954 тис. км автомобільних доріг загального користування, що становить 6,5 % від загальної протяжності автомобільних доріг, знаходяться на тимчасово непідконтрольній території України. З них частка доріг державного значення становить 3 325 тис. км, а доріг місцевого значення – 7 629 тис. км. За регіонами така градація виглядає наступним чином: на територію АРК Крим припадає 6 267 тис. км, на територію Донецької області – 2 404 тис. км та на територію Луганської області відповідно – 2 283 тис. км.

Окреслена протяжність автомобільних доріг загального користування потребує значних бюджетних асигнувань. Зокрема, відповідно до Закону України «Про державний бюджет України на 2018 рік» розмір бюджету закладений у граничному розмірі 917,8 млрд грн. З них тільки 28,3 млрд грн передбачено для фінансування дорожнього господарства, ще 11,5 млрд грн з державного бюджету виділяється в якості субвенцій для допомоги місцевим бюджетам для покращення стану автомобільних доріг регіонів. Частина коштів планують отримати від міжнародних фінансових організацій та стратегічних партнерів України, зокрема, Міжнародний Банк Реконструкції та Розвитку – 2,7 млрд грн; Європейський Банк Реконструкції та Розвитку – 1,1 млрд грн; Європейський Інвестиційний Банк – 1,3 млрд грн та ряд інших.

Водночас середньостатистичні світові асигнування в дорожнє господарство коливаються в межах 1,9–2,5 % від валового внутрішнього продукту країни (далі – ВВП), середні показники в Західній Європі становлять 3–5 % від ВВП країни, а США щорічно виділяють близько 10 % від ВВП. За даними Світового банку

ВВП України становить 93 млрд дол. США. Для порівняння: ВВП Польщі становить 186,7 млрд дол. США, а в Сполучених Штатах Америки ВВП становить 18,57 трильйона дол. США. Виходячи з наведених даних, слід зазначити, що видатки державного бюджету України на 2018 р. становлять 35,29 % від ВВП країни. Частка ж державних фінансів, що виділяються на дорожнє господарство, становить 4,35 % від бюджету України та 1,53 % відповідно від ВВП нашої країни.

Таким чином, розмір асигнувань в дорожнє господарство України в 2018 р. є близьким до середньосвітових показників, проте із вищезазначених сум лише 11 млрд грн (0,42 % від ВВП) підуть на цільове покращення автомобільних доріг загального користування, ще 10,7 млрд грн (0,41 % від ВВП) – на розвиток та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення.

На підставі вищезазначеного можемо зробити висновок, що сучасний фінансовий стан галуззі свідчить про її недофінансування. У результаті чого виникає неспроможність існуючої системи управління державними фінансами в сфері дорожнього господарства забезпечити ефективний та прогресивний розвиток галузі.

З огляду на це, січень 2018 р. дасть старт реформі децентралізації управління галуззю дорожнього господарства. В Україні почне функціонувати спеціальний дорожній фонд, який покликаний акумулювати кошти, що надходять з різноманітних джерел бюджетних надходжень і спрямувати їх на розвиток дорожнього господарства, безпосередньо на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування. Крім того, завдяки появі спеціального дорожнього фонду кожна область буде самостійно відповідати за будівництво, ремонт, утримання доріг, які будуть їй передані. Проте спеціальний фонд бюджету не є «панацеєю» від усіх проблем галузі, він становить лише перший крок до побудови сучасної моделі управління.

За інформацію, яку надано Міністерством інфраструктури, станом на 2015–2017 рр. 95–97 % автомобільних доріг в Україні знаходяться в незадовільному стані, 40 % потребують капітального ремонту, тобто будівництва з «нуля», а отже, є непридатними для користування. З огляду на це варто зазначити, що в дорожньому господарстві України є низка проблемних місць, які не дають змоги ефективно використовувати державні фінанси на розвиток та обслуговування дорожньої сфери. На наш погляд, до таких слід віднести:

1. Неефективне управління державними фінансами.

2. Недофінансування і неефективний механізм контролю за використанням державних фінансів.

3. Незаконне використання бюджетних ресурсів, що виділені на дорожнє господарство в сфері будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг.

Основними чинниками, які зумовили виникнення таких проблемних питань, стали: а) фінансування дорожнього господарства за залишковим принципом; б) здійснення «ямкових» та поточних ремонтів, що утруднюють належний контроль за ефективним використанням бюджетних ресурсів; в) недосконалі стратегія управління державними фінансами в сфері дорожнього господарства.

Сфера дорожнього господарства України є однією з найбільш сприятливих для злочинних посягань. Корупційна складова за різними оцінками становить від 20 до 60 % від виділених коштів з державного бюджету України. Згідно зі статистичними даними у 2016 р. на підприємствах, установах, організаціях усього вчинено 2 129 злочинів з незаконним використанням бюджетних коштів<sup>6</sup>, у 2017 р. цифра зупинилась на позначці 3 049 злочинів<sup>7</sup>. При цьому частка злочинів, пов'язаних з будівництвом автомобільних доріг, становить за різними оцінками приблизно 15–20 % від загальної кількості. Зауважимо, що це лише вершина айсбергу, оскільки дана категорія злочинів характеризується високим ступенем латентності, а відтак говорити про реальні масштаби злочинних посягань вкрай складно.

Порушення законності використання бюджетних коштів службами автомобільних доріг проявляється, зокрема, в:

- а) завищенні вартості виконаних робіт шляхом необґрунтованого збільшення підрядниками перевезеного ґрунту; подвійного включення до актів виконаних робіт вартості в'язучих матеріалів; завищення нормативної кількості асфальтобетонної суміші; включення до актів виконаних робіт витрат на технічне обслуговування машин, які фактично не працювали;

- б) залучення фіктивних субпідрядних підприємств<sup>8</sup>.

На думку Н. О. Гуторової, на сучасному етапі розвитку нашої держави можна констатувати об'єктивну необхідність кримінально-правової охорони державних фінансів, тобто наявність підстав для криміналізації суспільно небезпечних посягань на ці відносини<sup>9</sup>. Це твердження знаходить своє практичне застосування з огляду на існуючу системність незаконного використання бюджетних коштів, що виділяються на дорожнє господарство. Збільшення рівня злочинів, пов'язаних з незаконним використанням бюджетних коштів у галузі дорожнього господарства, свідчить про стрімку криміналізацію даної сфери.

Злочини, що вчиняються в даній сфері, належать відповідно до існуючої класифікації видів злочинності до злочинів у сфері економіки<sup>10</sup>. Суспільно небезпечними наслідками економічних злочинів є спричинення матеріальної шкоди державі і суб'єктам господарювання, підрив їхньої ділової репутації, а також спричинення шкоди інтересам споживачів<sup>11</sup>.

Враховуючи проведений аналіз, слід зазначити, що всі наявні недоліки, прорахунки, проблемні питання державного управління у сфері дорожнього господарства створюють сприятливі умови для незаконного використання бюджетних коштів. З огляду на це дорожнє господарство потребує системної, логічної та глибокої реформи управління.

На підставі отриманих емпіричних даних можна виділити такі особливості дорожнього господарства України:

- розгалуженість структурних елементів;
- велика протяжність автомобільних доріг;
- наявність кількох центрів управління;
- недосконалість моделі управління;
- непрозорість процесу перерозподілу державних фінансів;
- нескінченний «фінансовий апетит» галузі;
- наявність реальних можливостей для вчинення корупційних злочинів.

Отже, можемо зробити висновок, що реформування існуючої стратегії управління галуззю є першочерговим завданням на сьогодні. Особливості управління дорожнім господарством в Україні спричинили виникнення проблемних мільць, які зумовили криміналізацію даної сфери. Наявність сприятливих умов для вчинення корупційних злочинів в даній галузі завдає непоправної шкоди економіці країни, тим самим негативно впливаючи на її соціально-економічний добробут. Криміногенна ситуація дорожнього господарства обумовлена багатьма чинниками, серед яких соціальні, економічні, політичні, владно-управлінські. Подолання злочинності в сфері дорожнього господарства дасть змогу країні очікувати приросту ВВП в районі від 3,5–5 % щорічно, що в умовах затяжної кризи, в якій знаходиться Україна, є неабияким стимулом.

<sup>1</sup> Дорожнє господарство : [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/timeline/Dorozhne-gospodarstvo.html>

<sup>2</sup> Головкін Б. М. Поняття, предмет, система кримінології та її завдання на сучасному етапі розвитку / Б. М. Головкін // Питання боротьби зі злочинністю: зб. наук. пр. / редкол. : В. І. Борисов та ін. – Х. : Право, 2014. – Вип. 28. – С. 59–68. – С. 61.

<sup>3</sup> Онищенко В. О. Фінанси (державні, корпоративні, міжнародні) : підруч. / В. О. Онищенко, А. Ю. Бережна, Л. О. Птащенко, І. Б. Чичкало-Кондрацька. – К.: Центр учбової літератури, 2016. – 600 с. – С. 217–218.

<sup>4</sup> Про затвердження Положення про міністерство інфраструктури : постанова Кабінету Міністрів України : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF>

<sup>5</sup> Звіт роботи Міністерства інфраструктури України за 2017 рік : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/news/29418.html>

<sup>6</sup> Звіт про кримінальні правопорушення, вчинені на підприємствах, установах, організаціях за видами економічної діяльності за січень-грудень 2016 року : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir\\_id=112757&libid=100820&c=edit&c=fo#](https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=112757&libid=100820&c=edit&c=fo#)

<sup>7</sup> Звіт про кримінальні правопорушення, вчинені на підприємствах, установах, організаціях за видами економічної діяльності за січень-грудень 2017 року : [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir\\_id=112757&libid=100820&c=edit&c=fo](https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=112757&libid=100820&c=edit&c=fo)

<sup>8</sup> Запобігання злочинам, пов'язаним з незаконним використанням бюджетних коштів: наук.-практ. посіб. / В. В. Кулаков, В. В. Лень, С. С. Мірошниченко, В. М. Руфанова, О. О. Титаренко. – Запоріжжя: Дніпровський металург, 2011. – 289 с. – С. 75.

<sup>9</sup> Гуторова Н. О. Кримінально-правова охорона державних фінансів в Україні: моногр. / Н. О. Гуторова. – Х.: Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2001. – 384 с. – С. 59.

<sup>10</sup> Головкін Б. М. Види злочинності / Богдан Миколайович Головкін // Журнал Східноєвропейського права. – 2015. – № 18. – С. 14–21. – С. 17.

<sup>11</sup> Головкін Б. М. Поняття злочинності в сфері економіки / Богдан Миколайович Головкін // Форум права. – 2013. – № 3. – С. 128–133. – С. 131.

#### Резюме

##### **Іжєвський Р. П. Кримінологічний аналіз проблем управління дорожнім господарством в Україні.**

Стаття присвячена проблемам управління дорожнім господарством в Україні. Надано кримінологічну оцінку стану сучасного дорожнього господарства України, здійснено кримінологічний аналіз існуючої системи управління в даній сфері. Автор визначає основні органи управління, їх компетенцію, вказує на головні недоліки управління та причини цього. Аналіз злочинів даної сфери дає можливість для подальшого запобігання їх вчиненню.

**Ключові слова:** дорожнє господарство, державні фінанси, управління, злочини в сфері економіки, корупція.

#### Резюме

##### **Izhevskiy R. P. Kriminologicheskii analiz problem upravleniya dorozhnym khozyaystvom v Ukraine.**

Статья посвящена проблемам управления дорожным хозяйством в Украине. Предоставлена криминалогическая оценка состояния современного дорожного хозяйства Украины, осуществлен криминалогический анализ существующей системы управления в данной сфере. Автор определяет основные органы управления, их компетенцию, указывает на главные недостатки управления и его основные причины. Анализ преступлений данной сферы дает возможность для дальнейшего предотвращения их совершения.

**Ключевые слова:** дорожное хозяйство, государственные финансы, управление, преступления в сфере экономики, коррупция.

#### Summary

##### **Izhevskiy R. Criminological analysis of problems of road management in Ukraine.**

The article is devoted to the problems of road management in Ukraine. Criminological assessment of the state of the modern road management of Ukraine is given, criminological analysis of the existing management system in this area is carried out. The author

defines the main management bodies, their competence, points to the main shortcomings of management and its main causes. The analysis of crimes in this sphere provides an opportunity for further prevention of their commission.

**Key words:** road management, public finances, management, crimes in the sphere of economy, corruption.

УДК 343.36

**С. І. КРАВЧЕНКО**

*Станіслав Іванович Кравченко, голова Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду*

## **МОМЕНТ ЗАКІНЧЕННЯ ЗЛОЧИНУ, СКЛАД ЯКОГО ПЕРЕДБАЧЕНИЙ СТ. 372 КК УКРАЇНИ**

Питання моменту закінчення злочину, передбаченого ст. 372 Кримінального кодексу України (далі – КК), є актуальним. Правильне визначення моменту закінчення злочину виступає однією з гарантій захисту прав і свобод особи, у тому числі від злочинних посягань та необґрунтованого звинувачення. Так, від правильного його встановлення залежить належна кримінальна правова кваліфікація вчиненого, а відповідно – й законність притягнення особи до кримінальної відповідальності, порядок обчислення строків давності, а також призначення особі покарання. Наприклад, відповідно до вимог ч. 2, 3 ст. 68 КК покарання за готування до вчинення злочину та замаху на злочин призначається в розмірі, що не може перевищувати половини при готуванні чи двох третин при замаху строку або розміру найбільш суворого виду покарання, передбаченого санкцією статті (санкцією частини статті) Особливої частини КК.

Серед вчених, які досліджували проблеми кримінальної відповідальності за злочини проти правосуддя, необхідно виділити П. П. Андрушка, В. І. Борисова, В. В. Кузнецова та М. В. Сийплові, В. О. Навроцького, В. І. Тація, В. І. Тютюгіна та інших. Однак у зв'язку зі змінами законодавства, якими змінено порядок притягнення до кримінальної відповідальності, окремі положення потребують подальшого наукового дослідження.

Зауважимо, що в доктрині кримінального права та у правозастосовній практиці розрізняють момент закінчення злочину і момент закінчення діяння. Так, виділяють юридичний і фактичний моменти закінчення злочину. Юридичний момент пов'язують з установленням у вчиненому всіх ознак складу злочину, який і визначає кваліфікацію вчиненого як закінченого злочину. При цьому фактичний момент закінчення злочину пов'язують із фактичним припиненням суспільно небезпечного діяння, що має значення при визначенні часу вчинення злочину, з якого починають обчислюватися строки давності.

У науковій літературі існують різні підходи щодо визначення моменту закінчення злочину, передбаченого ст. 372 КК. А. С. Беніцький<sup>1</sup>, М. І. Хавронюк<sup>2</sup>, В. І. Тютюгін<sup>3</sup>, Є. В. Фесенко<sup>4</sup> вважають, що злочин, передбачений ч. 1 ст. 372 КК, є злочином з формальним складом, який закінчений з моменту пред'явлення особі обвинувачення у його вчиненні. Такий підхід застосовується і після набрання чинності КПК 2012 р., зокрема, що злочин, передбачений ч. 1 ст. 372 КК України, закінчений з моменту повідомлення особі про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення.

В. І. Борисов та В. І. Тютюгін зазначають, що переважну більшість посягань на нормальну діяльність щодо здійснення правосуддя сконструйовано як злочини з формальним складом (наприклад, за ст. ст. 372, 376<sup>1</sup>, 383–385, 387, 389, 390 КК України), і тому вони визнаються закінченими з моменту вчинення суб'єктом зазначених у диспозиціях відповідних статей діянь (дії чи бездіяльності)<sup>5</sup>. Слід зауважити, що момент закінчення злочину з огляду на конструкцію складу злочину є різним, зокрема залежить від опису ознак діяння безпосередньо в тексті статті. У теорії кримінального права юридичні склади злочину за конструкцією об'єктивної сторони поділяють на матеріальні й формальні. С. Д. Шапченко вважає, що об'єктивна сторона матеріальних складів злочинів завжди включає: а) принаймні, два обов'язкових елементи – діяння та наслідки; б) принаймні, один зв'язок між обов'язковими елементами – причинний між діянням та наслідками. Формальний склад злочину – це юридичний склад, який не передбачає наслідки як обов'язковий елемент об'єктивної сторони. Отже, обов'язковим елементом об'єктивної сторони формального складу будь-якого злочину завжди є діяння<sup>6</sup>.

У доктрині кримінального права висловлено думку, що злочин, передбачений ст. 372 КК, є закінченим з моменту складання письмового повідомлення про підозру. Так, М. В. Сийплові пов'язує момент закінчення аналізованого злочину саме з моментом складання та підписання уповноваженою особою письмового повідомлення про підозру завідомо невинної особи в скоєнні кримінального правопорушення. Учений вважає, що вручення письмового повідомлення про підозру у вчиненні кримінального правопорушення перебуває поза межами складу об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 372 КК. Також, на його думку, не мають значення для кваліфікації цього злочину такі умови: чи було обрано запобіжний захід щодо особи, чи було скасовано повідомлення про підозру, чи була особа засуджена за цей злочин<sup>7</sup>. Зауважимо, що раніше М. В. Сийп-