

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
ДЕННА ФОРМА НАВЧАННЯ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
_____ Лихова С.Я.
«___» _____ 2021 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»
ЗА ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«Правоохоронна діяльність»

**Тема: «Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння
транспортним засобом (ст. 289 КК України)»**

Виконавець: студентка 2 курсу, групи ПО-203М Бригинець Анна
Володимирівна

Керівник: к.ю.н., доцент кафедри кримінального права і процесу Лисько
Тетяна Давидівна

Київ–2021

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Юридичний факультет
Кафедра кримінального права і процесу
Освітньо-професійної програми «Правоохоронна діяльність»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
_____ Лихова С.Я.
«_____» _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної роботи

Бригинець Анни Володимирівни

1. Тема роботи «Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України)», затверджена наказом ректора від 27 вересня 2021 р. № 2024/ст.
2. Термін виконання та захисту роботи: з 27 вересня 2021 р. по 5 грудня 2021 р.
3. Вихідні дані роботи: монографічна наукова література, нормативно-правові акти, нормативно-правові акти міжнародного характеру, узагальнення судової практики.
4. Зміст пояснювальної записки: аналітичний огляд юридичних джерел з тематики кваліфікаційної роботи. Дослідження складу кримінального правопорушення «Незаконне заволодіння транспортним засобом» та особливостей його кваліфікації, визначення проблемних питань визначення та встановлення окремих різновидів кваліфікованих та особливо кваліфікованих складів та підстав звільнення від кримінальної відповідальності на основі аналізу чинного законодавства України, наукової літератури та статистичних даних.

5. Календарний план-графік

№ пор	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1	Вибрати тему кваліфікаційної роботи	до 01.10.2021	виконано
2	Затвердити тему і план роботи у наукового керівника	до 05.10.2021	виконано
3	Визначити статистичну, інформаційну базу дослідження скласти бібліографію	до 26.10.2021	виконано
4	Оформити і обговорити з науковим керівником перший розділ роботи	до 30.10.2021	виконано
5	Оформити і обговорити з науковим керівником другий розділ роботи	до 11.11.2021	виконано
6	Оформити і обговорити з науковим керівником третій розділ роботи	до 15.11.2021	виконано
7	Доопрацювати роботу, оформити її кінцевий варіант	до 19.11.2021	виконано
8	Отримати відгук керівника та рецензії	до 20.11.2021	виконано
9	Підготувати доповідь на захист	до 30.11.2021	виконано

6. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Консультанти з окремих розділів не залучались			

7. Дата видачі завдання: 05.10.2021 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

к.ю.н., доцент кафедри
кримінального права і процесу
Лисько Тетяна Давидівна

(підпис)

Завдання прийняв до виконання _____ Бригинець Анна

Володимирівна

(підпис)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України)»: 100 сторінок, 64 використаних джерела.

ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ, НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, КВАЛІФІКУЮЧІ ОЗНАКИ, ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ.

Об'єктом дослідження є кримінально-правова характеристика складу кримінального правопорушення незаконного заволодіння транспортними засобами.

Метою дослідження є комплексна розробка науково обґрунтованих пропозицій і рекомендацій щодо удосконалення кримінального законодавства та практики його застосування в частині застосування ст. 289 КК України.

Методи дослідження: діалектичний, історико-правовий, формально-юридичний (догматичний), порівняльно-правовий, соціологічний, статистичний та системно-структурний.

Актуальністю даної теми є значна питома вага досліджуваного кримінального правопорушення у загальній статистиці злочинності. Незважаючи на прийняття нових кримінально-правових норм, кількість даних кримінальних правопорушень за 2020-2021 роки суцільно зростає. Такі дані можуть свідчити про недостатню ефективність кримінально-правової заборони, визначено у ст. 289 КК України.

Визначення точної кримінально-правової характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами є важливими як для науки кримінального права, так і правоохоронної діяльності, і тому потребують більш детального розгляду та розв'язання.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ТА КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЯК ЗЛОЧИНУ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ	15
Висновки до розділу 1.....	22
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЮРИДИЧНОГО СКЛАДУ ЗЛОЧИНУ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЗА КК УКРАЇНИ	24
2.1. Об'єкт та предмет незаконного заволодіння транспортним засобом...	24
2.2. Об'єктивна сторона незаконного заволодіння транспортним засобом.....	36
2.3. Суб'єктивна сторона незаконного заволодіння транспортним засобом.....	44
2.4. Суб'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом.....	51
Висновки до розділу 2.....	54
РОЗДІЛ 3. КВАЛІФІКОВАНІ ТА ОСОБЛИВО КВАЛІФІКОВАНІ ОЗНАКИ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ	57
3.1. Кваліфіковані ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом.....	57
3.2. Особливо кваліфіковані ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом.....	71
РОЗДІЛ 4. ОСОБЛИВОСТІ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ	79
Висновки до розділу 4.....	85
ВИСНОВКИ	86
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	91

ВСТУП

Актуальністю даної теми є значна питома вага досліджуваного кримінального правопорушення у загальній статистиці злочинності. За підсумками попереднього року в Україні кількість крадіжок автотранспорту зросла на третину (без врахування Донецької та Луганської області, Криму). За результатами 2020 року було обліковано 4 496 викрадень транспортних засобів, у поточному 2021 році за перший квартал зафіксовано 1 245 викрадень, та на превеликий жаль, ця цифра з кожним днем зростає.

Хотілося б зазначити, що незважаючи на прийняття нових кримінально-правових норм, кількість даних кримінальних правопорушень за 2020-2021 роки суцільно зростає. Такі дані можуть свідчити про недостатню ефективність ст. 289 КК.

Якщо брати до уваги статистичні дані по Україні, то саме її столиця, Київ, очолює перше місце по кількості скоєних крадіжок транспортних засобів. Майже 2000 автомобілів було викрадено в Києві за попередній рік. Таке число б'є усі рекорди викрадень серед інших міст України. Найменше число крадіжок спостерігається в Закарпатській, Запорізькій, Тернопільській та Чернівецьких областях, однією із причин цього є саме те, що там є відносно менша кількість автомобілів. Отже, можемо констатувати, що незаконне заволодіння транспортними засобами є одним із поширених кримінальних правопорушень.

Найчастіше в Україні викрадають автомобілі марки ВАЗ. За останніми даними лише за 2020 рік було викрадено понад 2,8 тисячі таких машин. Як правило їх викрадають для здачі на металобрухт. На транспортні засоби марки Toyota припадає 23% від загального числа викрадених авто. Друге місце займає марка BMW (19%), а третє – Mercedes (16%). Також до рейтингу автомобілів, які найчастіше викрадають, увійшли Land Rover (11%), Lexus (8%), Porsche (6%), Audi (4%) і Renault (3%). Способи викрадення щороку змінюються. Якщо раніше велика кількість заволодінь транспортними засобами здійснювалася за допомогою кодграберів, “вудок”

та інших пристроїв, то тепер вони повернулися до банальніших способів. Злодії відчиняють двері, багажники і вибивають шибки. Саме за допомогою таких варварських способів викрадають 51% всіх авто. Також часто машини викрадають за допомогою евакуаторів. Тож розслабитися не варто ніколи.

Метою даної роботи є дослідження та аналіз наукових поглядів та чинного законодавства України, що розкривають способи незаконного заволодіння транспортними засобами, а також виявлення особливостей правового регулювання та шляхів його законодавчого удосконалення і дослідження проблемних питань.

З метою висвітлення даної теми ставляться наступні завдання:

- 1) проаналізувати сучасні визначення поняття та кваліфікуючі ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом;
- 2) узагальнити теоретичні засади щодо предметів кримінального правопорушення;
- 3) обґрунтувати загальну характеристику об'єкта кримінального правопорушення;
- 4) виявити об'єктивну сторону даного кримінального правопорушення;
- 5) узагальнити суб'єкта кримінально протиправного діяння;
- 6) оглянути правові аспекти суб'єктивної сторони;
- 7) проаналізувати проблеми співучасті у незаконному заволодінні транспортними засобами;
- 8) розкрити способи незаконного заволодіння транспортним засобом;
- 9) визначити основні напрями удосконалення чинного законодавства.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають, складаються та виконуються у сфері здійснення незаконного заволодіння транспортними засобами.

Предметом дослідження є елементи складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України.

Методи дослідження даної кваліфікаційної роботи є сучасні методи наукового пізнання, застосування яких обумовлене змістом і метою

поставлених завдань. Для цього у роботі було використано такі методи: діалектичний – при вивченні юридичної природи незаконного заволодіння транспортним засобом як кримінально-правового явища, визначенні його ознак та структурних елементів; формально-логічний - при аналізі основного, кваліфікованого та особливо кваліфікованого складу кримінального правопорушення ст. 289 КК України; формально-догматичний (юридичний) – при здійсненні тлумачення окремих термінів, понять, визначень та понятійних (термінологічних) зворотів; статистичний – при дослідженні статистичних даних про кримінальне правопорушення, склад якого передбачений ст. 289 КК України та матеріалів слідчо-прокурорської та судової практики, що дало можливість оцінити стан, динаміку та тенденції наявності незаконних заволодінь та їх небезпечності.

Використання наведених методів дослідження, джерел інформації (законодавства, наукових праць, статистичних даних) дало можливість виявити нові проблеми юридичного аналізу складу кримінального правопорушення незаконного заволодіння транспортним засобом та запропонувати власні пропозиції їх вирішення.

В умовах реформування соціально-економічного устрою України відбувається певне зростання злочинності та інших правопорушень, у тому числі незаконних заволодінь транспортними засобами. Цей вид злочинності зростає із збільшенням кількості транспортних засобів в Україні. Розвиток автомобільного ринку – важливий чинник становлення нашого суспільства. Водночас доступні та вигідні умови для посягань на автотранспортні засоби створюють підґрунтя для вчинення кримінальних правопорушень проти власності, безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема з метою незаконного збагачення. Аналізуючи суспільні відносини, що регулюють право власності на майно (а незаконне заволодіння транспортним засобом є посягання на власність конкретної особи), слід зазначити, що згідно з першим протоколом Конвенції про захист прав і свобод людини кожна фізична особа або юридична особа має право володіти своїм майном. Ніхто

не може бути позбавлений свого майна інакше, як в інтересах, передбачених законом або загальними принципами міжнародного права. На разі в Україні відбувається інтенсивний розвиток транспорту, підвищується динаміка його використання, та спостерігається тенденція до збільшення кількості транспортних засобів на душу населення. Функціонування транспорту є джерелом підвищеної небезпеки для оточуючих, тому забезпечення безпеки його використання є одним із найважливіших завдань в Україні. Найважливішою умовою безпечного використання транспорту є дотримання всіма особами встановленого порядку користування транспортним засобом в сфері руху припустиме лише тими особами, хто має на це законне право. Порушуючи цей порядок, особа незаконно заволодіває транспортним засобом, чим створює загрозу для безпеки руху та позбавляє власника транспортного засобу можливості реалізувати свої права відносно цього. Цим і обумовлена висока суспільна небезпечність подібних діянь.

За статистикою щодня викрадають десятки автомобілів й майже половину з них – в Києві. І це не дивно – в столиці чи не найбільша кількість самих машин, а ще тут живуть відомі та знамениті українці. В основному, крадуть дорогі іномарки, але іноді не нехтують й старенькими машинами. Найчастіше авто крадуть вночі, коли господарі сплять.

Щоб уникнути викрадення машини, експерти радять ретельно ставитися до безпеки. Наприклад, якомога ближче стояти, коли його закриваєте, адже тоді викрадачі не зможуть зчитати код авто. Ще однією перепорою злочинцю стане запобіжник, який блокує коробку передач, або ж можна встановити механічні системи захисту.

Проте навіть якщо злодії викрали машину, існує ймовірність, що авто знайдеться через соціальні мережі. Виявляється, в Україні чимало вдалих випадків, коли власники викрадених машин публікували інформацію про інцидент, а потім небайдужі люди повідомляли про знахідку та вказували адресу розташування “залізного коня”.

Не дивно, що на даний момент в Україні поліцейські дедалі більше і більше почали зупиняти автомобілі та перевіряти документи на право володіння транспортним засобом. А зовсім нещодавно таке право отримали й прикордонники. Тому варто бути готовим до того, що вирушаючи в далеку мандрівку потрібно бути готовим, що ваш автомобіль, неподалік територіальних меж країни, тепер мають право зупиняти й перевіряти не лише поліцейські.

Серед правових засобів спрямованих саме на попередження незаконних заволодінь транспортними засобами, провідну роль відіграють кримінально-правові.

В 1968 році вперше у законодавстві було введено кримінальну відповідальність за «угон дорожніх транспортних засобів». Відповідну норму було включено до глави X Кримінального кодексу Української РСР 1960 р., - «Кримінальні правопорушення проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я». Пізніше, аж у 1985 році, ця стаття отримала назву «Угон транспортних засобів», а саму диспозицію було сформульовано як угон автомобілів усіх видів, мотоциклів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки. Істотні зміни були внесені в цю статтю в 2000 р., коли вона отримала назву «Незаконне заволодіння транспортним засобом», і передбачала вона саме відповідальність за відповідне діяння, під яким розумілося вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Згодом, у прийнятий Кримінальний кодекс 2001 року, ст. 289, передбачала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, яка була включена вже до розділу XI Особливої частини КК - «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Також слід зазначити, що поняття незаконного заволодіння транспортним засобом залишилася незмінним.

Питання та роз'яснення теоретичних проблем кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього

руху та експлуатації транспорту, досліджувалося багатьма науковцями та вченими. Зокрема таких як, В.В. Василевич, Н.О. Гуторова, О.В. Головкін, Л.М. Демидова, Г.П. Жаровська, Ю.Ф. Іванов, В.В. Ємельяненко, О.О. Кваша, М.В. Корнієнко, Б.В. Лизогуб, А.М. Мельников, В.А. Мисливий, І.В. Пшеничний, Д.М. Савченко, М.О. Свірін, Т.В. Серватко, Н.В. Яницьката ін. Слід зазначити, що до цього часу не досягнуто згоди в поглядах на ряд дискусійних питань про об'єкт і предмет кримінального правопорушення, ознаки його об'єктивної та суб'єктивної сторін, відмежування від суміжних складів кримінальних правопорушень.

За останньою редакцією ст. 289 КК України передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами. Предметом цього кримінального правопорушення є всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби, рух яких регулюється Правилами дорожнього руху [49].

Незаконне заволодіння транспортним засобом як різновид кримінального бізнесу завдяки своїй прибутковості майже не поступається незаконному обігу наркотиків і торгівлі зброєю, які також є дуже небезпечними. Значна частина цих кримінальних правопорушень вчиняється під прикриттям організованих злочинних угруповань, що мають чітку ієрархічну структуру з розподілом ролей, транскордонні зв'язки, високий рівень спеціалізації та матеріально-технічного оснащення. Злочинні групи контролюють ринки, на яких продається викрадений автотранспорт. Діють дуже багато підпільних майстерень, які здійснюють підготовку цих автомобілів до повторної їх реалізації. Зокрема, це може бути зміна ідентифікаційних номерів, зовнішнього вигляду, підроблення реєстраційних документів тощо.

На жаль, відсоток розкриття справ по викраденню автомобілів правоохоронцями дуже низький. Лише в Києві понад 90% власників викрадених автомобілів залишаються ні з чим, оскільки кримінальні справи

закривають через відсутність доказів. Також слід зазначити, що розкриття цих кримінальних правопорушень у край ускладнюються тим, що вони як правило вчиняються організованими злочинними групами з чіткою ієрархією та розподілом ролей. Одні з членів групи безпосередньо вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами, інші – змінюють номери кузова та агрегатів, виготовляють підроблені документи, маскують злочинні прибутки, легалізують і збувають автотранспортні засоби. Понад 20% викрадень автотранспорту, причому здебільшого з тяжкими наслідками, вчиняються неповнолітніми, у зв'язку з чим цей злочин набуває ще більшої суспільної небезпеки.

Нерідко незаконне заволодіння транспортними засобами є способом учинення інших кримінальних правопорушень. Такі діяння призводять до дорожньо-транспортних пригод, вчинюються особами, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, були позбавлені права або загалом не мали права на керування транспортними засобами, а також неповнолітніми. Особи які викрадають автомобілі не здатні виконувати у сфері дорожнього руху необхідні функції керування транспортним засобом, особливо при складній дорожній обстановці. Оскільки незаконне заволодіння, як правило, проводиться в екстремальних умовах, зловмисник змушений діяти поспішно, порушуючи при цьому правила дорожнього руху, які можуть призвести до тяжких наслідків. Такий «кримінальний автобізнес» був і залишається одним із найприбутковіших видів протиправної діяльності, у зв'язку з чим, на даний час, зростає кількість незаконних заволодінь транспортними засобами.

На сьогоднішній день, є багато способів захисту та безпеки свого автомобіля. Такими можуть бути: встановлення додаткових систем захисту, страхування від ризику викрадення транспортного засобу, або ж ставити автомобілі чи то інший транспортний засіб на стоянку чи до гаражу, що охороняються. В такі способи у злочинців буде менше шансів викрасти ваш транспортний засіб. Найпопулярнішим в Україні на разі є «Поліс КАСКО» - страхування вашого автомобіля від непередбачуваних ризиків, які можуть

виникнути у процесі експлуатації автомобіля, в тому числі і викрадення. Тому питання боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами займає важливе місце в боротьбі зі злочинністю.

Визначення кримінально-правової характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами є важливими як для науки, так і правоохоронної практики, і тому потребують більш детального розгляду та розв'язання. Оскільки дуже багато науковців присвячували свої статті даній проблемі, то можна зробити висновок, що дана тема була, є і буде досить актуальною та популярною, тим паче рівень злочинності, пов'язаної із незаконним заволодінням транспортним засобом - постійно зростає.

Як свідчить практика, не дивлячись на незначну питому вагу у загальній структурі злочинності в Україні, незаконне заволодіння транспортними засобами має велику суспільну небезпеку, зміст якої, з одного боку, обумовлений посяганням на безпеку руху та експлуатації транспорту. Враховуючи що це кримінальне правопорушення визначене у розділі XI Особливої частини КК як таке, що спрямоване на зазначений об'єкт кримінально-правової охорони, а з іншого боку, це діяння посягає на одне з ключових конституційних прав особи та громадянина, а саме в ст. 41 Конституції України – право власності, яке може бути протиправно порушеним як одноособово, так і групою осіб [28, с. 10].

Зокрема, як показують результати боротьби зі злочинністю в Україні, щорічно жертвами кримінальних правопорушень, пов'язаних з незаконним заволодінням транспортними засобами, стають десятки тисяч пересічних громадян нашої держави, іноземців та осіб без громадянства.

У зв'язку з цим на одне з провідних місць з боротьби із зазначеним суспільно небезпечним явищем виходять заходи так званого спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням, що здійснюються спеціально визначеними на нормативно-правовому рівні суб'єктами. Проте без з'ясування його загального змісту у контексті запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами підвищити

ефективність цієї діяльності дуже складно. Більш того, особливість правової охорони транспортних засобів в Україні, а також спірність та дискусійність окремих питань, що складають зміст досліджуваної теми, у свою чергу вимагають по-новому підійти до їх вирішення з урахування новітніх технологій, які використовують злочинці при незаконному заволодінні транспортними засобами, високого ступеня латентності цих кримінальних правопорушень та в цілому низького рівня їх розкриття правоохоронними органами.

Характеристика сучасного стану досліджуваної проблеми на сьогоднішній день є актуальною серед науковців та практиків, оскільки збільшення кількості незаконних заволодінь транспортними засобами суттєво зростає. Це

Наукова новизна одержаних результатів визначається тим, що було проведене комплексне дослідження юридичних ознак складу кримінального правопорушення незаконного заволодіння транспортним засобом, відповідальність за вчинення якого передбачена ст. 289 КК України.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені в кваліфікаційній роботі положення можуть бути використані у практичній діяльності правоохоронних органів та судів при застосуванні кримінального законодавства; у науково-дослідницькій діяльності для подальшого вивчення питань, пов'язаних з кримінально-правовою характеристикою незаконного заволодіння транспортним засобом; у навчальному процесі при викладенні курсу з Особливої частини кримінального права України, відповідних спецкурсів, при проведенні занять з підвищення кваліфікації та професійної підготовки слідчих, прокурорів, адвокатів, суддів; у законодавстві – з метою вдосконалення редакції ст. 289 КК України.

Структуру роботи складають 6 підрозділів, об'єднаних у 4 розділи, а також вступ, висновки та список використаних джерел. Загальний об'єм роботи складає 98 сторінок, список використаних джерел містить 64 найменування.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ТА КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЯК ЗЛОЧИНУ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ

Незаконне заволодіння транспортним засобом, відповідальність за яке передбачена ст. 289 КК України, знаходиться в системі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Транспортними кримінальними правопорушення в науці кримінального права визначаються як передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху та експлуатації всіх видів механічного транспорту, а також магістрального трубопровідного транспорту. Розміщення транспортних кримінальних правопорушень у певній послідовності в розділі XI Особливої частини КК надає змогу більш чітко врахувати тяжкість кримінального правопорушення, а також вид транспорту на якому (за допомогою якого) вчиняється кримінальне правопорушення.

Незаконне заволодіння транспортним засобом заподіює шкоду охоронюваним законом правовідносинам, що забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, та правовідносинам власності на транспортний засіб. Безпека функціонування транспорту є частиною національної безпеки країни, стан його розвитку відображає рівень цивілізації суспільства, а отже активізує формування державної політики з безпеки дорожнього руху, охорони життя та здоров'я людей, власності, довкілля та інших відносин в Україні. Проблема безпеки дорожнього руху є досить складним явищем, що вимагає знання у багатьох галузях знань [53 с. 334].

Під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою, протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи то користувача всупереч їх

волі. За частиною другою цієї статті кваліфікуються ті самі дії, які вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб, або поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище, або з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, або якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Частиною третьою цієї статті передбачена відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, що вчиняється організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян.

Матеріальна шкода визнається значною у разі заподіяння реальних збитків на суму від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а великою – у разі заподіяння реальних збитків на суму понад двісті п'ятдесят неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Позитивним в даному злочині - це частина четверта даної статті – безпосередньо звільнення від кримінальної відповідальності судом особи, яка вперше вчинила даний злочин (але звичайно за винятком випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства), та добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки, якщо такі були [38, с. 130].

Особливо негативними є наслідки автомобілізації в Україні. За останні 30-ть років виникло понад 1,5 млн. дорожньо-транспортних пригод, де загинуло більше 200 тис. та поранено понад 1,3 млн. людей. Третина даних ДТП - пов'язані зі злочином, який передбачено саме ст. 289 КК України.

Завдяки своїй очевидній вигідності і зручності використання автодорожній транспорт набув широкого застосування, а автомобільні дороги без перебільшення іменуються артеріями міст і держави в цілому. Згідно соціологічним даним кожний четвертий громадянин України має у власності автомобіль, і тенденція зводиться до того, що згодом і кожна третя людина буде мати автомобіль у своїй власності.

Дане кримінальне правопорушення підвищує суспільну небезпеку тим, що тут не можна виключати можливості ідеальної сукупності незаконного заволодіння транспортним засобом, оскільки він може бути способом для вчинення іншого кримінального правопорушення. Наприклад, це може бути викрадення вогнепальної зброї, бойових припасів, вибухових речовин, вибухових пристроїв чи радіоактивних матеріалів (ст. 262 КК), викрадення наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів (ст. 308 КК), що знаходяться в транспортному засобі, тощо. Тут також може бути і реальна сукупність кримінальних правопорушень. Коли, наприклад, злочинець викрав автомобіль, доїхав до певного місця призначення, а потім залишивши цей транспортний засіб, викрав речі, які знаходились у ньому. В даному випадку особа повинна відповідати за незаконне заволодіння транспортним засобом та за крадіжку чужого майна. В діях особи будуть ознаки цих двох окремих кримінальних правопорушень – а саме ст. 185 КК України.

Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, здебільшого породжують негативні явища, які призводять до транспортних аварій, в яких гинуть люди. Боротьба з транспортними кримінальними правопорушеннями в сучасних умовах набуває важливого значення, про що свідчить віднесення цих кримінальних правопорушень до самостійного розділу Особливої частини КК. Головною ознакою, відповідно до якої транспортні кримінальні правопорушення об'єднані в одну групу - це родовий об'єкт. Таким об'єктом є відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатацію транспорту. Безпосередні об'єкти окремих транспортних

кримінальних правопорушень лежать у площині родового об'єкту, хоч і мають свої особливості. Вони залежать, насамперед, від видів транспорту, якими можуть вчинятися ці кримінальні правопорушення, а також від характеру об'єктивної сторони та кваліфікуючих обставин. Так, деякі кримінальні правопорушення можуть бути вчинені із застосуванням насильства або погроз, у зв'язку з чим виникає питання про додатковий безпосередній об'єкт — життя і здоров'я особи. Предметом цих кримінальних правопорушень є транспортні засоби. З об'єктивної сторони ці кримінальні правопорушення побудовані по-різному, оскільки більшість кримінальних правопорушень описана в законі, як кримінальні правопорушення з матеріальним складом, а менша частина — з формальним складом. У кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом об'єктивна сторона містить у собі діяння, наслідки і причинний зв'язок між ними. Діяння в цих кримінальних правопорушеннях виражається в дії або бездіяльності особи, але деякі кримінальні правопорушення вчиняються лише шляхом дії. У більшості кримінальних правопорушеннях діяння виражається в порушенні певних правил. У кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом обов'язковою ознакою буде виступати наслідок. Наслідками у цих кримінальних правопорушеннях є загибель однієї чи кількох осіб, тяжкі, середньої тяжкості тілесні ушкодження, а також матеріальна шкода, та інші тяжкі наслідки.

Також не потрібно забувати про те, що не є кримінальним правопорушенням заволодіння транспортним засобом у стані крайньої необхідності, наприклад, для того, щоб терміново доставити тяжко хвору людину до лікарні, приборкати стихійне лихо, усунути іншу небезпеку, яка загрожує людям, інтересам суспільства чи держави.

Зважаючи на широкий діапазон чинників, що впливають на незаконне заволодіння транспортними засобами, треба взяти до уваги ті, які частіше чинять негативний вплив на скоєння даного кримінального правопорушення. Це, головним чином, соціально-економічні, соціально-психологічні,

соціально-демографічні, організаційно-управлінські чинники. Дослідження показують, що майнові кримінальні правопорушення вчиняються в результаті економічних труднощів, обставин, недоліків і упущень. Звідси виникає необхідність вивчення соціально-економічних чинників: рівня матеріальної забезпеченості, міри задоволеності житлових і інших побутових потреб і так далі. Згідно цього, здійснення незаконного заволодіння транспортним засобом є в 80% випадків пов'язаним з низьким рівнем добробуту населення. Заздрість і озлобленість, так само впливають і стають причинами здійснення незаконних заволодінь транспортними засобами [56, с. 367-369].

Наступним чинником незаконного заволодіння транспортним засобом є високе зростання безробіття (особливо серед молоді), пропаганда "красивого і прекрасного життя" в ЗМІ, пониження рівня освіти, а значить збільшення кількості низькооплачуваного населення.

До даної групи чинників можна віднести і недосконалість економічних стосунків, пов'язаних з оборотом автомобілів. Під недосконалістю мається на увазі дестабілізація ринку, інфляційні процеси, порушення економічних зв'язків не лише усередині держави, але й із зарубіжними країнами. При цьому посилюється значущість тіньової економіки.

Щодо соціально-психологічних факторів, то вони відносяться безпосередньо до особи злочинця, характеризують її внутрішній світ. На формування особи викрадача, як писалося вище, впливають зубожіння, сильне майнове розшарування населення і у зв'язку з цим послаблення контролю в сім'ях за підлітками, молоддю, і взагалі відсутність умов для виховання неповнолітніх, належної організації їх освіти і дозвілля. Як показує практика, близько 40% осіб скоїли ці кримінальні правопорушення у віці 14-18 років [6]. Загальновідомий тісний взаємозв'язок злочинності і пияцтва. Пияцтво і алкоголізм, будучи обставинами що сприяють антигромадській поведінці, нерідко виступають в ролі свого роду каталізаторів вчинення конкретних кримінальних правопорушень. В той же

час, незважаючи на заходи, які вживаються правоохоронними органами, пияцтво все ще зберігає певну поширеність і продовжує виконувати свою криміногенну роль в етіології багатьох видів і груп кримінальних правопорушень, у тому числі викрадень транспортних засобів.

Соціально-демографічні фактори. Попередження кримінальних правопорушень у сфері незаконних заволодінь транспортних засобів ускладнюється міграційним процесом в Україні. Із-за чималого збільшення іноземців, погіршала соціальна і загострилася кримінальна обстановка. Багато в чому злочинні посягання на автотранспорт набули стійких рис організованої злочинності. Діяльність злочинних угруповань, що спеціалізуються на викраденні автомашин з метою їх збуту, нерідко виходить за межі одного регіону і навіть держави, а тому представляє серйозну проблему як для вітчизняних, так міжнародних і зарубіжних правоохоронних органів, придбаваючи статус транснаціональної злочинності.

Організаційно-управлінські чинники. Незаконне заволодіння транспортних засобів має високу латентність. У 90% випадків засуджених, що притягають до кримінальної відповідальності, до першого викрадення вчинили в середньому по 2-3 незаконні заволодіння транспортних засобів і 5-6 розкрадань транспортних засобів. Це створює систему безкарності, а також вседозволеності серед злочинців. Не забезпечується принцип невідворотності покарання. Вказана обставина сприяє також розширенню круга викрадачів транспортних засобів, що встали на шлях скоєння кримінальних правопорушень. За даними вчених, майже кожен другий невстановлений злочинець скоїв новий злочин в співучасті з особами, що раніше не скоювали злочин. У зв'язку з цим, одним з конструктивних шляхів у боротьбі з незаконними заволодіннями транспортних засобів є ефективна боротьба з латентною злочинністю.

До цього ж ряду криміногенних чинників, які сприяють повторному здійсненню незаконних заволодінь транспортними засобами, відноситься незадовільна у ряді випадків робота органів внутрішніх справ: неякісне

проведення профілактичної роботи із злочинним контингентом з числа засуджених, не пов'язаних з позбавленням волі, формальне встановлення місць відстою і розукомплектування викрадених автомобілів, незадовільна робота з потерпілими, внаслідок чого потерпілі, не сподіваючись на успішну роботу поліції, звертаються до кримінальних елементів по допомогу (близько половини усіх викрадених автомобілів в країні повертається власникам за грошову винагороду).

Одним із суттєвих недоліків розслідування кримінальних справ щодо незаконних заволодінь транспортних засобів є ослаблення роботи з виявлення в процесі слідства конкретних причин і умов, що сприяють злочинам даного виду, прийняття передбачених законом заходів щодо їх усунення.

Вивчення практики кримінальних справ щодо незаконного заволодіння транспортним засобом показало, що в переважній більшості (в 90%) причини і умови їх вчинення не виявлялися, або виявлялись формально. А по виявленим причинам і умовам заходів щодо їх усунення органами слідства не вживалися.

Недостатність матеріального забезпечення органів внутрішніх справ, інтенсивний відтік кадрів, призводять до того, що співробітники оперативно-слідчого апарату працюють в умовах постійних перевантажень, що сприяє низькому відсотку розкриття кримінальних правопорушень проти власності. Упущення в оперативно-розшуковій діяльності по попередженню і розкриттю даних кримінальних правопорушень багато в чому є наслідком відсутності достатньої кількості оперуповноважених, які б спеціалізувалися по незаконним заволодінням транспортних засобів, а також постійно діючих спеціалізованих оперативних підрозділів і слідчо-оперативних груп, що займаються виключно розкриттям і розслідуванням даної категорії кримінальних правопорушень.

Здійсненню таких незаконних заволодінь транспортних засобів сприяє нестача гаражів, платних стоянок, паркінгів, достатня кількість яких могла б

надійно "захистити" автомобілі від злочинних посягань. В Україні, де інтенсивність злочинних посягань на автомобілі особливо велика, практично відсутня проблема незаконного заволодіння транспортним засобом, що знаходиться в гаражі чи на території платних стоянок. Тому при здійсненні профілактичних заходів органи внутрішніх справ повинні інформувати державні органи про необхідність розширення цих видів "захисту" автомобілів та інших транспортних засобів, розцінювати зараз це питання як складовий елемент планів профілактики кримінальних правопорушень, наполегливо домагатися включення заходів по влаштуванню охоронюваних стоянок в комплексні плани соціального розвитку міст і районів.

Значна кількість незаконних заволодінь транспортними засобами здійснюється в зв'язку із досконалим вивченням злочинцями стандартних замикаючих пристроїв і технологій протиугінних систем, вони порівняно легко проникають в салон автомобіля. Тут слід зазначити, що в цілому нині немає підстав говорити про достатню ефективність протиугінних систем, та й рівень усвідомлення власників автомобілів про необхідність використання таких систем відносно низький. Тільки у 50 % випадків таких незаконних заволодінь транспортні засоби були обладнані протиугінним пристроям [10].

Здійсненню злочинних посягань на автомобілі сприяє також безпечність і легковажність окремих водіїв, що залишають автомобілі без нагляду, іноді з незачиненими дверцями і включеним двигуном, що істотно полегшує доступ злочинця до автомобіля.

Слід зазначити ще один різновид безпечності. Нерідко водії особистих автомашин за певну плату погоджуються підвозити абсолютно незнайомих їм осіб і це прагнення "заробити" у ряді випадків, закінчується як правило, незаконним заволодіння транспортним засобом або розбійним нападом. Незважаючи на роз'яснювальну роботу, яка останнім часом здійснюється органами внутрішніх справ серед власників особистого автотранспорту, такі випадки продовжують мати місце все більше і

виступають на сьогоднішній день досить поширеними небезпечними чинниками, сприяючими здійсненню посягань на автотранспорт.

Висновки до розділу 1.

Незаконне заволодіння транспортним засобом, відповідальність за яке передбачена ст. 289 КК України, знаходиться в системі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Транспортними кримінальними правопорушення в науці кримінального права визначаються як передбачені кримінальним законом суспільно небезпечні діяння, що посягають на безпеку руху та експлуатації всіх видів механічного транспорту, а також магістрального трубопровідного транспорту. Розміщення транспортних кримінальних правопорушень у певній послідовності в розділі XI Особливої частини КК надає змогу більш чітко врахувати тяжкість кримінального правопорушення, а також вид транспорту на якому (за допомогою якого) вчиняється кримінальне правопорушення.

Наше наукове дослідження підтверджує, що на сьогоднішній день потрібно посилити відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері безпеки руху та експлуатації транспортних засобів. Це мотивовано тим, що з кожним днем, кількість саме цих кримінальних правопорушень зростає в десятки разів. За одну ніч, злодії викрадають по 3-4 елітних автомобіля з кожного району м. Києва. Водночас ведення ефективної боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами неможливе без єдиного розуміння й застосування відповідної кримінально-правової норми. У зв'язку з цим теорія кримінального права та судово-слідча практика мають потребу в науковому вирішенні поставлених питань, для того щоб правоохоронці мали змогу розвивати свої здібності в уникненні даного кримінального правопорушення. Як відомо, найчастіше викрадають автомобілі преміум класу. Особа, купуючи дорогий автомобіль, приваблює цим злочинців, для вчинення ними кримінальних правопорушень, а інколи і з тяжкими

наслідками. Наразі існує багато не перевірених та не зареєстрованих станцій технічного обслуговування та інших майстерень, які співпрацюють із злочинцями та організованими групами, які допомагають саме ним повністю змінити чи то переробити той чи інший автотранспорт.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ЮРИДИЧНОГО СКЛАДУ ЗЛОЧИНУ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ЗА КК УКРАЇНИ

2.1. Об'єкт та предмет незаконного заволодіння транспортним засобом.

Кожне кримінальне правопорушення, включаючи й незаконне заволодіння транспортним засобом, посягає на певний об'єкт. Це обов'язковий елемент всіх складів кримінальних правопорушень. Під об'єктом кримінального правопорушення слід розуміти те благо, якому завдається реальна шкода чи створюється погроза заподіяння такої шкоди. Об'єкт кримінального правопорушення має винятково важливе значення для пізнання сутності кримінально протиправного посягання, визначення його суспільної небезпечності й юридичної природи, правильної кваліфікації, відокремлення кримінальних правопорушень один від іншого та від незлочинних діянь. Домінуючою в науці кримінального права є точка зору, відповідно до якої об'єктом кримінального правопорушення визнаються суспільні відносини. Така теорія та думка була сформульована вперше вченим А.А. Піонтковським [56, с. 165], та яку розділяють багато дослідників і до цього часу. Але хотілося б зазначити, що в юридичній літературі були також висловлені й інші погляди на об'єкт кримінального правопорушення. Таким чином, під ним розуміють суб'єктивне право, норму права в її реальному бутті, життєві блага, соціально значущі цінності, інтереси й блага, правове благо, цінності, людей, соціальну оболонку особистості. Можна сказати, що дані концепції розширюють поняття суспільних відносин, включаючи в його склад невластиві йому елементи, або ж наділяють окремі елементи суспільних відносин тією властивістю, яку мають відносини в цільному.

Особливою ознакою, за якою транспортні кримінальні правопорушення об'єднані в одну групу, є їх єдиний родовий об'єкт. Під об'єктом

кримінального правопорушення слід розуміти охоронювані кримінально-правовими нормами суспільні відносини та соціальні блага, на які посягає кримінальне правопорушення. В контексті ст. 289 КК України, таким об'єктом є саме відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації усіх видів механічного транспорту. Безпосередні об'єкти окремих транспортних кримінальних правопорушень лежать у площині родового об'єкта, хоча і мають свої особливості. Вони залежать насамперед від видів транспорту, на яких можуть бути скоєні ці кримінальні правопорушення, а також від характеру об'єктивної сторони і кваліфікуючих обставин. Ми не можемо виключати того, що деякі кримінальні правопорушення можуть бути вчинені із застосуванням погроз чи насильства, у зв'язку з чим виникає питання про додатковий безпосередній об'єкт – життя і здоров'я особи, що є нематеріальною ознакою кримінального правопорушення. При встановленні матеріальної шкоди, яка заподіюється даним злочином, необхідно враховувати вартість викрадених транспортних засобів. Відповідно до останніх змін, для кваліфікації за ч. 2 ст. 289 КК України необхідно встановити, що предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а для ч. 3 ст. 289 КК України - транспортний засіб, вартість якого у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян.

Розділ XI Особливої частини КК називається «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», яка породжує відносну самостійність понять руху та експлуатації транспорту, що призводить до необхідності встановлення їх змісту.

Рух – це зміна положення будь-чого унаслідок обертання, коливання, переміщення. Рухатися, означає переміщатися чи пересуватися. Під експлуатацією розуміється систематичне використання людиною продуктивних сил (розробка, користування, добування). Відповідно до цього, рух транспорту представляє собою переміщення транспортних засобів у

просторі, а експлуатація транспорту – використання його корисних властивостей. Дуже слушною є думка з цього приводу В.А. Мисливого. Він говорить про те, що кримінальні правопорушення проти безпеки руху – це окрема група суспільно небезпечних діянь, які посягають на суспільні відносини з експлуатації механічних транспортних засобів у сфері дорожнього руху. Отже, експлуатація транспортних засобів охоплює їх використання в процесі руху [35].

Саму експлуатацію можна розглядати у широкому та вузькому значенні. У широкому розумінні, експлуатація транспортного засобу охоплює рух транспорту, оскільки сам рух транспортних засобів є використанням його корисних властивостей, тобто є його експлуатацією. У вузькому значенні експлуатація розглядається як використання корисних властивостей транспортних засобів, що не пов'язане з їх рухом. Саме таке значення поняття «експлуатація» вживається законодавцем у назві розділу XI Особливої частини КК.

Основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК, є суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту. Додатковим об'єктом є здоров'я, життя громадян та відносини власності. Під такими суспільними відносинами слід розуміти безпеку експлуатації транспортних засобів, громадський порядок, громадську безпеку, суспільні відносини, що регламентують право власності, безпеку життя і здоров'я людей, моральні цінності, матеріальні та нематеріальні блага, а також потерпілу від кримінального правопорушення особу. З огляду на перелік суспільних відносин, можна зробити висновок що даний злочин, можна віднести і до групи кримінальних правопорушень проти громадської безпеки, оскільки більшість випадків викрадання автотранспорту здійснюється особами, які знаходяться у стані алкогольного сп'яніння. Суспільна небезпечність незаконного заволодіння транспортними засобами зумовлена неконтрольованим використанням джерел підвищеної небезпеки, що дуже

часто спричинює вчинення інших кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI Особливої частини КК. Контрольоване використання транспортного засобу, пояснюється тим, що самовільне незаконне заволодіння транспортним засобом у більшості випадків, вчиняються особами, при відсутності прав на керування транспортом. Але і бувають такі випадки, коли незаконне заволодіння транспортним засобом вчиняються особами, які добре знаються у правилах дорожнього руху і реальної загрози безпеці руху не викликають.

Суспільна небезпека даного кримінального правопорушення полягає у тому, що цей злочин створює небезпеку нормальній життєдіяльності суспільства, суспільній стабільності, дестабілізують економічну та соціально-політичну сфери життя, порушують нормальне функціонування соціальних та економічних інститутів, підривають і гальмують прогресивний процес розвитку суспільства, перешкоджають проведенню соціально-економічної та правової політики, обкрадають людей, породжують обстановку незахищеності, створюють систему корупції в органах влади.

Додатковим та основним об'єктом даного кримінального правопорушення буде право власності, а факультативним – порядок використання злочинцем транспорту як джерела підвищеної небезпеки, а з іншого боку об'єктом таких кримінальних правопорушень є громадська безпека, яка є елементом та складовою національної безпеки України.

Відповідно до вимог ст. 1 Закону України «Про основи національної безпеки України» під національною безпекою розуміють захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються самий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних та потенційних загроз національним інтересам. Більш того, громадська безпека утворює атмосферу громадського спокою та обстановку впевненості, а також полягає в надійності та ефективності захисту від кримінальних правопорушень, у наявності для цього відповідних гарантій відчуття безпеки, на яку можна покластися, у якій

є упевненість та яка заспокоює. Небезпечні фактори руху та експлуатації транспорту можуть загрожувати не лише людині та майну, але й навколишньому природному середовищу. Крім того, досить важко уявити собі ситуацію, коли нейтралізується можливість заподіяння шкоди людям і майну джерелом підвищеної небезпеки або коли така загроза взагалі не існує. Потрібно зазначити, що через саму природу джерела підвищеної небезпеки така загроза існує завжди й не може бути повністю нейтралізована. Певний ризик виходу з-під контролю транспортних засобів присутній завжди. Мова може йти лише про максимально можливе зниження рівня такого ризику. Саме тому варто визначити безпеку дорожнього руху механічного транспорту як такий стан його функціонування, при якому відсутній неприпустимий ризик заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу і матеріальним цінностям [18, с. 60].

Суб'єктом розглядуваних суспільних відносин є, з одного боку, особа, що незаконно заволоділа транспортним засобом, а з іншого боку – всі інші учасники дорожнього руху. Саме їх життю та здоров'ю може бути заподіяна шкода джерелом підвищеної небезпеки, і саме вони наділені відповідними правами й обов'язками в системі забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Певною мірою суб'єктом суспільних відносин по забезпеченню безпеки дорожнього руху необхідно визнати будь-яку особу, яка перебуває в межах досяжності небезпечного впливу некерованого механічного транспортного засобу.

На відміну від безпеки руху та експлуатації транспорту, право власності законного володільця порушується завжди, адже власник при цьому позбавляється права використовувати свій транспортний засіб, тобто порушуються врегульовані законом суспільні відносини щодо володіння, користування та розпорядження майном. Не допустимо погодитись з тим, що злочинець, який викрав автомобіль є досвідченим водієм, який дотримується

правил дорожнього руху, загрожує саме суспільним відносинам у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Злочинець, заволодівши автотранспортом, повинен усвідомлювати той факт, що він порушує права власника на автомобіль та незаконне використання чужого майна. Конституцією України передбачено, що держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності. Усі суб'єкти права власності рівні перед законом. Тому не є виключенням той факт, що даний злочин повинен бути внесений в розділ 6 Особливої частини КК (кримінальні правопорушення проти власності), яка встановлює відповідальність за посягання на власність.

В теорії та практиці думки багатьох науковців розділились саме щодо визначення об'єкта кримінального правопорушення незаконного заволодіння транспортним засобом. Деякі з них вважають, що цей злочин має один безпосередній об'єкт, і тут же зазначають купу різних суспільних відносин, що несуть протиправний характер [1, с. 739]. Інші ж, вважають що об'єкт даного кримінального правопорушення поділяється на головний та додатковий, про що висловлюють зовсім різні точки зору з приводу цього [35, с. 52-53]. Але не слід забувати про те, що незаконне заволодіння транспортним засобом завдає шкоди декільком групам суспільних відносин, і тому можна сказати, що таке протиправне діяння посягає не лише на один об'єкт. Усунення можливості вражаючої дії на людей, власність небезпечних і шкідливих чинників руху і експлуатації транспорту означає не що інше, як становлення додаткового захисту громадських стосунків по охороні життя і здоров'я людей, власності. Ці стосунки формуються поза зонами транспортної небезпеки і знаходяться під самостійною охороною кримінального закону. Своєрідність захисту життя і здоров'я, власності і інших благ нормами транспортної безпеки полягає в порівнянні функціонування громадських стосунків щодо охороні життя і здоров'я людей, власності як зовні, так і усередині зон транспортної небезпеки [7, с. 43].

Незаконне заволодіння транспортним засобом посягає на відносини, що забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, та на відносини власності на транспортний засіб. Шкідливі наслідки у виді оборнення такого транспортного засобу на користь винного чи інших осіб повністю охоплюються складом цього кримінального правопорушення. Додатково кваліфікувати діяння ще й за статтями, які передбачають кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення проти власності, не потрібно, оскільки такі відносини власності на транспортний засіб вже включають в себе і поставлені під охорону ст. 289 КК України.

Однак, потрібно зазначити, що це не виключає можливості ідеальної сукупності незаконного заволодіння транспортним засобом з іншими кримінальними правопорушеннями. Дані ситуації можливі лише, коли незаконне заволодіння транспортним засобом є способом вчинення інших кримінальних правопорушень, таких як викрадення вогнепальної зброї, бойових припасів, вибухових речовин, пристроїв чи радіоактивних матеріалів, викрадення будь-яких наркотичних засобів, психотропних речовин чи їх прекурсорів, що знаходяться в транспортному засобі.

В такому випадку однією дією винного буде спричинено шкоду саме різним об'єктам: 1) відносинам, що забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, та відносинам власності на транспортний засіб; 2) відносинам, що забезпечують громадську безпеку в сфері обігу вогнепальної зброї, бойових припасів, вибухових речовин, вибухових пристроїв та радіоактивних матеріалів, чи відносинам, що забезпечують контрольований обіг наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів.

Звичайно, тут будуть мати місце різні шкідливі наслідки, які настають, і які передбачені різними кримінально-правовими нормами. Тому саме тут в даних випадках буде мати місце ідеальна сукупність кримінальних правопорушень.

Так само повинні розцінюватися дії особи, яка незаконно заволоділа транспортним засобом з метою викрадення майна, що знадиться в

транспортному засобі. Ст. 289 КК не бере під охорону суспільні відносини власності на таке майно. Воно буде виступати предметом кримінальних правопорушень проти власності, кримінальна відповідальність за які передбачена в розділі VI КК України «Кримінальні правопорушення проти власності». Коли умисел винного направлений і на заволодіння транспортним засобом, і на заволодіння матеріальними цінностями, які знаходяться в ньому, має місце ідеальна сукупність кримінальних правопорушень – відповідна частина ст. 185 та відповідна частина с. 289 КК України.

Якщо особа після незаконного заволодіння транспортним засобом з метою обернення його на свою чи інших осіб користь розукомплектує його повністю або заволодіває його окремими частинами, скоєне повинно кваліфікувати лише за ст. 289 КК України.

Тут звичайно, може мати місце й реальна сукупність кримінальних правопорушень, коли винний різними самотійними діями вчиняє два або більше кримінальних правопорушень. Так, якщо особа незаконно заволоділа транспортним засобом з метою його тимчасового використання (доїхати до певного місця призначення), залишила його, а потім вирішила викрасти речі з транспортного засобу, вона повинна відповідати за незаконне заволодіння транспортним засобом та за крадіжку чужого майна. В її діях будуть ознаки цих двох окремих кримінальних правопорушень.

Зазвичай певні труднощі виникають при кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом, поєданого з подальшим його знищенням чи будь-яким іншим пошкодженням.

На думку Ю. Панової, якщо після такого незаконного заволодіння транспортний засіб було умисно знищено чи пошкоджено винним, то незалежно від того, з якою метою скоєно таке незаконне заволодіння, вчинене повинно кваліфікуватись саме за сукупністю кримінальних правопорушень [39, с. 27-28].

О.І. Бойцов вважає, що транспортний засіб при його викраденні не може бути предметом знищення чи пошкодження. Саме заволодіння включає в себе те, що винний викрадає його для того, щоб надалі ним користуватися та незаконно розпоряджатись [8, с. 753-755].

Потрібно зазначити, що незаконне заволодіння транспортним засобом з іншою метою, його подальше знищення чи пошкодження повинно кваліфікуватися за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 і ст. 194 КК України.

Предмет незаконного заволодіння транспортним засобом.

Предметом цього кримінального правопорушення є всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

У Правилах дорожнього руху (далі - ПДР) зазначено, що транспортний засіб – це пристрій, призначений для перевезення людей або вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [49].

Можна сказати, що транспортним засобом є автомобілі, трамваї й інші механічні засоби пересування. Під такими розуміються: тролейбуси, трактори, інші самохідні машини (грейдери, бульдозери, скрепери, асфальтоукладальники та інші дорожні машини), мотоцикли й інші механічні транспортні засоби (мотоколяски, мопеди), забезпечені двигуном внутрішнього згорання або електродвигуном, рух яких регулюється Правилами дорожнього руху. До транспортних засобів також слід віднести судна повітряного, морського, річкового транспорту (літаки, кораблі, скутер), а також залізничний пересувний склад (потяги). Транспортну систему слід розглядати як сукупність засобів і умов задоволення потреб населення і громадського виробництва в перевезеннях пасажирів і вантажів. Безпека на транспорті - цей такий технічний стан, при якому не має загрози можливості вражаючої дії на людей, майно, шкідливих і небезпечних чинників руху і експлуатації транспорту. До видів конкретної безпеки на транспорті відносяться безпека експлуатації і безпека руху.

Дії та бездіяльність осіб, які знаходяться за кермом викраденого автотранспорту не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю чи здоров'ю громадян, завдавати будь-які матеріальні збитки. Особа, яка створила такі умови, зобов'язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення перешкод, а якщо це неможливо, небайдужі автомобілісти повинні повідомити про це працівникам поліції [49].

Будь-який транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, який підлягає обов'язковій державній реєстрації, потребує особи, яка досягла певного віку для керування таким транспортом, спеціального медичного висновку про придатність до керування, спеціального навчання та одержання права на керування (одержання посвідчення водія відповідної категорії транспорту). Оскільки транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, то законодавець повинен покласти обов'язок на власника такого джерела, чи то злочинця максимально відповідати за ту межу ризику, яку він для себе приймає. Здійснити це можливо лише через спеціальний правовий статус транспортного засобу і особливий порядок відповідальності за шкоду завдану при його використанні. Фактично предметом злочину можуть бути лише окремі види транспортних засобів. Розкриття та розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами потребує з'ясування питання саме про те, які види транспортних засобів відносяться до предмету цього кримінального правопорушення, а які – є предметом інших кримінальних правопорушень.

До предмету кримінального правопорушення у ст. 289 КК України належать такі транспортні засоби:

- Автомобільний транспортний засіб – це колісний транспортний засіб (ним може бути автобус, вантажний і легковий автомобіль), що використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій.

- Автомобілі легкові – це автомобілі, з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно, який за своєю конструкцією й обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їх багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

- Трактори - це гусеничні або колісні самохідні машини, призначені для перевезення вантажів, а також виконання різноманітних робіт – сільськогосподарських, будівельних, лісових тощо.

- Інші самохідні машини призначені для будівельних, дорожніх, сільськогосподарських та інших робіт – грейдери, комбайни, бульдозери, крани, екскаватори і т. д. При цьому перераховані транспортні засоби є предметом посягання у зв'язку з їх функцією пересування, а не виконання спеціальних робіт.

- Тролейбус - дорожній транспортний засіб для перевезення пасажирів, який з'єднаний з електричним дротом та не пересувається по коліях.

- Трамвай – дорожній транспортний засіб для перевезення пасажирів, який з'єднаний з електричним дротом або приводиться у рух за допомогою дизельного двигуна та пересувається по коліях. Трамваї і троллейбуси (пасажирські, вантажні, колієукладальні, ремонтні, спеціального обслуговування) належать до міського електротранспорту і їх рух здійснюється відповідно до Правил дорожнього руху.

- Мотоцикл – двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб. см і більше. До мотоциклів прирівнюються моторолери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.

- Інші механічні транспортні засоби. Механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім

транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 куб. см), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. До інших механічних транспортних засобів, які приводяться в рух за допомогою двигуна, належать різного роду всюдиходи, аеросани, амфібії й інші, крім мопедів, тобто двоколісних транспортних засобів, які мають двигун з робочим обсягом до 50 куб. см.

В свою чергу враховуючи вищевикладене, потрібно зробити увагу на тому, що не буде предметом злочином за ст. 289 КК України, отже, такими не будуть:

- Мопеди (двоколісні транспортні засоби, що мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см.
- Велосипеди (транспортні засоби, крім інвалідних колясок, що приводяться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому).
- Рухомий склад метрополітену, фунікулера та інших видів залізниць (пасажирські та вантажні потяги, локомотиви, дрезини тощо).
- Залізничний, повітряний, річковий і морський транспорт (включаючи й маломірні судна) (у разі незаконного заволодіння ним кримінальна відповідальність буде наставати за ст. 278 КК.
- Причіп - транспортний засіб, призначений для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом (до цього виду транспортних засобів належать також напівпричепи і причепи- розпуски).
- Платформи із спеціальним обладнанням, що рухаються трамвайними коліями.
- Бойові, спеціальні або транспортні самохідні машини Міністерства внутрішніх справ, Міністерства оборони, Служби безпеки України. У разі вчинення незаконного заволодіння таким транспортним засобом особою, що є суб'єктом військових кримінальних правопорушень, відповідальність наставатиме за ст. 410 КК. Якщо ж посягання вчиняється особою, що не є таким суб'єктом, кваліфікація вчиненого за ст. 289 КК

може здійснюватися лише тоді, коли цей транспортний засіб є дорожнім. В іншому разі таку техніку не можна визнавати предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК.

- Деталі, вузли, агрегати транспортного засобу, без мети заволодіння останнім. Незаконне заволодіння в будь-який спосіб деталями, вузлами, агрегатами транспортного засобу, без мети заволодіння останнім, не утворює склад цього кримінального правопорушення та повинно кваліфікуватися як викрадення цих предметів (крадіжка, грабіж).

- Гужеві повозки.

У випадку, коли транспортний засіб є предметом цивільно-правового спору або перебуває у загальній спільній власності суб'єкта та інших осіб, то незаконне заволодіння ним, за наявності відповідних підстав, належить кваліфікувати як самоправство (ст. 356 КК України), тобто самовільне, всупереч установленому законом порядку, вчинення будь-яких дій, правомірність яких оспорується окремим громадянином або підприємством, установою чи організацією, якщо такими діями була заподіяна значна шкода інтересам громадяни. Дослідження предмета цього кримінального правопорушення вимагає з'ясування питання чи відноситься до предмету кримінального правопорушення транспортний засіб, яким незаконно заволоділи.

2.2. Об'єктивна сторона незаконного заволодіння транспортним засобом.

Елементи складу кримінального правопорушення – об'єкт, суб'єкт, об'єктивна сторона, суб'єктивна сторона - перебувають у нерозривному взаємозв'язку та взаємозалежні один від одного.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення – це сукупність ознак, якими воно характеризується з зовнішньої сторони, з точки зору послідовного розвитку тих подій і явищ, які починаються з суспільно небезпечного діяння (дії, бездіяльності) і закінчуються заподіянням шкоди

об'єкту посягання або створенням загрози заподіянням такої шкоди [32, с. 6-8].

Вірно зазначено В.М. Кудрявцевим, що «розглядаючи об'єктивну сторону злочину як зовнішню характеристику процесу вчинення злочину, слід мати на увазі, що вона є «зовнішньою» лише стосовно суб'єктивного, психологічного змісту діяння. Але саме ця сторона злочину є одночасно й внутрішньою характеристикою для самого механізму злочинного посягання на охоронюваний об'єкт, тому вона й розкриває його внутрішню структуру та взаємодію утворюючих ознак» [33, с. 11].

Специфіка кожного складу кримінального правопорушення виявляється головним чином в об'єктивній стороні, саме тут найчастіше всього проходить сама межа, яка і дозволяє відмежувати одне кримінальне правопорушення від іншого, кримінальне протиправне діяння від такого, що не є суспільно небезпечним та кримінально протиправним. Слід зазначити, що чітке встановлення ознак об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення багато в чому дозволяє визначити зміст інших елементів складу (об'єкта, суб'єкта, а особливо суб'єктивної сторони). Вона включає в себе низку ознак, які в свою чергу поділяються на обов'язкові та факультативні. Під обов'язковими ознаками слід розуміти ті, що властиві всім без винятку складам кримінального правопорушення. Під факультативними ж розуміють ознаки об'єктивної сторони, властиві лише деяким складам.

Відповідно до примітки ст. 289 КК, під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі [38, с. 130].

Вилучення транспортного засобу може здійснюватися шляхом запуску двигуна, буксирування, завантаження на інший транспортний засіб.

Заволодіння може здійснюватися різними *способами* – таємно або відкрито, шляхом обману або зловживання довірою. Воно може мати місце й

під час руху транспортного засобу, коли винний установлює контроль і примушує водія виконувати його розпорядження і рухатися в зазначеному напрямку.

Особливо слід відзначити, що заволодіння має протиправний характер. Це означає, що винний, який заволодів транспортним засобом, не має права на використання транспортного засобу для поїздки на ньому. Протиправність відсутня у випадках, коли поїздка на транспортному засобі відбувається в стані крайньої необхідності, наприклад, для доставки важкохворого в лікарню або для усунення небезпеки, яка виникла внаслідок пожежі, повені тощо.

Таємне незаконне заволодіння вчиняється винним, коли він впевнений в тому, що власник його не бачить і не в змозі побачити те, як саме той краде його автотранспорт. При цьому сам винний повинен усвідомлювати, що його діяння є таємним, а не явним. Таємне незаконне заволодіння буде є тоді, коли воно відбувається в присутності сторонніх осіб, які не помічають цього або ж не усвідомлюють протиправність дій винного, вважаючи, що той діє правомірно. Так, дії винної особи, що впевнено підійшла до чужого транспортного засобу, потім проникла до нього і здійснила поїздку, сприймаються оточуючими як дії законного власника або іншого правомірного користувача транспортного засобу. Інші особи у цьому випадку не усвідомлюють факту вчинення такого кримінального правопорушення. Спосіб вчинення такого незаконного заволодіння не відрізняється нічим за своїм змістом від крадіжки.

Відкрите незаконне заволодіння транспортним засобом має місце, коли злочинець, діє помітно для потерпілого або ж для користувача транспортного засобу, і діє саме в такій обстановці коли ці особи не просто присутні при цьому але і спостерігають (наприклад стоячи на касі в магазині) і головне що вони усвідомлюють ці злочинні дії. Якщо ж злочинець думає, що його дії непомітні для оточуючих, тоді як насправді це не так, таке незаконне заволодіння транспортним засобом повинно вважатися таємним. В даному

випадку злочинець розраховує саме не на таємність такого викрадення, а на відкритість викрадення, і розраховує на переляк чи розгубленість власника. Такі відкриті дії порівняно з таємними є більш зухвалими і дуже цинічними, та свідчать про більшу суспільну небезпечність діяння [25, с. 53-54].

Незаконне заволодіння транспортним засобом вважається *закінченим* з моменту запуску двигуна і початку руху або після початку буксирування без запуску двигуна. Проникнення в гараж або інше приміщення чи у транспортний засіб, спроба запустити двигун повинні розглядатися як замах на заволодіння транспортним засобом. Якщо заволодіння транспортним засобом вчинюється від час руху, то закінченим цей злочин є з моменту встановлення контролю над транспортним засобом. Тривалість поїздки на незаконно здобутому автомобілі на кваліфікацію не впливає [53, с. 352].

Як відомо з теорії кримінального права, об'єктивна сторона характеризується низкою ознак, а саме:

- Діяння;
- Наслідок;
- Причинний зв'язок;
- Спосіб;
- Засоби або знаряддя;
- Місце;
- Час;
- Обстановка;

В даному злочині об'єктивна сторона характеризується:

- Діянням (активна поведінка злочинця);
- Наслідком;
- Причинним зв'язком.

Місце, час, спосіб, знаряддя, обставини здійснення незаконного заволодіння транспортним засобом, є факультативними ознаками об'єктивної сторони складу даного кримінального правопорушення, і викликають певний

інтерес з наукової точки зору, але на кваліфікацію кримінального правопорушення не впливають. У ряді випадків встановлення вказаних факультативних ознак має практичне значення для визначення змісту суспільно небезпечного діяння і його наслідків [7, с.60].

Діяння буде полягати саме у незаконному заволодінні, тобто протиправних діях та в отриманні можливості керувати незаконним транспортним засобом. Заволодіння транспортним засобом здійснюється без чітко вираженого і дійсного волевиявлення власника. При цьому воля потерпілого ігнорується, чи подавляється або ж фальсифікується (при заволодінні шляхом обману). Наслідком буде виступати, кінцевий результат такого заволодіння, а причинний зв'язок в свою чергу зв'язує діяння і наслідок, і буде вказувати на те, яка причина незаконного заволодіння транспортного засобу, тобто, що саме спонукало злочинця до вчинення ним кримінального правопорушення.

Завдання значної матеріальної шкоди потерпілому визначається з урахуванням матеріального становища потерпілого, розміру заподіяних збитків, вартості викраденого транспортного засобу тощо.

Об'єктивну сторону кримінального правопорушення складає сукупність двох взаємопов'язаних дій, таких як незаконне заволодіння транспортним засобом та безпосередньо рух на ньому. Не зважаючи на різні способи заволодіння транспортним засобом, мета буде одна – скористатися транспортним засобом всупереч волі власника чи користувача.

Вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом шляхом обману є таким впливом на психіку власника транспортного засобу, за якого злочинець повідомляє йому неправдиві відомості. Якщо ж таке вчинення відбувається шляхом зловживанням довірою, то тут злочинець протиправно й умисно використовує засновану на певних фактичних або юридичних обставинах довіру власника автотранспорту для незаконного заволодіння транспортним засобом. Такий обман і зловживання довірою власника під час даного кримінального правопорушення не буде основними діями, а саме

другорядними, оскільки основна дія в даному випадку буде саме незаконне заволодіння транспортним засобом. Таким чином злочинець вводить в оману або ж у співчуття власника автотранспорту у силу якої той добровільно надає доступ до свого транспортного засобу, створюючи тим самим умови для вчинення кримінального правопорушення. Такі випадки нажаль нерідко зустрічаються в повсякденному житті.

На практиці бувають і такі випадки коли транспортний засіб їде зі швидкістю не більше ніж 20 км/год, і несподівано вибігає на проїжджу частину певна невідома особа, яка починає троцити ваш автомобіль. Після цього починає бігти, а власник при цьому зупиняється і виходить з автотранспорту, і в цю ж саму мить сідає інша особа і починає викрадати ваш автотранспорт. В даному випадку власник має бути обачнішим на проїжджій частині, та не покидати свій автомобіль чи то будь-який інший транспортний засіб.

Незаконне заволодіння транспортним засобом може бути вчинене шляхом вимагання. У теорії кримінального права та на практиці вимагання кваліфікується як закінчене кримінальне правопорушення з моменту пред'явлення вимог, пов'язаних з погрозою. Відповідно, незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене шляхом вимагання, також має визнаватися закінченим з цього ж моменту. Однак в даному випадку не одержує повного розвитку об'єктивна сторона кримінального правопорушення, що виражається у вилученні транспортного засобу. Науковці вказують, що у цьому випадку ніякого вилучення ще не відбулося, а висловлення вимог, поєднаних із погрозою, є лише початком здійснення об'єктивної сторони кримінального правопорушення. Сумнівним видається позиція щодо кваліфікації таких дій як замаху на незаконне заволодіння транспортним засобом.

В основу класифікації форм незаконного заволодіння транспортним засобом повинен бути покладений спосіб вчинення кримінального правопорушення. Саме точне визначення того, яким саме способом був

протиправно вилучений транспортний засіб, має важливе значення для оцінки характеру й ступеня суспільно небезпечності посягання, правильної кваліфікації вчиненого та індивідуалізації покарань.

Спосіб вчинення кримінального правопорушення – це певний порядок, метод, послідовність рухів і прийомів, що застосовуються винним при вчиненні посягання. Саме він виступає в ролі ознаки, що характеризує якісну своєрідність кримінального правопорушення, показує його індивідуальні особливості, властиві дії в конкретному кримінального правопорушення [39, с. 32].

Бувають такі випадки коли злочинець, викравши транспортний засіб, повертає його на місце. Виникає питання чи буде в даному випадку саме незаконне заволодіння транспортним засобом. Якщо передивитись судову практику, то можна зробити висновок, що це буде злочин із формальним складом кримінального правопорушення, такі дії будуть містити усі ознаки даного кримінального правопорушення, і що такі дії потрібно розглядати як закінчений злочин. При цьому той факт, що злочинець повернув викрадений автомобіль власнику може бути врахований як пом'якшуюча обставина, але не виключаючи її. Слід зазначити, що особа, яка вперше вчинила даний злочин (за винятком випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства), але добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки, може бути звільнена від кримінальної відповідальності судом,.

Сама незаконність та протиправність, як ознака об'єктивної сторони кримінального правопорушення, означає заволодіння чужим транспортним засобом та незаконним користуванням тим чи іншим автомобілем. Слід зазначити, що незаконним та протиправним викрадення автомобіля, буде, коли автомобіль не буде власністю злочинця, не буде знаходитись в праві користування та не буде закріплений ним по роботі. Але не буде злочином

для водія, за яким закріплено транспортний засіб, якщо він самовільно заволодіває ним для поїздки (у випадках коли підприємство має у власності автомобілі та водіїв для них). Незаконний характер дій водія може бути спричинений фактом самовільного (без дозволу адміністрації) використання закріпленого за ним транспортного засобу.

Відповідно до чинних правил, автомототранспортні й інші самохідні машини автопідприємств, інших державних або громадських організацій закріплюються за певними категоріями працівників, які мають право на їх управління та експлуатацію для виконання певних робіт. Персональне закріплення транспортних засобів за водіями на весь період їх роботи в організації здійснюється з метою встановлення контролю за використанням автотранспорту лише особою, за якою цей автотранспорт було закріплено. Коли ж водій, керуючи ввіреним йому державним або громадським транспортним засобом, ухиляється від маршруту чи використовує цей засіб на власний розсуд, то незаконного заволодіння немає, оскільки відсутнє заволодіння транспортним засобом. Самовільне використання водієм закріпленого за ним транспортного засобу для виконання його посадових обов'язків не може розглядатись як вихід його з-під контролю. Контроль за використанням транспортного засобу з боку водія здійснюється з виконанням роботи, хоча й використовується він незаконно. Тож вчинене діяння потрібно розглядати як самоправство, що тягне дисциплінарну чи, при заподіянні істотної шкоди державним або громадським інтересам, - кримінальну відповідальність за ст. 356 КК України. Незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 1 ст. 289 КК), на відміну від самоправства, не передбачає будь-яких наслідків, наприклад, заподіяння істотної шкоди державним або громадським інтересам чи правам та інтересам певних громадян, які охороняються законом. Однак треба розцінювати як кримінальне правопорушення дії водіїв, які самовільно скористались транспортними засобами, які закріплені за ними, але належать тій організації, в котрій вони працюють. Оскільки не відомо, які діяння переслідуються у його думках.

Незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане із порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортного засобу, що спричинило середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, смерть одного або загибель кількох осіб, належить кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених статтями 289 і 286 КК України. Незаконне заволодіння деталями транспортного засобу буде кваліфікуватися як викрадення таких предметів, а саме крадіжка (ст. 185 КК) чи грабіж (ст. 186 КК).

2.3. Суб'єктивна сторона незаконного заволодіння транспортним засобом.

Суб'єктивна сторона складу кримінального правопорушення – це внутрішня сторона кримінального правопорушення, тобто психічна діяльність особи, що відображає ставлення її свідомості та волі до суспільно небезпечного діяння, яке нею вчиняється, і до наслідків, які такі настають. Якщо об'єктивна сторона кримінального правопорушення характеризується ознаками, що відображають реальні явища, і тому сприймається безпосередньо за допомогою органів почуттів, то суб'єктивна сторона кримінального правопорушення відображає внутрішній світ людини й не може сприйматися безпосередньо. Вона пізнається тільки шляхом аналізу й оцінки об'єктивних характеристик кримінального правопорушення [56, с. 629].

Чинний КК не використовує термін «суб'єктивна сторона кримінального правопорушення». У теорії кримінального права його зміст розкривається за допомогою понять вини, мотиву й мети.

Визначення суб'єктивної сторони кримінального правопорушення має досить істотне значення. Вона є обов'язковим елементом будь-якого складу кримінального правопорушення, її відсутність свідчить і про відсутність складу кримінального правопорушення. Сама суб'єктивна сторона кримінального правопорушення впливає на кваліфікацію й дозволяє

відмежувати схожі за об'єктивними ознаками кримінальні протиправні діяння. Крім того, зміст суб'єктивної сторони істотно позначається на індивідуалізації відповідальності за вчинене.

Зміст суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення характеризують певні юридичні ознаки: вина, мотив, мета вчинення кримінального правопорушення та емоційний стан. Відносно того, як співвідносяться між собою суб'єктивна сторона кримінального правопорушення й вина, у науці кримінального права висловлені три основні точки зору. Одні з них ототожнюють зовсім ці поняття, інші розглядають вину як більш широке поняття, ніж суб'єктивна сторона, треті вважають, що вина входить у зміст суб'єктивної сторони кримінального правопорушення як її обов'язкова ознака. Звісно, найбільш прийнятною є та позиція, за якої вина визнається обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони кримінального правопорушення.

Вина тут буде завжди виступати обов'язковою та головною ознакою, а мотив, мета та емоційний стан винного - факультативними. Вони тісно пов'язані, але їх зміст і значення в кожному випадку вчинення кримінального правопорушення різні. Суб'єктивна сторона є елементом складу кримінального правопорушення та входить до підстави кримінальної відповідальності. Ознаки суб'єктивної сторони визначають суспільну небезпечність кримінального правопорушення, від визначення її ознак залежить правильна кваліфікація кримінального правопорушення. Вона допомагає розмежувати кримінальні правопорушення, а також відмежувати злочинні діяння від незлочинних. Згідно зі ст. 62 Конституції України особа може бути притягнута до кримінальної відповідальності тільки за наявності її вини. Особа не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду [28, с. 16].

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення незаконного заволодіння транспортним засобом, виражається тільки в прямому умислі.

Винний усвідомлює, що незаконно вчиняє дії щодо заволодіння чужим транспортним засобом і його переміщенню з місця знаходження всупереч або поза волею власника, і бажає їх вчинити. Умисел на вчинення незаконного заволодіння чужим транспортним засобом є конкретизованим і, як показує практика, заздалегідь обдуманим. Заволодіння може відбуватися з будь-якою метою: для привласнення транспортного засобу, для доставки вантажу, для того щоб доїхати до певного місця або просто покататися і т. д. Особа розуміє, що протиправно заволодіває транспортним засобом, усвідомлює суспільну небезпеку цього діяння і бажає його вчинити, навіть бажає настанню наслідків, до яких це може призвести. Якщо особа допустила фактичну помилку і вважала, що завдяки її службовому стану або дружнім стосункам чи на правах родича, вона має право користуватися транспортним засобом, то відповідальність за цією статтею наставати не буде.

Вивчення матеріалів правозастосовної практики дає підстави стверджувати, що мотиви, з яких відбувається незаконне заволодіння транспортним засобом, можуть бути різними і на кваліфікацію не впливають.

З огляду на конструктивні особливості транспортного засобу як предмета кримінального правопорушення всі мотиви цього кримінального правопорушення можна умовно розділити на дві групи: 1) мотиви, що задовольняються самим процесом поїздки на транспортному засобі (підвищити або зміцнити свій авторитет серед знайомих, просто покататися); 2) мотиви, що задовольняються результатом незаконного заволодіння (користь, бажання доїхати до певного місця, перевезти вантаж, помста тощо).

Домінуюче місце серед мотивів незаконного заволодіння транспортним засобом посідають: 1) корисливий мотив; 2) бешкетництво, прагнення покататися, випробувати свої водійські навички; 3) бажання підвищити або зміцнити свій авторитет серед знайомих; 4) доїхати до певного місця; 5) перевезти вантаж; 6) домогтися від потерпілого виконання певних дій або втриматися від них; 7) помста; 8) заздрість; 9) хуліганський мотив; 10)

бажання вчинити інший злочин з використанням цього транспортного засобу.

Незаконне заволодіння транспортним засобом може вчинятися з будь-якою метою чи то мотивом. Часто цей злочин вчиняється для того, щоб покататись, доїхати до місця свого призначення або доставити майно (нерідко буває таке незаконне заволодіння для доставки викраденого майна), для використання транспортного засобу як знаряддя для вчинення іншого кримінального правопорушення. Згідно чинного законодавства метою вилучення транспортного засобу може бути подальше обернення його на свою або інших осіб користь. Про наявність такої мети може свідчити те, що злочинець змінює зовнішній вигляд транспортного засобу, змінює номери кузова та головних його агрегатів, підроблює документи та перефарбовує у інший колір даний транспортний засіб. Про мету обернення транспортного засобу на користь винного, може свідчити тривале користування транспортним засобом, що супроводжувалось його ретельним приховуванням. У випадку вчинення винною особою кримінального правопорушення з метою обернути транспортний засіб на свою або інших осіб користь, усі подальші дії щодо такого транспортного засобу, включаючи його розбирання на запчастини, знищення чи пошкодження, охоплюється ст. 289 КК України і не вимагають додаткової кримінально-правової оцінки.

Мотив в даному випадку виступає факультативною ознакою даного кримінального правопорушення. Мотиви незаконного заволодіння транспортного засобу можна поділити на дві групи. Перша група становить мотиви, які задовольняються самим процесом поїздки на краденому транспортному засобі. До них належать: прагнення розважитись на краденому автотранспорті, побешкетувати, випробувати свої водійські навички, підвищити авторитет серед знайомих. Частіше такий мотив буває тоді, коли транспортний засіб є елітного преміум класу та коштує понад 20 тис. \$ США, або ж звичайний хуліганський мотив, яким не наробити більш тяжких наслідків. У другу групу входять мотиви, що задовольняються

результатом незаконного заволодіння. Сюди належать: корисливий мотив, бажання доїхати до певного місця, перевезти вантаж чи то будь-що інше, домогтися від потерпілого виконання певних дій або втриматися від них, помста, заздрість (знову ж таки сюди входять більше автомобілі елітного преміум класу), бажання вчинити інший злочин з використанням цього транспортного засобу. Якщо взяти до уваги матеріали судово-слідчої практики, то мотиви незаконного заволодіння транспортним засобом є досить різноманітні.

На сьогоднішній день одним із найпоширеніших мотивів незаконного заволодіння транспортним засобом є корисливий мотив. Корисливий мотив – це прагнення винного до одержання для себе матеріального чи нематеріального блага. Іншими словами, можна сказати, що винний пішов на такий злочин для задоволення особистої потреби [40, с. 151]. Таким чином, винний бажає отримати матеріальну вигоду шляхом обернення на свою або інших осіб транспортний засіб, або ж шляхом тимчасового використання такого транспортного засобу у своїх власних інтересах.

При оберненні транспортного засобу на свою чи інших осіб користь, корисливий мотив має такий самий зміст, як в злочинах проти власності. Вигода та матеріальна користь у даному випадку буде мати місце, коли винний або інші особи отримують можливість володіти, користуватися й розпоряджатися транспортним засобом (незаконно), чим позбавляє такого права справжнього власника транспортного засобу. Так, злодії найчастіше прагнуть або продати такий транспортний засіб, або ж розпорядитись використанням його окремих частин на власний розсуд.

Також корисливий мотив при незаконному заволодінні транспортним засобом може виражатися й у заподіянні майнової шкоди власнику без обернення транспортного засобу на користь винного чи інших осіб. Тут мова йде про тимчасове заволодіння транспортним засобом. У таких випадках у винного є бажання уникнути матеріальних витрат, які він мав би понести.

Багато випадків незаконного заволодіння транспортним засобом пов'язаний саме з бешкетництвом. Оскільки багато неповнолітніх та осіб переважно молодого віку, прагнуть просто покататися на дорогому автомобілі преміум-класу, або ж просто випробувати свої водійські навички. Ці мотиви подібні в тому, що всі вони обумовлені потребою в самому процесі поїздки на транспортному засобі, тому що саме цей процес може привести до задоволення потреб винного.

Однак, варто зазначити, що мотив підвищення або зміцнення свого авторитету задовольняється не самим процесом поїздки, а саме її результатом – тобто думкою оточуючих, що складається з приводу такої поїздки. Такий мотив веде саме до постановки мети – *«покататися»*, але спонукає вчинити злочин саме на те, щоб підвищити або зміцнити значущість та вагомість себе серед суспільства, знайомих чи родичів.

Мета є також факультативною ознакою даного кримінального правопорушення. Таке незаконне заволодіння може бути вчинене з метою:

- 1) обернення транспортного засобу на користь винного,
- 2) тимчасовому використанню транспортного засобу;

Обернення транспортного засобу на користь винного, полягає в прагненні до протиправного збагачення злочинця, бажанні одержати конкретну майнову вигоду, стати єдиним і постійним власником чужого транспортного засобу. Суб'єкт має на меті поставити себе на місце власника транспортного засобу, щоб одержати повну можливість володіти, користуватися й розпоряджатися ним на свій власний розсуд. Дана мета найчастіше всього виражається в прагненні до протиправного збагачення винним особисто себе. Тоді ж, суб'єкт незаконно заволодіває транспортним засобом для особистого користування, для продажу, або навіть для здійснення іншої оплатної операції пов'язаної саме з розукомплектуванням транспортного засобу. Також така мета буде присутня навіть і тоді, коли злочинець, незаконно вилучивши транспортний засіб, обертає його на користь юридичних осіб, від функціонування яких саме залежить фінансове

становище. Слід зазначити також, що корислива мета буде й у випадках, коли злочинець прагне обернути транспортний засіб на користь осіб, що діють з ним у співучасті. В даному випадку, такий злочинець може керуватися досить різними мотивами, такими як: користь, прагнення показати свою сміливість, однак він повинен усвідомлювати наявність корисливої мети хоча б у одного зі співучасників [8, с. 300].

Зазначена ж друга мета полягає у використанні корисливих властивостей предмета кримінального правопорушення протягом тривалого часу: катання по вулицям, доїхати до певного місця призначення, перевезти вантаж чи то будь-що інше, викрасти людей або майно, що перебувають у транспортному засобі, примушення потерпілого до виконання раніше невиконаних дій, знищення або ж пошкодження транспортного засобу. Знищення чи пошкодження такого транспортного засобу полягає в приведенні чужого транспортного засобу в такий стан, що перешкоджає або утруднює його використання за призначенням. Незважаючи на факультативний характер мети незаконного заволодіння транспортним засобом, її точне встановлення все ж таки має велике значення для правильної кваліфікації та індивідуалізації покарання. Саме від цього залежить правильне вирішення питання про необхідність додаткової кваліфікації вчиненого кримінального правопорушення.

У випадках коли особа заволодіває чужим майном не з корисливою метою, а з метою його пошкодження або ж повного знищення, таке діяння повинно кваліфікуватися тільки як умисне знищення або пошкодження майна, оскільки винний у цьому разі не переслідує мету протиправного збільшення свого матеріального стану. При незаконному заволодінні транспортним засобом з такою метою шкода заподіюється ще й безпеці руху цього механічного транспорту, що має бути враховано при кваліфікації. У разі, коли наслідки настають у результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керувала

транспортним засобом, дії злочинця слід кваліфікувати за статтями 289 та 286 КК України.

Отже, незважаючи на факультативний характер мети незаконного заволодіння транспортним засобом, її точне встановлення має суттєве значення для правильної кваліфікації кримінального правопорушення. Саме від цього залежить вирішення питання про необхідність додаткової кваліфікації вчиненого, а також саме індивідуалізації покарання.

Що ж до емоційних станів винного, то вони зумовлені соціальними умовами існування і мають особистісний характер. Їх слід розділяти на позитивні емоційні стани та негативні. І саме негативні стани впливають на злочинців, на встановлення вини та її ступеня, та виступають як саме кваліфікуючими ознаками даного кримінального правопорушення. Тому важливим є визначення місця емоцій та емоційних станів серед суб'єктивних ознак кримінального правопорушення. Емоції – це суб'єктивні переживання, що сигналізують про благополучний або неблагополучний стан організму і психіки. Почуття ж мають не тільки суб'єктивний, а й об'єктивний предметний зміст. Вони викликаються об'єктами, що мають ціннісне особистісне значення, і адресуються до них. Емоційний стан буде передавати почуття винного до викраденого транспортного засобу. Це буде впливати на корисливий мотив чи не корисливий мотив, що саме переживання чи гроші призвели до того аби викрасти транспортний засіб.

2.4. Суб'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом.

Вчинення кримінального правопорушення неможливе без особи, яка його вчиняє, і тому суб'єкт кримінального правопорушення є обов'язковим елементом складу кримінального правопорушення. Згідно з ч.1 ст. 18 КК України, суб'єктом кримінального правопорушення є фізична, осудна особа, яка вчинила злочин у віці, з якого відповідно до КК України може наставати кримінальна відповідальність.

Суспільно небезпечні діяння вчиняють конкретні люди. Кожен випадок здійснення кримінального правопорушення має свої індивідуальні риси, у тому числі щодо характеристики особи, винної в цьому кримінальному правопорушенні. Кожна особистість має специфічними, тільки їй властивими ознаками, що складають її індивідуальність.

Зрозуміло, що всі індивідуальні характеристики суб'єкта кримінального правопорушення не можуть знайти відображення в теоретичних і законодавчих конструкціях складів кримінальних правопорушень. У теорії кримінального права досліджуються найбільш типові властивості особи злочинця, вони знайшли відображення в поняттях ознак суб'єкта кримінального правопорушення.

У кримінальному праві України суб'єктом кримінального правопорушення визнається фізична, осудна особа, що досягла до моменту скоєння кримінального правопорушення віку кримінальної відповідальності. Поняття "фізична", "осудна", "вік кримінальної відповідальності" є ознаками суб'єкта кримінального правопорушення і іменуються в науці кримінального права загальними або обов'язковими. Суб'єкт кримінального правопорушення, якому властиві тільки загальні або обов'язкові ознаки, відповідно, іменується "загальним". Окрім загальних ознак суб'єкта кримінального правопорушення, наука кримінального права виділяє також спеціальні ознаки, властиві суб'єктам деяких складів кримінальних правопорушень. Наявність у суб'єкта кримінального правопорушення разом із загальними також і спеціальних ознак свідчать про те, що цей суб'єкт є спеціальним. Відповідно, спеціальним суб'єктом визнається особа, яка здійснює діяння, заборонене не для усіх без виключення осіб, а тільки для певної категорії, до якої воно відноситься. Такі додатковий і факультативні ознаки прямо вказуються в диспозиції статті кримінально-правової норми або встановлюються при її тлумаченні, а саме безпосередньо витікають з її змісту.

Кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення кримінального правопорушення виповнилося шістнадцять років. Суб'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є особа, яка досягла 16-річного віку, а злочинів, передбачених частинами 2 та 3 цієї статті, - 14-річного віку.

Суб'єкт незаконного заволодіння чужим транспортним засобом є загальним, тобто фізична осудна особа, що досягла віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність. Важливою ознакою є те, що транспортний засіб є чужим для цієї особи. Не відсторонені від керування транспортним засобом водії, які самовільно вчинили поїздки на закріпленому за ними транспортному засобі, а також посадові особи підприємств, установ і організацій, що мають певні повноваження з оперативного управління, використання й розпорядження транспортними засобами, не можуть бути суб'єктами тимчасового незаконного заволодіння транспортним засобом. Особи, які за характером виконуваної роботи мають доступ до транспортного засобу, не маючи відносно нього будь-яких прав, є суб'єктами незаконного заволодіння чужим транспортним засобом незалежно від його мети.

Судова практика не визнає суб'єктом цього кримінального правопорушення членів сім'ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими такий засіб закріплений, а також службових осіб, наділених повноваженнями щодо користування чи експлуатації транспортних засобів.

Важливо проаналізувати, чи буде факт незаконного привласнення транспортного засобу співвласником. Відповідно до ст. 355 Цивільного кодексу України майно, що є у власності двох або більше осіб (співвласників), належить їм на праві спільної власності (спільне майно). Майно може належати особам на праві спільної часткової або на праві спільної сумісної власності. Відповідно до ст. 358 ЦК України право спільної часткової власності здійснюється співвласниками за їхньою згодою. Відповідно ж до ст. 369 ЦК України співвласники майна, що є у спільній сумісній власності, володіють і користуються ним спільно, якщо інше не

встановлено домовленістю між ними. Розпорядження майном, що є у спільній сумісній власності, здійснюється за згодою всіх співвласників [54, с. 113,116].

Таким чином, якщо транспортний засіб є спільним майном, то він не є чужим для співвласників. Однак у випадку незаконного заволодіння ним одним із співвласників, його дії слід визнати протиправними.

Характеристика осудності суб'єкта аналізованого кримінального правопорушення ґрунтується на теоретичному визначенні даного поняття. Під осудністю треба розуміти здатність особи під час вчинення кримінального правопорушення усвідомлювати свої дії та керувати ними. При цьому в якості осудних розглядаються особи, які наділені здатністю критично сприймати навколишню дійсність і за допомогою особистої волі керувати своїм, адекватним дійсності, поведінкою, а також, як наслідок, підлягати кримінальній відповідальності за скоєне, а саме за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом. До обсягу критичного сприйняття навколишньої дійсності фахівці з питання осудності злочинця цілком справедливо відносять свідомість винного з фактичного боку своєї поведінки: діяння, наслідків, причинного зв'язку, суспільної небезпеки вчиненого діяння.

Характеристика суб'єкта кримінального правопорушення, відповідальність за вчинення якого передбачена ст. 289 КК України, необхідно вказати, що діяння як ознака об'єктивної сторони даного кримінального правопорушення, полягає в незаконному заволодінні транспортним засобом. Усвідомлювати факт і суспільну небезпеку незаконного заволодіння транспортного засобу може і повинен кожен. Подібний висновок впливає щодо суб'єктів інших кримінальних правопорушень, пов'язаних з використанням технічних систем - джерел підвищеної небезпеки.

Висновки до розділу 2.

Кожне кримінальне правопорушення, включаючи й незаконне заволодіння транспортним засобом, посягає на певний об'єкт, має свою специфічну об'єктивну сторону, ознаки суб'єкта та конкретизовані у кожному випадку ознаки суб'єктивної сторони.

Особливою ознакою, за якою транспортні кримінальні правопорушення об'єднані в одну групу, є їх єдиний родовий об'єкт. Під об'єктом кримінального правопорушення слід розуміти охоронювані кримінально-правовими нормами суспільні відносини та соціальні блага, на які посягає кримінальне правопорушення. В контексті ст. 289 КК України, таким об'єктом є саме відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації усіх видів механічного транспорту. Безпосередні об'єкти окремих транспортних кримінальних правопорушень лежать у площині родового об'єкта, хоча і мають свої особливості. Вони залежать насамперед від видів транспорту, на яких можуть бути скоєні ці кримінальні правопорушення, а також від характеру об'єктивної сторони і кваліфікуючих обставин. Ми не можемо виключати того, що деякі кримінальні правопорушення можуть бути вчинені із застосуванням погроз чи насильства, у зв'язку з чим виникає питання про додатковий безпосередній об'єкт – життя і здоров'я особи, що є нематеріальною ознакою кримінального правопорушення. При встановленні матеріальної шкоди, яка заподіюється даним злочином, необхідно враховувати вартість викрадених транспортних засобів.

Відповідно до примітки ст. 289 КК, під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Вилучення транспортного засобу може здійснюватися шляхом запуску двигуна, буксирування, завантаження на інший транспортний засіб. Заволодіння може здійснюватися різними способами – таємно або відкрито, шляхом обману або зловживання довірою.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення незаконного заволодіння транспортним засобом, виражається тільки в прямому умислі.

Винний усвідомлює, що незаконно вчиняє дії щодо заволодіння чужим транспортним засобом і його переміщенню з місця знаходження всупереч або поза волею власника, і бажає їх вчинити. Умисел на вчинення незаконного заволодіння чужим транспортним засобом є конкретизованим і, як показує практика, заздалегідь обдуманим. Заволодіння може відбуватися з будь-якою метою: для привласнення транспортного засобу, для доставки вантажу, для того щоб доїхати до певного місця або просто покататися і т. д. Особа розуміє, що протиправно заволодіває транспортним засобом, усвідомлює суспільну небезпеку цього діяння і бажає його вчинити, навіть бажає настанню наслідків, до яких це може призвести.

Кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення кримінального правопорушення виповнилося шістнадцять років. Суб'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є особа, яка досягла 16-річного віку, а злочинів, передбачених частинами 2 та 3 цієї статті, - 14-річного віку. Судова практика не визнає суб'єктом цього кримінального правопорушення членів сім'ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими такий засіб закріплений, а також службових осіб, наділених повноваженнями щодо користування чи експлуатації транспортних засобів.

РОЗДІЛ 3. КВАЛІФІКОВАНІ ТА ОСОБЛИВО КВАЛІФІКОВАНІ ОЗНАКИ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ.

3.1. Кваліфіковані ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом.

Виділення окремих видів складів кримінальних правопорушень (їх класифікація) має важливе значення для пізнання окремих складів кримінальних правопорушень і встановлення їх суттєвих ознак, а в підсумку - для точної кваліфікації кримінального правопорушення. Склади кримінального правопорушення можна класифікувати за ступенем суспільної небезпечності, за характером їх структури, тобто за способом описування ознак складу в законі, і за особливостями законодавчого конструювання. Кваліфіковані ознаки складу кримінального правопорушення, впливають саме зі ступеня суспільної небезпечності (тяжкості).

Кваліфікуючі ознаки є провідними засобами диференціації покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом. Їх наявність свідчить про різко підвищену (порівняно з ознаками основного складу) суспільну небезпечність діяння та особи, яка його вчинила [**Error! Reference source not found.**, с. 174]. Законодавець відбирає при цьому тільки такі обставини, які особливо сильно впливають на суспільну небезпечність кримінального правопорушення.

Кваліфікованим називають такий склад кримінального правопорушення з обтяжуючими обставинами (кваліфікуючими ознаками), тобто такими, що обтяжують покарання і впливають на кваліфікацію.

У частині 2 ст. 289 КК передбачена відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене (1) повторно або (2) за попередньою змовою групою осіб, або (3) поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або (4) вчинені з проникненням у приміщення чи інше

сховище, або (5) з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, або (6) якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

(1) Законодавець вказує, що під *повторністю* слід розуміти вчинення таких дій особою, яка раніше вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом або кримінальне правопорушення, передбачене статтями 185, 186, 187, 189-191, 262, 290, 410 КК. Тобто тут йдеться про повторність як тотожних, так і однорідних кримінальних правопорушень. Та обставина, чи була засуджена особа за одне або декілька тотожних (однорідних) кримінальних правопорушень, не впливає на встановлення факту повторності. Передбачений ст. 289 КК злочин визнається вчиненим повторно як тоді, коли його вчинила особа, яка за раніше скоєне незаконне заволодіння транспортним засобом не засуджувалась, так і в тому разі, коли цей злочин вчинив той, хто має судимість за ст. 289 КК [51, с. 52].

Повторність відсутня, якщо у вчиненому вбачаються ознаки передбаченого ч. 2 ст. 32 КК продовжуваного злочину (наприклад, при декількох спробах незаконно заволодіти одним і тим же транспортним засобом, вчинених протягом короткого проміжку часу).

(2) Незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене *за попередньою змовою групою осіб*, має місце в тому разі, коли злочин вчинено спільно декількома (двома або більше) особами, які заздалегідь, тобто до початку незаконного заволодіння транспортним засобом домовилися про спільне його вчинення (незалежно від того, хто з цих осіб керував транспортним засобом).

При вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобом за попередньою змовою групою осіб щонайменше два учасники групи повинні діяти як співвиконавці, які тією чи іншою мірою, розподіливши між собою ролі, виконують об'єктивну сторону складу незаконного заволодіння транспортним засобом. Як відзначає О.О.Дудоров, «попередня змова як

ознака розглядуваної форми співучасті означає домовленість декількох осіб про спільне вчинення злочину, що відбувається заздалегідь, тобто до його початку. Ключовими моментами в цій ознаці є час досягнення змови, її зміст та форма зовнішнього вираження. Попередня змова відбувається до початку вчинення злочину, під яким прийнято розуміти початок вчинення злочинного діяння. Вона має бути досягнута до початку виконання хоча б одним з учасників групи діяння, передбаченого як обов'язковий елемент об'єктивної сторони складу відповідного закінченого злочину. Причому проміжок часу між такою домовленістю і початком вчинення злочину може бути різним і вирішальної ролі не відіграє: домовленість може бути досягнута як за тривалий час до вчинення злочинного діяння, так і за декілька годин, хвилин чи навіть секунд до цього. Всі домовленості, які досягаються до замаху на вчинення злочину, є попередніми; ті ж, які мають місце вже під час здійснення замаху, не можуть розглядатись як попередні» [51, с. 54-55].

Вольовий момент спільного умислу полягає в бажанні співучасників, щоб виконавець вчинив незаконне заволодіння транспортним засобом. Саме цього результату прагне кожен із них. Мотиви співучасників, як правило, збігаються, однак їх єдність не є обов'язковою. Для кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом, вчиненого за попередньою змовою групою осіб, необхідно встановити, що угода між співучасниками (про характер діяння, час і місце його вчинення, розподіл ролей хоча б у загальних рисах) виникла заздалегідь, тобто до початку вчинення кримінального правопорушення. Іншими словами, попередня змова на вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом можлива тільки до замаху на нього, до початку виконання хоча б одним зі співучасників діяння, що утворює об'єктивну сторону кримінального правопорушення.

Попередня змова на вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом з метою обернення його на користь винного або інших осіб виникає, як правило, за деякий час до вчинення кримінального правопорушення, а не безпосередньо перед його початком.

Окремо слід зазначити, що не підлягають кримінальній відповідальності за ст. 289 КК України особи, які не брали участі у вилученні транспортного засобу, але після заволодіння ним винною особою здійснили поїздки на ньому.

Після вчинення декількох незаконних заволодінь транспортними засобами за попередньою змовою групою осіб нерідко така група набуває стійкого характеру і трансформується в більш небезпечну форму співучасті – організовану групу (детально про цю обставину – у розділі 3.2).

(3) Під *насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого*, слід розуміти нанесення ударів, побоїв, викручування рук, утримання, зв'язування або позбавлення волі іншим способом, заподіяння легкого тілесного ушкодження, яке не спричинило короточасного розладу здоров'я або незначної втрати працездатності.

Насильство, виступаючи одним із способів вчинення кримінального правопорушення, передбачає в якості своїх форм фізичне і психічне насильство. Разом з тим кримінальне законодавство передбачає можливість притягнення до відповідальності за інші форми впливу, подібні з насильством - заподіяння шкоди здоров'ю, погрози, примус, спонукання, та ін. В даному випадку розглядається зміст категорії "насильство" і форми його закріплення в якості ознаки, що має кримінально-правове значення.

Не маючи на меті детального аналізу всіх положень кримінального законодавства, хотілося б зупинитися на тих із них, які передбачають відповідальність за насильницькі діяння.

Використання законодавцем терміну "насильство" одночасно з приведенням у якості альтернативного діяння можливості заподіяння шкоди здоров'ю громадян, на наш погляд, створює зайву складність тлумачення норми. Насильство може виражатися у двох різних формах, які мають, тим не менш, одну природу: психічне та фізичне насильство [56, с. 159].

Психічне насильство – це дії, як правило психічно хворої або психічно неврівноваженої людини з метою отримання задоволення певного виду. Як

правило метою є завдати моральної шкоди іншій людині. Нерідко, на практиці бувають випадки дзвінків по телефону потерпілому, з погрозами, вимаганням, або мовчанням чи сваркою. Психічне насильство виражається в погрозі застосування зазначеного фізичного насильства. [53, с. 337].

Вибір поведінки при вчиненні кримінального правопорушення шляхом застосування психічного насильства до потерпілого у останнього є завжди, але при психічному примусі цей вибір варіюється в межах, визначених злочинцем, і в якості альтернативи пропонованої моделі поведінки виступає втрата або порушення прав особи, яка провадить вибір. Якщо при цьому воля особи була паралізована, наприклад, загрозою позбавлення життя, а об'єкт пропонованого посягання менш суспільно значущий, то залучення кримінальної відповідальності особи, стосовно якої і примус неприпустимо лише в разі наявності стану крайньої необхідності.

При пробудженні особи до вчинення будь-яких дій, у тому числі й протиправних, з боку спонукання відбувається ініціація бажання у того хто спонукає. Діяльність першого має своєю метою вчинення певною особою конкретних дій. Способи спонукання, як правило, носять законний характер, хоча не виключено в процесі спонукання особи до виконання будь-яких дій вчинення злочинних діянь. Наприклад, в ході спонукання учасника релігійного об'єднання до відмови від подачі податкової декларації у випадках, коли таке подання є обов'язковим, винний оголошував відомості, характер яких дає підставу для притягнення його до кримінальної відповідальності за образу,клеп, порушення расової, національної чи релігійної ненависті або ворожнечі.

В ході спонукання не здійснюється насильство над психікою особи, йому пропонується певний варіант поведінки з наведенням аргументів на користь саме такої моделі.

Якщо при спонуканні учасника релігійного об'єднання до вчинення певних діянь в якості альтернативи починає пропонуватися втрата або порушення будь-якого особистого права цього учасника, гарантованого йому

законодавством України, то така поведінка набуває ознаки психічного примусу а, отже, психічного насильства.

З зовнішньої сторони здійснення спонукання найчастіше виражається в уявному навіюванні. У літературі висловлюються думки, що «надійно оволодіти явищем уявного навіювання, незважаючи на численні і різноманітні зусилля багатьох дослідників, до цього часу не вдається».

В підтвердження цього положення наводиться опис ряду здійснюваних дослідів, які призвели до надання такого висновку. Але разом з тим наводяться переконливі аргументи на користь того, що маніпулювання свідомістю, що здійснюється комплексно (стосовно до досліджуваного складу - у всіх сферах життя учасника релігійного об'єднання), приносить позитивні результати у вигляді бажаної моделі поведінки, того хто спонукає до вчинення будь-яких дій.

Таким чином, чинне кримінальне законодавство перераховує ряд схожих діянь, вчинення яких визначається їх співвідносністю до категорії "насильство".

Фізичне насильство – це як правило небезпечні дії однієї людини відносно іншої, або групи людей, з метою отримання, як правило, речовинних вигід, в даному випадку – транспортного засобу. При цьому можуть виникати різні ситуаційні варіанти досягнення мети і треба знати основні правила поводження.

Фізичне насильство може виражатися в нанесенні ударів, побоїв, поранень, а також в іншому впливі на зовнішні покриви тіла людини за допомогою застосування фізичної сили, холодної чи вогнепальної зброї, інших предметів, рідин (кислот, окропу), сипучих речовин і т. д., а також у впливі на внутрішні органи людини без ушкоджень зовнішніх тканин шляхом отруєння. Настання зазначених наслідків в частині складів є обов'язковою конструктивною ознакою, в інших виступає як ознака кваліфікованого складу. При кваліфікації можлива і третя ситуація (зокрема, при кримінально-правовій оцінці дій учасників різних форм організованих

злочинних об'єднань), при якій насильство виходить за рамки даного складу. У цьому випадку заподіяна шкода має отримати самостійну кримінально-правову оцінку, тобто ці наслідки належить кваліфікувати за сукупністю [56, с. 160].

З іншого боку, насильство в якості другої своєї форми може мати психологічну характеристику, тобто можливе вчинення кримінального правопорушення шляхом застосування до потерпілого психічного насильства. Визнаючи заслуги Л. Д. Гаухмана в дослідженні поняття, змісту та форм злочинного насильства, я не можу погодитися з його думкою, згідно з яким "в законі під терміном "насильство" мається на увазі тільки фізичне насильство. Якщо ж передбачається відповідальність за загрозу застосування насильства, то це спеціально обумовлюється в диспозиції кримінально-правової норми".

Дана точка зору обумовлена виділенням в якості характеристики психічного насильства лише одного діяння - загрози застосування фізичного насильства. Це невірно, так як можливе вчинення дій, які характеризуються в структурі Кримінального кодексу, наприклад, термінами "примус" або "примушування", і які також володіють ознаками, притаманними психічному насильству.

Загальна природа примусу, спонукання і загрози застосування насильства полягає у психологічному впливі на людину з метою примусового виконання ним певних дій, вчинків, підкорення його поведінки волі злочинця. Спонукання, на мій погляд, має іншу природу і не є формою психічного насильства.

Конституцією України у ст. 3 встановлено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю [28, с.1]. Життя і здоров'я людини знаходяться під кримінально-правовим захистом, що знайшло своє відображення в II розділі Особливої частини Кримінального кодексу України (далі - КК України). Здоров'я людини перебуває під кримінально-правовою

охороною з моменту початку пологів і до настання біологічної смерті. Шкода здоров'ю людини спричинюється шляхом насильства. Чинне кримінальне законодавство встановлює відповідальність за будь-які прояви насильства. В КК України термін "насильство" міститься в багатьох статтях, які прямо або побічно передбачають різні види злочинних насильницьких дій.

В теорії кримінального права є ряд проблем, загальних для всіх насильницьких кримінальних правопорушень, які стосуються юридичної природи цих злочинних діянь і їх кваліфікації, що свідчить про можливість і необхідність дослідження поняття та змісту насильства. В судовій і слідчій практиці часто виникають складнощі при кваліфікації кримінальних правопорушень із застосуванням насильства. Вони виникають при вирішенні питання про те, єдиним двооб'єктним злочином, або сукупністю двох однооб'єктних кримінальних правопорушень, або сукупністю двооб'єктного кримінального правопорушення і кримінального правопорушення проти особи є вчинене діяння.

Будь-яке насильство над особою спричиняє їй фізичні та моральні страждання і здійснюється всупереч її волі. В науці кримінального права ретельно досліджені різні види насильницьких дій, виокремлені основні ознаки, характерні для будь-якого насильства:

- а) вплив на потерпілого всупереч його волі;
- б) спричинення йому фізичних або моральних страждань.

Всі насильницькі дії можна поділити на дві групи: фізичне і психічне насильство. Фізичне насильство - це суспільно небезпечний вплив на організм іншої людини, як на зовнішній покрив тіла людини, так і безпосередньо на його внутрішні органи. Психічне насильство не порушує цілісності ні зовнішніх тканин, ні внутрішніх органів, а впливає лише на психіку людини, викликає різні почуття - страху, обурення, гніву.

У КК України мова йде про два види прояву психічного насильства: погрозу і примус. Однак термін "психічне насильство" у КК України не вживається, у той час як терміни "погроза", "примус" можна зустріти

безпосередньо в ряді норм. Разом з тим у кримінальному законодавстві ми не знайдемо роз'яснення цих понять, навіть у статті 40, яка має назву: "Фізичний або психічний примус" [38, с.17].

Що стосується поняття "психічне насильство", то варто підкреслити, що питання про його зміст продовжує залишатися проблемним. У результаті неоднозначного розуміння і трактування зазначеного терміну при визначенні характеру і ступеню небезпеки психічного насильства, зустрічається різна кваліфікації дій в слідчій та судовій практиці. Сьогодні у кримінально-правовій науці проблема психічного насильства є однією із недостатньо вивчених. Якщо звернутися до доктринального тлумачення поняття "психічне насильство", то ми зустрінемо досить різноманітні визначення.

Психічне насильство виражається в погрозах спричинити фізичну, моральну, матеріальну шкоду, позбавити певних благ. За кримінальним законодавством погроза - це вид психічного насильства. Мета психічного насильства - залякування потерпілого. Отже, психічне насильство це - бажання викликати почуття страху. При психічному насильстві страждає психіка, в сукупності з душевними явищами: відчуттями, сприйняттями, уявою людини, її усвідомленням і волею. Будучи функцією головного мозку, психіка відображає об'єктивну дійсність і пов'язана з усіма сторонами і властивостями матеріального світу.

Залежно від особистісних та інших зовнішніх причин вплив погрози на свідомість осіб може бути більш або менш сильним, в зв'язку з чим психічний стан може бути глибоким або поверхневим, більш або менш усвідомленим. Свідомість, як відомо, є однією з найвищих форм психічної діяльності людини. Поняття психіки ширше поняття свідомості, так як поряд з усвідомленими діями можлива підсвідома та несвідома поведінка, тобто є автоматичні, інтуїтивні вчинки, які кореняться в людських інстинктах, емоціях, потягах. Для розуміння сутності психічного насильства необхідно визначити його вплив на свідомість потерпілого, так як психіка, взагалі свідома. Людина, яка зазнає психічного насильства, може здійснити і

несвідомі або підсвідомі дії: відступити від направленої на неї зброї, інстинктивно нахилитися, закритися рукою. Однак не це визначає її психічний стан у мить погрози. Її свідомість здатна оцінити оточуючу обстановку, сприйняти насильство як небезпеку для себе або близьких людей - це один з основних елементів психічного стану потерпілої особи.

Правильна юридична оцінка кожного кримінального правопорушення, поєднаного із застосуванням насильства або погрози його застосування, забезпечує законну і обґрунтовану відповідальність винних, є ефективним засобом боротьби з насильством.

До правових проблем, що існують сьогодні в теорії кримінального права, слід віднести відсутність визначення на законодавчому рівні поняття і видів насильства, різновидів психічного насильства, відсутній конкретизований зміст погрози в окремих випадках. Від виду погрози і способу її вираження залежить, яка саме шкода нанесена життю і здоров'ю потерпілого, і які наслідки потягли за собою дані погрози.

(4) Під незаконним заволодінням транспортним засобом, *вчиненим із проникненням у приміщення*, слід розуміти вторгнення у приміщення, у які особа не має законного доступу, або без дозволу, або шляхом обману чи зловживання довірою особи із наміром вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом будь-яким способом. Приміщенням буде визнаватися споруда чи будівля, визначена самим власником або користувачем транспортного засобу, як місце для тимчасового чи постійного знаходження транспортного засобу, що усуває вільний доступ сторонніх осіб до нього. Таким може бути: звичайний гараж в гаражному кооперативі, гараж у приватному житловому будинку, гараж установи, чи будь-якої іншої організації, бокс або навіть автосалон, в якому реалізується продаж автомобілів та виставляються на майстер класи автомобілі [53, с.354].

Проникнення є протиправним. Тому ця кваліфікуюча ознака не може інкримінуватися особам, які мають доступ у відповідне приміщення чи інше

сховище завдяки своєму службовому становищу або характеру виконуваної ними роботи.

Якщо особа має доступ у приміщення чи інше сховище через свій службовий стану чи завдяки виконуваній роботі (робітник, контролер, охоронець тощо), то заволодіння транспортним засобом при виконанні ним своїх службових обов'язків, не може бути кваліфіковане з врахуванням обтяжуючої обставини «вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище».

Інше сховище – це ділянка території для тимчасового чи постійного знаходження транспортних засобів, що обладнана огорожею або технічними засобами, які обмежують вільний доступ до транспортного засобу та його вилучення.

(5) Незаконне заволодіння транспортним засобом із *використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони* віднесено до кваліфікуючих ознак даного кримінального правопорушення не так давно і було розкритиковано вітчизняними науковцями через неспіврозмірність ступеня суспільної небезпечності згаданої обставини із зазначеними вище [59, с.282-283].

Як відзначає О.О.Дудоров, всі засоби охорони транспортного засобу можна умовно поділити на електронні (наприклад, GSM-сигналізація), механічні (замок на коробку передач тощо) і змішані (наприклад, електронні замки на коробку передач чи капот, які передбачають додатково і механічний ключ). Поняттям електронного пристрою для втручання в роботу технічних засобів охорони не охоплюються такі, що використовуються зловмисниками для незаконного заволодіння транспортними засобами: 1) механічні пристрої (для зняття блокування руля, зламу замків для проникнення в салон транспортного засобу та запуску його двигуна, зварювальні апарати, автогени тощо); 2) електронні пристрої, які, однак, не призначені саме для втручання в роботу технічних засобів охорони (це може бути, наприклад, індикатор поля, що дозволяє виявляти встановлені у транспортному засобі

непомітні для звичайних пошукових приладів-передавачів сигнали, які використовують протоколи Bluetooth і Wi-Fi, GSM-сигнал тощо) [59, с. 282].

Окремі автори схвально оцінили аналізовану законодавчу новелу, виходячи зі стрімкого розвитку технологій і того, що значну частину незаконних заволодінь транспортними засобами скоюють організовані злочинні угруповання, для яких характерним є, зокрема, високий рівень спеціалізації та матеріально-технічного оснащення [60]. Натомість ми вважаємо, що виокремлення згаданої кваліфікуючої ознаки є недоцільним та неприйнятним.

(6) До кваліфікованих складів незаконного заволодіння транспортним засобом віднесено вчинення таких дій, *якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян*. Станом на 01.01.2021 року це від 109 450 грн до 273 625 грн., тобто орієнтовно від \$ 4 000 до \$ 10 000.

Можна сказати, що у цьому випадку законодавець певною мірою дослухався до практичних працівників правоохоронних органів. Так, позиція співробітників Національної поліції полягала в тому, що кваліфікація розглядуваного злочину не повинна залежати від повернення чи неповернення транспортного засобу, а так само від відшкодування завданої шкоди. Та обставина, що під час досудового розслідування транспортний засіб був повернутий потерпілому винною особою або поліцейськими, жодним чином не впливає на суспільну небезпеку незаконного заволодіння транспортним засобом [61, с. 172–173, 174]. У Пояснювальній записці до законопроекту від 3 квітня 2020 р. наводились подібні міркування про те, що відсутність реальних збитків у разі повернення потерпілому транспортного засобу дає змогу правопорушнику уникнути більш суворого виду кримінальної відповідальності, змушуючи слідчого перекваліфікувати злочинні дії з ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК на ч. 1 цієї статті. Такий підхід (тобто неврахування вартості транспортного засобу, яким незаконно заволоділи),

вважали розробники законопроекту від 3 квітня 2020 р., не відповідав ані суспільній небезпеці вчиненого посягання, ані наявному підходу до кримінальної відповідальності за інші злочини, кваліфікуючою ознакою яких є вчинення злочину у певному розмірі (наприклад, крадіжка, грабїж, розбїй). Тим самим робився натяк на доцільність забезпечити уніфікований підхід до кримінально-правової оцінки корисливих посягань на різні різновиди майна. Цікаво, що остаточний спосіб відбиття у нормативному матеріалі розглядуваної законодавчої ініціативи відрізняється від того, який передбачався законопроектом від 3 квітня 2020 р.

Критикуючи дану новелу О.О.Дудоров відзначає, що ознака, якій надається властивість кваліфікуючої, не повинна бути нормою для більшості кримінальних правопорушень. Автор вказує, що «законодавець, конструюючи кваліфіковані різновиди незаконного заволодіння транспортним засобом, порушив згадану доктринальну настанову ще у момент ухвалення КК 2001 р. Протягом перших років його чинності НМДГ становив 17 грн. Це призводило до того, що на практиці незаконне заволодіння майже будь-яким автомобілем, зокрема у формі його тимчасового запозичення (використання), кваліфікувалось за ч. 3 ст. 289 КК за такою кваліфікуючою ознакою, як вчинення злочину «щодо транспортного засобу, вартість якого у двісті п'ятдесят разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян» ($17 \times 250 = 4250$ грн). Частково через цю обставину на підставі Закону від 22 вересня 2005 р. кваліфікуючі ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом зазнали змін, а саме: із ч. 3 ст. 289 КК було виключено ознаку «щодо транспортного засобу, вартість якого у двісті п'ятдесят разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян»; у частинах 2 і 3 ст. 289 КК з'явилися звороти «завдали значної матеріальної шкоди» та «завдали великої матеріальної шкоди», відповідно; примітку цієї статті доповнено пунктом третім, де роз'яснювались вказані поняття» [59, с. 279].

При цьому аналіз результатів роботи підрозділів Національної поліції щодо реєстрації фактів незаконних заволодінь транспортними засобами, наприклад, за 11 місяців 2019 р. свідчить про те, що серед транспортних засобів, які частіше за всіх викрадались, були: 1) мототранспорт – 1957 одиниць (39%); 2) автомобілі іноземного виробництва (у т. ч. преміум-класу) – 1856 одиниць (37 %); 3) автомобілі вітчизняного виробництва – 1090 одиниць (21 %). Кількість незаконних заволодінь вантажними автомобілями в загальній масі транспортних засобів, що викрадались, була незначною, склавши 155 одиниць (3 %) [51, с. 106]. Стосовно ж марок автомобілів, які найчастіше стають предметом незаконного заволодіння, то, за інформацією О.Л. Христова, ними є: «Daewoo», «Toyota», «Volkswagen», «BMW», «Audi», «Skoda», «Lexus», «Mercedes» «ВАЗ» [62, с. 31]. За ще ж більш конкретизованими даними інших дослідників, у 2017 р. із 6011 незаконних заволодінь транспортними засобами: 1542 склали автомобілі виробництва України та РФ («Zaz-Daewoo» та «ВАЗ»); 1340 – автомобілі виробництва Японії та Німеччини (380 одиниць «Toyota», 206 – «Mercedes», 158 – «Lexus»; 147 – «Honda»; 124 – «BMW», 80 – «Mitsubishi», 64 – «Audi»), а також «Range Rover» – 76, «Acura» – 22, «Chevrolet» – 84 тощо; 2243 одиниць мототранспорту та 269 – вантажних автомобілів, тракторів та інших транспортних засобів. За вказаний період було викрадено 750 автомобілів преміум-класу [63, с. 57].

Як підсумовує О.О.Дудоров, «зіставивши наведену інформацію про вартісні показники предмета злочину, передбаченого ст. 289 КК, з одного боку, і середню вартість автомобілів тих марок, які найчастіше викрадаються в Україні (як і середню вартість вживаної іномарки), з іншого, з великою вірогідністю можна припустити, що у передбачений ч. 1 ст. 289 КК діапазон (до 113 500 грн) потраплятиме лише значний відсоток мототранспорту та автомобілів марки «ВАЗ», приблизно 50 % автомобілів марки «Daewoo», а також незначна кількість «Chevrolet». Це, своєю чергою, наводить на думку про те, що лише за «вартісною» ознакою за ч. 2 (ч. 3) ст. 289 КК

кваліфікуватимуться від 40 % до 60 % всіх зареєстрованих випадків незаконного заволодіння транспортним засобом, що явно не відповідає такій вимозі до конструювання кваліфікуючих ознак, як «нехарактерність» [59, с. 280].

При вирішенні питання про те, чи були збитки реальними, необхідно виходити з положень п. 1 ч. 2 ст. 22 Цивільного кодексу України, де зазначено, що такими збитками є втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, що вона зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права [54, с. 10].

У випадках, коли особа знищила транспортний засіб, яким незаконно заволоділа, чи призвела до такого стану, що він повністю втратив свою цінність і його вже не можна використовувати за прямим призначенням, розмір реальних збитків дорівнює вартості автомобіля на день учинення кримінального правопорушення. Таким же чином треба вирішувати це питання, якщо транспортний засіб після незаконного заволодіння не знайдено.

У разі пошкодження внаслідок дій винної особи окремих деталей, вузлів, агрегатів транспортного засобу, розмір реальних збитків необхідно визначати виходячи з вартості запасних частин і відновлювального ремонту.

3.2. Особливо кваліфіковані ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом.

Особливо кваліфікованим є склад кримінального правопорушення, що містить особливо кваліфікуючі обставини, тобто такі, що надають кримінальному правопорушенню особливого ступеня суспільної небезпечності.

Стосовно аналізованого складу кримінального правопорушення, то законодавець до особливо кваліфікуючих ознак незаконного заволодіння транспортним засобом відніс (1) вчинення злочину організованою групою або (2) поєднання з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я

потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або (3) якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян.

(1) Детальніше хотілося б звернути увагу на співучасть у незаконному заволодінні транспортним засобом. Вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом у співучасті значно збільшує ступінь суспільної небезпечності кримінального правопорушення, оскільки при взаємній і заздалегідь обумовленій допомозі у злочинців створюються більш широкі можливості для реалізації злочинних намірів, а в деяких випадках тільки об'єднання зусиль декількох осіб дає можливість вчинити злочин. Вчинення співучасниками незаконного заволодіння транспортним засобом без розподілу ролей є тоді, коли кожен суб'єкт є виконавцем, тобто повністю або частково виконує об'єктивну сторону кримінального правопорушення, ознаки якої описані в диспозиції статті Особливої частини КК [10, с. 133; 29 с. 190-192].

Переважає більшість незаконних заволодінь транспортними засобами за попередньою змовою групою осіб становлять саме випадки співвиконавства. Тут варто вказати на те, що бути за кермом може одна особа, а в його захопленні брати участь зовсім інша. Такі особи при співучасті діють тільки умисно. Це означає, що всі співучасники мають спільну мету і спільний умисел на незаконне заволодіння того чи іншого транспортного засобу. Але, якщо, яка-небудь особа допомагає проникнути в транспортний засіб винному, думаючи, що той є його власником або користувачем, суб'єктивні ознаки співучасті відсутні. Незаконне заволодіння транспортним засобом за попередньою змовою групою осіб з розподілом ролей буде в тому випадку, коли поряд з виконавцем (співвиконавцем) у вчиненні кримінального правопорушення беруть участь особи, що виконують роль організатора, підбурювача чи пособника. При цьому для правильної кваліфікації, їхні дії слід кваліфікувати за ч. 2 ст. 289 КК саме з

посилання на відповідну частину ст. 27 КК. Якщо ж винний поряд з роллю організатора, підбурювача або пособника виконав саме і роль виконавця, то посилатися на ст. 27 КК не має потреби.

Заволодіння транспортним засобом за попередньою змовою групою осіб має місце у тих випадках, коли дві і більше особи заздалегідь домовились про спільне його вчинення незалежно від того, хто з них керував транспортним засобом. Домовленість повинна бути до початку вилучення транспортного засобу. Особи, які беруть участь у вчинення цього кримінального правопорушення, повинні визнаватися співвиконавцями, тобто вони спільним діянням заволодівають транспортним засобом. Форма угоди між співучасниками може бути різною: усною чи письмовою. Вона не має кримінально – правового значення. Головне, те, щоб між такими співучасниками було досягнуто згоди (консенсусу). Такі групи досить часто набувають дуже стійкого характеру, які згодом можуть переростати в *організовані групи*.

Організована група має досить високий ступінь стійкості суб'єктивних зв'язків між співучасниками. Таку ознаку, як вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом організованою групою, законодавець передбачив у ч. 3 ст. 289 КК. Згідно ч. 3 ст. 28 КК злочин визнається вчиненим організованою групою, якщо в його готуванні або вчинення брали участь декілька осіб (три і більше), які попередньо зорганізувалися у стійке об'єднання для вчинення цього та іншого кримінального правопорушення, об'єднаних єдиним планом з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану, відомого всім учасникам групи [38, с.13].

Тут можна виділити ряд ознак організованої групи:

- 1) Кількісний склад становить мінімум три особи, кожна з яких задовольняє вимоги суб'єкта кримінального правопорушення.
- 2) Попередня зорганізованість у стійке злочинне об'єднання.
- 3) Наявність єдиного плану, за яким повинні діяти такі злочинці.

4) Розподіл функцій між співучасниками.

Попередня зорганізованість полягає в тому, що організована група створюється не одномоментно, а протягом більш чи менш тривалого часу, необхідного для підбора учасників, встановлення потрібного психологічного клімату всередині такої групи, розробки плану злочинної діяльності тощо. Стійкість означає, що між співучасниками існують стабільні, згуртовані, стійкі й тривалі відносини, пов'язані з підготовкою або вчиненням кримінального правопорушення (кримінальних правопорушень). Ця ознака характеризується наявністю постійних міцних внутрішніх зв'язків між співучасниками, високим рівнем узгодженості їх дій, коли кожен усвідомлює факт єднання його з іншими особами та прагне досягнути єдиного злочинного результату. Згідно з п. 11 постанови ПВС України від 23 грудня 2005 р. № 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про кримінальні правопорушення, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями» стійкість організованої групи полягає в її здатності забезпечити стабільність і безпеку свого функціонування, тобто ефективно протидіяти факторам, що можуть її дезорганізувати, як внутрішнім (наприклад, невизнання авторитету або наказів керівника, намагання окремих членів об'єднання відокремитись чи вийти з нього), так і зовнішнім (недотримання правил безпеки щодо дій правоохоронних органів, діяльність конкурентів по злочинному середовищу тощо) [46, с. 14].

Відповідно до п. 9 зазначеної постанови ПВС України від 23 грудня 2005 р. № 13 «організована група вважається створеною з моменту досягнення її учасниками домовленості про вчинення першого кримінального правопорушення при наявності планів про подальшу спільну злочинну діяльність» [46, с. 14].

Таке заволодіння такою організованою групою становить більш суспільну небезпечність порівняно із вчиненням кримінального правопорушення попередньою змовою групою осіб. У більшості випадків організованою групою вчиняються незаконні заволодіння транспортними

засобами з метою їх обернення на свою або інших осіб користь. Однак зустрічаються й ситуації, коли члени організованої групи заволодівають транспортним засобом з метою зникнути з місця вчинення іншого кримінального правопорушення, перевезти викрадене тощо. У подібних випадках організована група створюється для вчинення різних кримінальних правопорушень, серед яких незаконне заволодіння транспортними засобами можуть і не значитися.

Суб'єктом, при вчиненні кримінального правопорушення організованою групою, може бути лише особа, яка є учасником цього стійкого злочинного об'єднання. Якщо, у випадках, коли діяльність організованої групи була припинена на стадії готування до кримінального правопорушення чи ця група здійснила готування, а діяння, що становлять об'єктивну сторону складу кримінального правопорушення, було виконане не всіма, а одним чи двома її учасниками, суди повинні кваліфікувати злочин як учинений організованою групою.

При кваліфікації дій слід враховувати, що організатор організованої групи підлягає кримінальній відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом організованою групою тільки в тому випадку, коли воно охоплювалося його умислом (ст. 30 КК). Інші учасники організованої групи підлягають кримінальній відповідальності за ч. 3 ст. 289 КК, якщо вони брали участь у підготовці або вчиненні цього кримінального правопорушення, незалежно від тієї ролі, яку виконував у злочині кожен із них. Отже, незалежно від того, були члени організованої групи співвиконавцями незаконного заволодіння транспортним засобом чи виконували різні ролі в злочині, їх діяння кваліфікуються за ч. 3 ст. 289 КК. Так само мають кваліфікуватися випадки вчинення незаконних заволодінь транспортними засобами членами злочинної організації (ч. 4 ст. 28 КК), але їх діяння додатково кваліфікується й за ч. 1 ст. 255 КК за наявності відповідних ознак.

(2) *Небезпечним для життя і здоров'я насильством* визнається заподіяння потерпілому легкого тілесного ушкодження, яке спричинило короточасний розлад здоров'я або незначну втрату працездатності, середньої тяжкості або тяжкого тілесного ушкодження, а також інші насильницькі дії, які не заподіяли вказаних наслідків, але були небезпечними в момент застосування такого насильства. Це насильство, що викликало втрату свідомості, здавлювання шиї, скидання з транспортного засобу, що рухається, застосування спеціальних засобів, зброї тощо. Психічне насильство проявляється в погрозі застосування такого ж фізичного насильства.

За усталеною судовою практикою, якщо в процесі незаконного заволодіння транспортним засобом було умисне заподіяння легкого тілесного ушкодження, що спричинило короточасний розлад здоров'я або незначну втрату працездатності, а також середньої тяжкості тілесного ушкодження, незаконне позбавлення волі, вчинене способом, небезпечним для життя або здоров'я потерпілого, завдання побоїв, що мало характер мордування, охоплюються ч. 3 ст. 289 КК і додаткової кваліфікації за іншими статтями КК, що передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення проти здоров'я, не потребують.

Якщо під час незаконного заволодіння транспортним засобом було умисно заподіяно тяжке тілесне ушкодження, внаслідок якого настала смерть потерпілого, або останнього було умисно вбито, дії винної особи належить кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень – за ч. 3 ст. 289 та ч. 2 ст. 121 або відповідним пунктом ч. 2 ст. 115 КК України

Заподіяння потерпілому смерті під час незаконного заволодіння транспортним засобом з необережності слід кваліфікувати за сукупністю злочинів - за відповідною частиною ст.289 та ст. 119 КК України.

Психічне насильство виражається в погрозі застосування фізичного насильства. Насильство може застосовуватись як щодо особи, у віданні якого або під охороною якої перебуває транспортний засіб, так і щодо інших осіб,

які можуть перешкодити заволодінню ним. Його застосування може переслідувати дві мети: або змусити виконати потрібні злочинцю дії, або втриматися від небажаних для нього дій. Насильство може застосовуватись до, під час або після незаконного заволодіння чужим транспортним засобом і має бути спрямованим на його заволодіння або утримання, а не диктуватися іншими мотивами і цілями. Погроза застосування насильства при незаконному заволодінні транспортним засобом полягає в залякуванні негайним застосуванням фізичного насильства, небезпечного для життя і здоров'я потерпілого (погроза вбити, заподіяти тяжке або середньої тяжкості тілесне ушкодження, легке тілесне ушкодження з розладом здоров'я чи незначною втратою працездатності, або вчинити певні дії, що у конкретній ситуації можуть спричинити такі наслідки).

(3) Якщо предметом незаконного заволодіння є *транспортний засіб, вартість якого у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян*, дії винного підлягають кваліфікації за ч. 3 ст. 289 КК України та розцінюється як особливо обтяжуюча обставина даного злочину. Станом на 01.01.2021 року вартість такого викраденого транспортного засобу повинна перевищувати 273 625 грн (орієнтовно \$ 10 500). Детально про вади та переваги цієї новели досліджено у р. 3.1.

При встановленні матеріальної шкоди, яка заподіюється транспортними злочинами, необхідно враховувати вартість знищених або пошкоджених транспортних засобів (залежно від марки та класу автомобіля).

Висновки до розділу 3.

Кваліфікуючі ознаки є провідними засобами диференціації покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом. Їх наявність свідчить про різко підвищену (порівняно з ознаками основного складу) суспільну небезпечність діяння та особи, яка його вчинила [**Error! Reference source not found.**, с. 174]. Законодавець відбирає при цьому тільки такі обставини, які

особливо сильно впливають на суспільну небезпечність кримінального правопорушення.

Кваліфікованим називають такий склад кримінального правопорушення з обтяжуючими обставинами (кваліфікуючими ознаками), тобто такими, що обтяжують покарання і впливають на кваліфікацію.

У частині 2 ст. 289 КК передбачена відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене (1) повторно або (2) за попередньою змовою групою осіб, або (3) поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або (4) вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище, або (5) з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, або (6) якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Особливо кваліфікованим є склад кримінального правопорушення, що містить особливо кваліфікуючі обставини, тобто такі, що надають кримінальному правопорушенню особливого ступеня суспільної небезпечності.

Стосовно аналізованого складу кримінального правопорушення, то законодавець до особливо кваліфікуючих ознак незаконного заволодіння транспортним засобом відніс (1) вчинення злочину організованою групою або (2) поєднання з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або (3) якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян.

Зважаючи на суттєві новели чинного КК щодо визначення кваліфікуючих та особливо кваліфікуючих ознак незаконного заволодіння транспортним засобом, нами проаналізовано кожен із них та виокремлено ряд переваг та недоліків даних положень.

РОЗДІЛ 4. ОСОБЛИВОСТІ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

КК України містить ряд норм, що дозволяють або зобов'язують суд при наявності певних умов звільнити особу від кримінальної відповідальності. Вони закріплені як у Загальній, так і в Особливій частинах КК.

Загальна частина містить положення, що стосуються так званих загальних видів звільнення від кримінальної відповідальності. Ці норми мають узагальнюючий характер і поширюються на певних осіб, що вчинили кримінальні правопорушення певної тяжкості (статті 45-49, 86, 87, ч.1 ст.97, ст.106 КК).

Звільнення від кримінальної відповідальності – це своєрідна відмова держави від застосувань обмежень, засудження та покарання до особи, що вчинила кримінальне правопорушення, що передбачене кримінальним законом. Звільнення від кримінальної відповідальності, за загальним правилом, застосовується, якщо особа не становить значної суспільної небезпеки, виконала певні нормативні умови та спроможна виправитися без покарання. КК України у частині 2 статті 44 чітко вказує на те, що звільнення від кримінальної відповідальності здійснюються виключно судом, а порядок звільнення від кримінальної відповідальності встановлюється законом [38, с. 19]. Тобто, іншими словами, таке звільнення від кримінальної відповідальності є актом гуманності держави, який встановлюється судом і полягає у відмові від кримінального переслідування особи, яка вчинила той чи інший злочин, притягнення її до кримінальної відповідальності, від накладання на неї обов'язку дати відповідь за свою поведінку і вжити заходи покарання, адекватні ступеню суспільної небезпечності вчиненого порушення. Застосування судом цього інституту визначає припинення існування кримінально-правових правовідносин, які виникли між особою, яка вчинила передбачене Особливою частиною КК України злочинне діяння,

та компетентними органами держави, уповноваженими вирішувати питання кримінальної відповідальності.

З цього моменту в суб'єктів кримінально-правових правовідносин зникають права й обов'язки, якими вони наділені у зв'язку з їх виникненням.

Згідно ч. 4 ст. 289 КК України, звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені ч.1 ст. 289 КК, та добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.

Дану проблематику розглядали та досліджували в кримінально-правовій літературі багато авторів, таких як Баулін Ю.В., Білик О.А., Іванов Ю.Ф., Кузнецов В.В. Проте, незважаючи на позитивну роль цих досліджень, деякі судження, що були в них висловлені, є спірними або потребують додаткової аргументації чи суттєвого уточнення [53, с. 354].

В той же час за ст. 289 КК України суд може призначити як обмеження так і позбавлення волі. При цьому, якщо суд призначить покарання не більше п'яти років та враховуючи тяжкість кримінального правопорушення, особу винного та інші обставини справи, дійде висновку про можливість виправлення засудженого без відбування покарання, він може прийняти рішення про звільнення від відбування покарання з випробуванням (ст. 75 КК України).

Необхідно зазначити, що при призначенні покарання істотне значення має думка потерпілого щодо виду і розміру покарання, який необхідно призначити обвинуваченому чи ж звільнити від кримінальної відповідальності.

Законодавець пов'язує звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом з позитивною пост кримінальною поведінкою особи. Будучи одним із правових засобів забезпечення відшкодування шкоди від вчиненого кримінального правопорушення, положення ч. 4 ст. 289 КК стимулюють особу повернути транспортний засіб і відшкодувати завдані злочином збитки, в результаті

чого певною мірою нейтралізується суспільна небезпечність як вчиненого діяння, так і самого злочинця.

Даний вид звільнення від кримінальної відповідальності є безумовним, тобто рішення про нього остаточно приймається тільки судом одноразово та не ставиться в залежність від подальшої поведінки винного. Таке звільнення має обов'язковий характер, а саме - імперативний. За наявності всіх зазначених у ч. 4 ст. 289 КК умов суд зобов'язаний прийняти рішення про звільнення особи від кримінальної відповідальності. У цьому полягає державна гарантованість заохочення позитивної пост кримінальної поведінки винного [45, с. 16].

Для застосування ч. 4 ст. 289 КК досить установити відповідність фактичних обставин справи умовам, з якими законодавець пов'язує звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто передбаченим законом обставинам, наявність яких обов'язкова для цього виду звільнення.

Отже, такими умовами спеціального виду звільнення від кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289, згідно з ч. 4 цієї статті є:

1) вчинення винним незаконного заволодіння транспортним засобом вперше. Це положення поширюється як на закінчений злочин, так і на готування або замах на злочин, а також на будь-якого співучасника незаконного заволодіння транспортним засобом незалежно від виконуваної ним ролі у вчинюваному кримінальному правопорушенні.

Законом не встановлено будь-яких обмежень для повторного застосування ч. 4 ст. 289 КК до осіб, які раніше вже звільнялися від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом з саме цієї підстави та через певний проміжок часу знову вчинили цей злочин. Таке рішення, навряд чи можна визнати правильним, оскільки в даному випадку буде збільшуватись безкарність самих винних. Тому, на мою

думку, застосування повторно до таких осіб положення ч. 4 ст. 289 КК є необґрунтованим та недоцільним.

2) під час незаконного заволодіння транспортним засобом не було застосовано будь-яке насильство до потерпілого чи погроза такого насильства.

Під таким насильством слід розуміти фізичне і психічне насильство, при якому психічне насильство включає як погрозу застосування фізичного насильства, так і інші види погроз. Під фізичним насильством, слід мати на увазі небезпечне й таке насильство, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого. Під потерпілим у цьому випадку необхідно розуміти не лише власника, користувача або володільця транспортного засобу, але також і всіх інших осіб, здатних перешкодити вчиненню кримінального правопорушення, щодо яких у зв'язку з цим застосовується насильство.

У науці кримінального права звертається увага на те, що потерпілий може при вчиненні кримінального правопорушення перебувати в такому стані, при якому для вчинення задуманого злочинцю не потрібно застосовувати до нього якого-небудь насильства. Крім того, незаконне заволодіння транспортним засобом може вчинюватися за відсутності його власника, але в присутності інших осіб, здатних перешкодити вчиненню посягання. Насильство в цих випадках застосовується винним саме щодо таких осіб, тому що вони є перешкодою для реалізації злочинного умислу на незаконне заволодіння транспортним засобом [8, с.452-453].

Якщо при керуванні транспортним засобом, яким особа незаконно заволоділа, нею було порушено правила дорожнього руху, внаслідок чого сталася смерть потерпілого або спричинення йому тяжких чи середньої тяжкості тілесних ушкоджень, то відповідальність настає за сукупністю кримінальних правопорушень (статті 286 і 289 КК).

За сукупністю кримінальних правопорушень особа нестиме кримінальну відповідальність і у випадках, коли при насильницькому

незаконному заволодінні транспортним засобом спричинено смерть потерпілому (статті 115 і 289 КК).

3) добровільна заява про вчинене правоохоронним органам, тобто заява, зроблена за власною волею, незалежно від мотивів і не у зв'язку з тим, що про вчинене стало відомо правоохоронним органам. Добровільною заява буде і тоді, коли особа зробила її під впливом своїх родичів чи близьких.

Це означає, що особа без будь-якого зовнішнього примусу безпосередньо або за допомогою інших осіб добровільно повідомляє в будь-якій формі – усній, письмовій, органам дізнання, слідства, прокуратури або суду про те, що нею вчинене незаконне заволодіння транспортним засобом. Термін «добровільно» характеризує не лише повідомлення правоохоронним органам про вчинений злочин, але й повернення ним транспортного засобу власнику, а також відшкодування збитків. Мотиви такої поведінки можуть бути різними і юридичного значення не мають (докори сумління, страх перед покаранням, каяття). При цьому така ініціатива може виходити не лише від винного, але й від інших осіб, наприклад родичів чи інших близьких осіб. Однак саме рішення про добровільну заяву винний повинен прийняти самостійно. Проте на практиці можуть бути ситуації, за яких винний об'єктивно не має можливості заявити про вчинений злочин. Маються на увазі випадки, коли незаконне заволодіння транспортним засобом закінчується дорожньо-транспортною пригодою із заподіянням тілесного ушкодження винному.

4) повернення транспортного засобу власникові. Така умова буде виконана і у випадку, коли транспортний засіб повернуто законному користувачеві, якщо він був вилучений у нього.

Тут мова йде про те, що особа, яка викрала транспортний засіб, самостійно вирішує його повернути, яким вона незаконно заволоділа, власнику.

У випадках, коли особа незаконно заволоділа транспортним засобом і речами, що там знаходились, і не подала заяву про добровільне повернення

та зізнання у скоєному злочині, відповідальність за наявністю всіх необхідних ознак наставатиме за сукупністю кримінальних правопорушень (незаконне заволодіння транспортним засобом і викрадення чужого майна)

5) повне відшкодування завданих збитків.

Збитки є різновидом понесеної власником транспортного засобу матеріальної шкоди, втрати і витрати майнового характеру, які перебувають у причинному зв'язку зі вчиненим злочином і можуть бути виражені в грошовому еквіваленті.

Якщо ж особа знищила транспортний засіб, яким незаконно заволоділа, чи призвела до такого саме стану, що він повністю втратив свою цінність і його вже не можливо використати за прямим призначенням, розмір реальних збитків дорівнює вартості автомобіля на день вчинення кримінального правопорушення. Тут варто зазначити, що до вартості збитків слід також включати витрати на пошук транспортного засобу (це може бути оголошення в ЗМІ). Таким же чином слід вирішувати дане питання, коли транспортний засіб не знайдено взагалі.

Як правило, збитками є, зокрема - витрати з ремонту транспортного засобу, вартість пально-мастильних матеріалів, амортизаційний знос.

Збитки можуть бути відшкодовані як винним, так і іншими особами, зокрема батьками чи близькими родичами. Часткове відшкодування збитків не відповідає змісту цієї умови. У разі пошкодження внаслідок дій винної особи окремих деталей, вузлів, агрегатів транспортного засобу розмір реальних збитків необхідно визначити виходячи з вартості запасних частин і відновлювального ремонту.

За наявності сукупності вказаних умов звільнення від кримінальної відповідальності є обов'язковим і безумовним.

Встановлюючи відповідні положення, законодавець керувався насамперед завданнями кримінально-правової політики. Досить високі вимоги, що ставляться до дій винного, дозволяють стверджувати, що на перший план виходять практичні потреби правоохоронної діяльності. У

цьому випадку звільнення від кримінальної відповідальності є важливим стимулом для позитивної посткримінальної поведінки винного, якого він прагне максимально нейтралізувати вчинений злочин, звести нанівець його шкідливі наслідки.

Висновки до розділу 4.

Згідно ч. 4 ст. 289 КК України, звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені ч.1 ст. 289 КК, та добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.

Для застосування ч. 4 ст. 289 КК досить установити відповідність фактичних обставин справи умовам, з якими законодавець пов'язує звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто передбаченим законом обставинам, наявність яких обов'язкова для цього виду звільнення. Такими умовами спеціального виду звільнення від кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є:

1) вчинення винним незаконного заволодіння транспортним засобом вперше; 2) під час незаконного заволодіння транспортним засобом не було застосовано будь-яке насильство до потерпілого чи погроза такого насильства; 3) добровільна заява про вчинене правоохоронним органам, тобто заява, зроблена за власною волею, незалежно від мотивів і не у зв'язку з тим, що про вчинене стало відомо правоохоронним органам; 4) повернення транспортного засобу власникові; 5) повне відшкодування завданих збитків.

За наявності сукупності вказаних умов звільнення від кримінальної відповідальності є обов'язковим і безумовним.

З огляду на те, що кримінальний закон виконує не лише каральну, але й відновлювальну функцію, існування спеціальних видів звільнення від кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення будь-якої

тяжкості слід визнати виправданим. Це стосується й незаконного заволодіння транспортним засобом.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи вище викладене, хотілося б зазначити, що боротьба із кримінальними протиправними посяганнями на автотранспортні засоби являє собою одну з найбільш складних і актуальних проблем, що стоять перед правоохоронними органами. Із розвитком транспорту збільшується потужність транспортних засобів і швидкість руху, різновиди транспортних засобів, що має важливе значення для розвитку суспільства. Проте це спричиняє і негативні явища, тому що більш тяжкими є наслідки транспортних подій, у яких гинуть люди чи втрачаються будь-які матеріальні цінності.

Боротьба з транспортними кримінальними правопорушення за сучасних умов набуває досить широкого та важливого значення, про що свідчить саме виокремлення цих кримінальних правопорушень в окремий інститут Особливої частини КК України, в сукупність яких і входить незаконне заволодіння транспортним засобом. Даний злочин знаходиться в систему кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Таким чином, при характеристиці кримінальних правопорушень в царині, пов'язаній з використанням джерел підвищеної небезпеки, слід, на наш погляд, брати за основу суспільні відносини в сфері громадської безпеки, характер яких залежить від особливостей небезпеки [53, с. 334].

Колосальні кримінальні протиправні доходи при мінімальному ризику і витратах перетворили незаконне заволодіння транспортними засобами в прибутковий «авто бізнес» і зробило його надзвичайно привабливим для організованих кримінальних угруповань. Можливість легалізації викрадених автомобілів, збут їх вузлів, агрегатів і запасних частин обумовлює прояв кримінального інтересу до цього виду кримінальних правопорушень. В ієрархії матеріальних цінностей більшості людей автотранспортні засоби міцно займають друге місце після житла.

Характерно істотне розширення номенклатури викраденого транспорту. Поряд з крадіжками легкових автомобілів і мотоциклів, все частіше відбуваються розкрадання вантажівок, автобусів, тракторів, самохідної сільськогосподарської і дорожньої будівельної техніки.

Викрадення автомобілів – чи не найбільша прибуткова ланка в системі вуличного криміналу в Україні. Лише минулого року у Києві викрали майже 2 тисячі автомобілів, тобто близько п'яти машин щодня. Хотілося б зазначити, що раніше автомобілі викрадали переважно на замовлення чи для перепродажу, проте нині захмарна кількість викрадень дозволяє "перевізникам" не ускладнювати життя, зливаючи непопулярні викрадені машини на "сірі" розбірки – місця, часто в звичайному гаражі, де машину без документів розбирають на запчастини, продаючи далі через інтернет.

Досвід країн з високим рівнем автомобілізації показує, що навіть повна відсутність дефіциту у сфері автомобільного сервісу не вирішує проблеми ліквідації крадіжок транспортних засобів за відносно високої вартості деталей і автомобільної радіоапаратури.

Найбільшою мірою викрадають легкові автомобілі, оскільки їх відносно легко вкрати, укрити, розібрати на запчастини і реалізувати. Більшість злочинних посягань (до 78 %) вчиняється на неохоронюваних територіях та вулицях, до 58 % - в темний час доби. Крадіжки транспорту з гаражів відбуваються набагато рідше. Незаконне заволодіння транспортних засобів стосуються різних марок і навіть зовсім не стосуються дати вироблення транспортних засобів. Серед моделей транспортних засобів, найчастіше, до 68 %, вчиняються крадіжки автомобілів преміум класу.

Усе більш "популярними" у викрадачів стають автомобілі іноземного виробництва, у тому числі престижних моделей відомих виробників, що оснащують свій транспорт новітніми системами. Заволодіння такими автомобіля здійснюється, як правило, "за замовленням" після ретельної підготовки і відробітку каналів збуту. Злочинці стежать за хазяїном машини, з'ясувавши розпорядок дня, спосіб відключення сигналізації, ретельно

готують операцію, вибираючи час і місце для крадіжки транспортного засобу. Але значна частина викрадень здійснюється непрофесіоналами, тому нерідко навіть простим захистом можна запобігти крадіжці.

Родовим об'єктом незаконного заволодіння чужим транспортним засобом є суспільні відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту, що входять у єдину транспортну систему України.

В даному злочині є основний та додатковий обов'язкові об'єкти. Основним безпосереднім об'єктом є суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, його функціонування, при якому відсутній неприпустимий ризик заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей, навколишньому середовищу і матеріальним цінностям. Додатковим обов'язковим об'єктом тут будуть виступати відносини власності на транспортний засіб, що виникають між власником і не власниками, а також інші речові відносини, що виникають між особою, яка має обмежене речове право на такий транспортний засіб, та іншими особами, крім власника.

Предметом кримінального правопорушення є транспортний засіб, що має дві групи ознак. Перша – це фізичні, економічні, соціальні і юридичні ознаки. Це ті ознаки, які притаманні саме для всіх видів майна. Друга група – це спеціальні ознаки, які саме відмежовують транспортний засіб від іншого майна. Отже, такий транспортний засіб повинен бути: наземним, дорожнім, механічним, приводитися в рух двигуном внутрішнього згорання з робочим об'ємом не менше 50 куб. см., електродвигуном потужністю понад 3 кВт, підлягає державній реєстрації.

Даний злочин має формальний склад і вважається закінченим з моменту запуску двигуна, та переміщення його з одного місця в інше. При цьому на яку відстань здійснюється переміщення для кваліфікації значення не має. У випадках, коли таке заволодіння вчиняється в русі, злочин є закінченим з моменту, коли власник під впливом насильства почав здійснювати переміщення транспортного засобу в зазначеному винним напрямку.

Аналізоване кримінальне правопорушення може бути вчинене як таємно, так і відкрито без застосування насильства, та відкрито із застосуванням психічного та фізичного насильства, або також шляхом обману чи зловживанням довірою.

Таке незаконне заволодіння може бути вчинене не лише всупереч, але й поза волею власника чи користувача.

Незаконне заволодіння транспортного засобу може бути вчинене тільки з прямим умислом, при якому винний усвідомлює, що незаконно вчиняє дії по заволодінню чужим автотранспортом і його переміщенню з місця знаходження всупереч волі власника. Такий умисел, як правило, є конкретизованим, заздалегідь спланованим та обдуманим.

Мотив виступає факультативною ознакою суб'єктивної сторони та включає в себе два різновиди. Першу групу становлять мотиви, які задовольняються самим процесом поїздки, а другу, що задовольняються результатом самого незаконного заволодіння транспортного засобу. При цьому корисливий мотив не є обов'язковою ознакою даного кримінального правопорушення, хоча в переважній більшості випадків він має місце при вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобом.

Мета також буде виступати факультативною ознакою незаконного заволодіння транспортним засобом. Незважаючи на її факультативний характер, точне встановлення мети вчинення кримінального правопорушення має важливе значення для правильної кваліфікації та індивідуалізації покарання.

Суб'єкт даного кримінального правопорушення – загальний – фізична, осудна особа, що досягла певного віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність.

Водії, які самовільно вчинили поїздки на закріпленому за ним транспорті, що мають певні повноваження з управління, не можуть бути суб'єктами незаконного заволодіння транспортним засобом. Особи, які за характером виконуваної роботи мають доступ до транспортного засобу, не

маючи щодо нього будь-яких прав, є суб'єктами незаконного заволодіння чужим транспортним засобом незалежно від його мети.

Звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом пов'язується з позитивною посткримінальною поведінкою винного та має безумовний і обов'язків характер.

Вивчення основних детермінант незаконного заволодіння транспортним засобом дозволило довести, що при цьому завжди реалізується складний комплекс суб'єктивних (особистісних) і об'єктивних (ситуативних) взаємодіючих факторів, які мають різний характер. Доцільним є розподіл детермінант кримінальних правопорушень за двома групами. До першої групи слід віднесли криміногенні фактори незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються без мети наживи (корисливої мети), до другої – з метою наживи (продажу, розукомплектування, особистого користування).

Підсумовуючи викладене, слід відзначити, що незаконне заволодіння транспортним засобом завдає досить серйозну майнову шкоду потерпілим, у окремих випадках ставить під загрозу заповідання або заповідіє шкоду життю та здоров'ю. Тому в числі завдань, що стоять перед державою важливе місце займає підвищення ефективності боротьби із кримінальним протиправним посяганнями на транспортні засоби, особливо в останній час, коли кількість таких кримінальних правопорушень невпинно зростає.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. 2-е вид., перероб. та доп. За заг. ред. П.П. Андрушка, В.Г. Гончаренка, Є.В. Фесенка. К. : Дакор, 2008. 1428 с.
2. Андрющенко І. М. Об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом: транспортна безпека чи власність? *Право і безпека*. 2004. № 3'2. 29-32 с.
3. Баулін Ю. В. Звільнення від кримінальної відповідальності : монографія. К. : Атіка, 2004. 296 с.
4. Безуглий О. А. Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння автотранспортом. *Держава та регіони*. Сер. Право. 2011. Вип. 1. С. 124-129.
5. Белик Ю.С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и профилактики (предупреждения): автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2004. 34 с.
6. Білик О. А. Особливості звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Вісн. Акад. праці і соц. відносин федер. профспілок України*. 2002. № 6. С. 4–7.
7. Борисов В.И., Гизимчук С.В. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Харьков: Консум, 2001. 160 с.
8. Бойцов А. И. Преступления против собственности. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2002. 775 с.
9. Буз С.А. Хищения легковых автомобилей. Проблемы уголовно-правового регулирования и правоприменительной практики: монография. Краснодар, 2008. 216 с.
10. Безверхов А. О некоторых вопросах квалификации неправомерного завладения автомобилем и иным транспортным средством без цели хищения. *Уголовное право*. 2017. № 5. С. 20–30.

11. Владимиров В. А. Квалификация похищений личного имущества / В. А. Владимиров. – М. : Юрид. лит., 1974. – 208 с.
12. Гаухман Л. Д., Максимов С. В. Ответственность за преступления против собственности. Москва: ЮрИнфоР, 2002. 310 с.
13. Гумен В.З. Деякі аспекти протидії незаконному заволодінню автомобототранспортними засобами. *Науковий вісник НАВС*. 2013. №1. С. 198-203.
14. Емельяненко В. В. Применение насилия при незаконном завладении транспортным средством. *Кримінально-правова охорона життя та здоров'я особи* : матеріали наук.-практ. конф., [Харків], 22–23 квіт. 2004 р. К. ; Х. : Юрінком Інтер, 2004. С. 159–162.
15. Емельяненко В.В. Деякі питання кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом. *Ученые записки Таврического национального университета им. В.И. Вернадского*. Серия «Юридические науки». Том 20 (59). 2007. №2. С. 200-204.
16. Емельяненко В.В. Співучасть у незаконному заволодінні транспортним засобом. *Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского*. Серия «Юридические науки». Том 23 (62). № 1. 2010 г. С.278-284.
17. Емельяненко В. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) : огляд нововведень. *Право і безпека*. 2005. Т. 4, № 6. С. 59–61.
18. Емельяненко В.В. Проблеми визначення ознак об'єктивної сторони незаконного заволодіння транспортним засобом. *Право і суспільство*. 2015. № 6-2. С. 149–155.
19. Завгородня О. Ю. Проблема розмежування незаконного заволодіння транспортним засобом і самоправства. URL: <http://intkonf.org/zavgorodnya-oyu-problema-rozmezhuвання-nezakonnogo-zavolodinnya-transportnim-zasobom-i-samopravstva/> (дата звернення: 20.09.2021).

20. Закон України «Про автомобільний транспорт», №2344-III, 2001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 20.09.2021).
21. Злочинність в Україні. Основні показники стану та структури злочинності за 2010-2015 роки : стат. зб. К. : ВПЦ МВС України, 2015. 201 с.
22. Иванова С.И., Кондрашова О.В. Уголовная ответственность за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: учебное пособие. Тюмень, 2008 г. 50 с.
23. Иванов Ю. Ф. Нова кримінально-правова норма за незаконне заволодіння транспортними засобами та її роль у попередженні цих злочинів. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності* : зб. наук. ст. Донецьк : Донец. ін-т внутр. справ. 2001. № 1. С. 162–171.
24. Иванов Ю. Ф. Місце угону у кримінальному законодавстві на сучасному етапі. *Право України*. 1998. № 5. С. 81–84.
25. Иванов Ю. Ф. Борьба із злочинними посяганнями на власність, предметом яких є автотранспортні засоби (кримінально-правові і кримінологічні аспекти) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. К.: Нац. акад. внутр. справ України. К., 1999. 20 с.
26. Інструкція про проведення державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них та здійснення перевірок реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державтоінспекції МВС України : затв. наказом МВС України від 10.04.2002 р. № 335. *Офіц. вісн. України*. 2002. № 24. Ст. 1193.
27. Дорохіна Ю.А. Окремі питання відмінності злочину, передбаченого ст. 289 КК, від злочинів проти власності, що вчиняються з корисливих мотивів. *Кримінальне право: традиції та новації*: матеріали міжнародного круглого столу, присвяченого 90-літтю з дня народження видатного вченого, героя України, академіка В.В. Сташиса, 9–10 липня 2015 р. Полтава, Харків, 2015. С. 212–213.

28. Колб С.О. Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2015. №1. Том 4. С. 9-15.

29. Колб С.О. Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами організованими злочинними угрупованнями в Україні. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2014. № 1. С. 60-75.

30. Колб С. О. Оперативно-розшукова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Вип. № 32. С. 91–94.

31. Козак В.М. Поняття незаконного обігу транспортних засобів як сучасного явища. *Кримінальне право в умовах глобалізації суспільних процесів: традиції та новації*: матеріали міжнар. наук.-практ. круглого столу, м. Харків, 15 трав. 2020 р. / редкол.: В.Я. Тацій (голов. ред.), Л.М. Демидова (заст. голов. ред.), А.П. Гетьман та ін. Харків: Право, 2020. С. 181–184.

32. Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. М. : Госюриздат, 1960. 244 с.

33. Луценко Ю.В., Микитчик О.В. Умови та підстави звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Наше право*. 2016. № 1. С. 99–106.

34. Лебедева С.Я. Криминология, М.А. Кочубей, ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2007. – 519с.

35. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. МВС України. Юрид. акад. Дніпро, 2004. 380 с.

36. Мисливий В.А. Крайня необхідність, як обставина, що виключає злочинність діяння у сфері дорожнього руху. *Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України*. 2000. № 2. 341 с.

37. Мисливий, В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху і крайня необхідність. *Наука і правоохорона*. 2019. № 2. С. 165-173.
38. Омельчук О.М. Кримінальне право України. Київ: Юридична література.2010. 208 с.
39. Осадчий В.І. Злочини проти безпеки та експлуатації транспорту: монографія. Київ: Вид-во Європейського ун-ту, 2011. 151 с.
40. Панов Н. И. Способ совершения преступления и уголовная ответственность. Х. : Вища шк., 1982. 161 с.
41. Пинаев А. А. Уголовно-правовая борьба с хищениями. Х. : Вища шк., 1975. 189 с.
42. Постанова 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» від 23 грудня 2005 року №14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text> (дата звернення: 05.10.2021).
43. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику у справах про злочини проти власності» від 06 листопада 2009 р. № 10. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0010700-09#Text> (дата звернення: 05.10.2021).
44. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про судову практику в справах про злочини проти життя та здоров'я особи» від 07 лютого 2003 року №2. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v0002700-03> (дата звернення: 05.10.2021).
45. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства про звільнення особи від кримінальної відповідальності» від 23 грудня 2015 року, № 12. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v0012700-05> (дата звернення: 05.10.2021).
46. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими

злочинними об'єднаннями» від 23 грудня 2005 року №13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v0013700-05> (дата звернення: 05.10.2021).

47. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу» від 30 січня 2012 р. № 137. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/137-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.10.2021).

48. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо невідворотності покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом». URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=65440&pf35401=476367> (дата звернення: 15.10.2021).

49. Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом: Закон України від 3 верес. 2020 р. № 875-IX. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-20#Text> (дата звернення: 15.10.2021).

50. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. Москва, 2011. 165 с.

51. Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.10.2021).

52. Протидія незаконному заволодінню транспортними засобами підрозділами Національної поліції України: практичний poradnik з елементами інтерактивних технологій. За ред. д-ра юрид. наук, проф., заслуженого діяча науки і техніки України О.О. Дудорова. Северодонецьк: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2020. 311 с.

53. Рогатых Л.Ф., Малинин В.Б. Квалификация нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учебное пособие. СПб, 2004. 60 с.

54. Свірін М.О. Запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортними засобами: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2010. 227 с.

55. Свірін М.О. Незаконні заволодіння транспортними засобами у кримінальному законодавстві України. *Вісник Національної академії внутрішніх справ України*. 2001. Вип. 4. С. 206–213.

56. Свірін М.О. Суб'єкт незаконного заволодіння транспортними засобами. *Наука і правоохорона*. 2012. № 2. С. 31–35.

57. Свірін М.О., Левик В.Д. Завдання Національної поліції України щодо протидії та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами. *Діяльність підрозділів карного розшуку Національної поліції України щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами: збірн. матер. постійн. діюч. семінару (м. Сєверодонецьк, 31 травня – 2 червня 2018 р.)*. Сєверодонецьк: Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка, 2019. С. 148–152.

58. Щербаков А. А. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством как преступление против собственности (законодательство, юридическая характеристика, квалификация) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Н. Новгород, 2006. 36 с.

59. *Энциклопедия уголовного права*. СПб. : Изд. проф. Малинина, 2005. Т. 4 : Состав преступления. 796 с.

60. Дудоров О.О., Ємельяненко В.В., Мовчан Р.О. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: аналіз законодавчих новел. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. №1. С. 277-285.

61. Свириденко С. Якою буде реалізація на практиці нової редакції ст. 289 КК щодо незаконного заволодіння ТЗ? URL: https://zib.com.ua/ua/144553-yaкоюu_bude_realizaciya_na_praktici_novoi_redakcii_st289_kk_.html (дата звернення: 15.10.2021).

62. Діяльність підрозділів карного розшуку Національної поліції України щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами: збірн. матер. постійн. діюч. семінару (м. Северодонецьк, 31 травня – 2 червня 2018 р.). Северодонецьк : Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка, 2019. 58 с.

63. Христов О.Л. Протидія незаконним заволодінням транспортними засобами: криміналістичний аспект: монографія. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 148 с.

64. Кіріленко О.Ф., Мінаєв Д.Д. Профілактика та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2018. № 1. С. 56–60.