МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ
ДНІПРОВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Ніколенко Дар'я Миколаївна

УДК 343.37

ДИСЕРТАЦІЯ

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

08 Право
081 – Право

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
Д.М. Ніколенко

Науковий керівник: **доктор юридичних наук, професор Гритенко Оксана Анатоліївна**

Дніпро – 2025

АНОТАЦІЯ

Ніколенко Д.М. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом. - *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису*.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 Право. – Дніпровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2025.

У вступі роботи здійснено обґрунтування вибору теми дослідження, проведено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами, сформульовано мету й завдання дослідження, визначено об'єкт, предмет та методи дослідження, розкрито наукову новизну отриманих результатів та їх практичне значення.

Дисертація присвячена комплексному дослідженню особливостей змісту та сутності об'єктивних та суб'єктивних ознак основного, кваліфікованого та особливо кваліфікованого складу кримінального правопорушення, а також форм реалізації кримінальної відповідальності кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, з'ясуванню окремих суперечностей, нечіткості відповідних правових визначень кримінального законодавства та розробленню відповідних пропозицій по його удосконаленню.

Актуальність обраної теми дослідження обумовлюється значною кількістю проблем теоретико-правового та правозастосовного характеру. Зокрема, недостатнім рівнем наукового дослідження зазначеної проблеми, що обумовлюється відсутністю загальновизнаних наукових позицій з більшості досліджуваних нами питань; необхідністю визначення основних напрямків подальшого удосконалення кримінального законодавства у досліджуваній сфері враховуючи реалії сьогодення; певних складнощів щодо кваліфікації та

доцільного встановлення форм кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом (підстав та умов).

В першому розділі дослідженню піддавалися теоретичні, історичні та зарубіжні проблеми кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом.

Ретроспективний підхід до оцінки стану дослідження розглядуваної проблеми дозволив визначити певні тенденції та закономірності щодо визначення основних напрямків дослідження, змісту та сутності тих наукових позицій, які в подальшому набували загального визнання та формального закріплення у кримінальному законодавстві, сприяли визначенню конкретних наукових проблем, які потребували більш поглибленого дослідження. Узагальнений аналіз значної кількості положень доктрини права з питань кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом вказує на те, що у якості предмету дослідження вченими обиралися, як суто кримінально-правові, так і кримінологічні загального та спеціального попередження (запобігання), так і криміналістичні, кримінально-процесуальні аспекти кримінально-протиправної (злочинної) поведінки, пов’язаного з незаконним заволодінням транспортним засобом; специфічні ознаки складу кримінальних правопорушень (злочинів) проти безпеки руху та експлуатації транспорту, предметом яких є транспортний засіб; характер способів здійснення незаконного заволодіння транспортними засобами. Основні доктринальні засади щодо виокремлення спеціального складу кримінального правопорушення, пов’язаного незаконним заволодінням транспортним засобом, почали активно формуватися після набуття чинності новим Кримінальним кодексом України у 2001 році. Визначаючи в багатьох спеціальних наукових дослідженнях суспільно небезпечне діяння пов'язане із заволодінням транспортним засобом, вчені поступово доходили висновку щодо необхідності

подальшого удосконалення кримінального законодавства шляхом надання особливого правового значення об'єктивним та суб’єктивним ознакам даного кримінального правопорушення. Наукові дискусії і значний обсяг напрацьованого доктринального масиву відбувся у період незалежності України та стали одним з каталізаторів певних змін за вказаний період до ст. 289 КК України. Проте відповідні доктринальні позиції з цього питання в наукових публікаціях кримінально-правового, кримінологічного, кримінально-процесуального та криміналістичного характеру вимагають нового та більш глибинного дослідження враховуючи виклики сьогодення.

На підставі історичного системно-порівняльного дослідження правових джерел вітчизняного кримінального законодавства вказує на те, що до перших зачатків кримінальної відповідальності за досліджуваний злочин у вітчизняному законодавстві, можна віднести положення «Руської Правди» про відповідальність за «конову татьбу» або конокрадство. Уложення про покарання кримінальних і виправних 1845 року розглядало конокрадство (як і крадіжку будь-якої іншої робочої худоби) як кваліфікований вид крадіжки та регламентувало посилення покарання за неї на один ступінь. Кримінальний кодекс 1922 року у п. в ст. 180 передбачав відповідальність за викрадення коней. На момент прийняття Кримінального кодексу України 1960 року, він не містив статей про відповідальність за викрадення коней і про відповідальність за викрадення автомобілів чи інших механічних транспортних засобів. Проте викрадення автомототранспортного засобу, як самостійна кримінально-правова норма, вперше з'явилася у вітчизняному кримінальному законодавстві у 1965 році після внесення змін та доповнень. Законодавець чітко розмежовував розкрадання та викрадення автомототранспортного засобу, визначаючи різницю у суспільній небезпеці даних злочинів за допомогою суттєво різних санкцій. Указами Президії Верховної Ради України від 12 січня 1983 року і 1 серпня

1985 року кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів була суттєво посилена, а стаття 215-3 КК отримала назву «Угон транспортних засобів». У 1993 році Інститут законодавства Верховної Ради України спільно з Комітетом з питань законності і правопорядку, а також представниками апарату МВС України розробили проект закону щодо посилення відповідності за незаконне заволодіння транспортними засобами. Проектом пропонувалась нова редакція ст. 215-3 КК України, а саме: «Незаконне заволодіння транспортним засобом». В цій редакції окремо знайшли втілення положення щодо звільняється від кримінальної відповідальності. Досить детально конкретизуються підстави звільнення особи від кримінальної відповідальності, що повністю виключає можливості зловживань і використання туманних положень закону особами, які не мають підстав для такого звільнення. 21 вересня 2000 року Верховною Радою України було прийнято Закон «Про внесення змін до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів України і Кодексу України про адміністративні правопорушення у зв'язку з посиленням відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами», яким останні визнані у КК України спеціальним об'єктом злочинних посягань. Нова редакція ст. 215-3 КК України передбачала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто, вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Таким чином, з Кримінального кодексу було виключено поняття угону, як кримінально караного діяння. У Кримінальному кодексі України 2001 року вже був сформований самостійний розділ XI Особливої частини – «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який налічував 17 складів злочинів і в якому були зосереджені всі посягання на безпеку в сфері функціонування транспорту. Внесено низку корективів і в практику застосування цих норм. Всі ці

зміни були спрямовані на підвищення ефективності боротьби з транспортними злочинами. Отже, прийнятий у 2001 році у розділу XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» серед інших злочинів, передбачив кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у ст. 289 КК України. Стаття 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» неодноразово зазнавала змін. Дана норма викладалася у різних редакціях та лише у 2005 році набула теперішнього вигляду. Окрім змін які були внесені у 2005 році до ст. 289 КК України були внесені й інші зміни, у 2008, 2018, 2020 р.р. Продовженням розвитку кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортних засобів на сьогодні, є положення проекту Кримінального кодексу України. А саме інший погляд на регулювання суспільних відносин, що забезпечує володіння транспортним засобом. Книга шоста проекту «Кримінальні правопорушення проти економіки» розділ 6.1. «Кримінальні правопорушення проти власності» *містить ст.ст.* 6.1.7., 6.1.8. 6.1.9., які направлені забезпечувати охорону суспільних відносин щодо володіння (розпорядження) транспортним засобом.

Здійснення системно-правового порівняльного аналізу чинного кримінального законодавства таких країн світу, як Азербайджанської Республіки, Грузії, Естонської Республіки, Королівства Іспанії, Литовської Республіки, Норвегії, Республіки Австрії, Республіки Болгарії, Республіки Казахстан, Республіки Молдови, Китайської Народної Республіки, Республіки Польщі, Туреччини, Республіки Таджикистан, Республіки Узбекистан, Французької Республіки, ФРН, Чеської Республіки, Швейцарської Конфедерації, Швеції, Японії дозволило з'ясувати найтиповіші та більш прогресивні тенденції кримінального законодавства інших країн світу в частині критеріїв кодифікації кримінально-правових норм, особливостей їхнього змісту

під час формулювання основних та кваліфікованих ознак складів злочинів, обсягу відповідальності, видів та термінів покарання тощо.

В другому розділі аналізу піддавалася кримінально-правова характеристика об'єктивних та суб'єктивних ознак основного складу діяння, яке полягає у незаконному заволодіння транспортним засобом (стаття 289 КК України). Встановлено, що основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, яке передбачене ст. 289 КК України, є суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту. При цьому додатковим факультативним об'єктом даного кримінального правопорушення можуть виступати життя, здоров'я та власність особи.

Визначено загальні та спеціальні ознаки транспортного засобу, як предмету кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. Серед загальних: 1) фізична (матеріальна), яка полягає у доступності будь-якого об'єкта матеріального світу для сприйняття; 2) соціальна, яка полягає у певній цінності, яка включена до системи відносин між людьми; 3) суть юридичної ознаки полягає в тому, що таке майно є чужим для винного. Серед спеціальних: 1) транспортний засіб є чужим для злочинця; 2) транспортний засіб повинен бути механічним, тобто приводитися в рух двигуном; 3) транспортний засіб повинен бути наземним, тобто призначеним для експлуатації на дорогах загального користування; 4) транспортний засіб має своїм призначенням перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу. На підставі зазначених ознак *сформовано та запропоноване теоретичне поняття транспортного засобу як предмету незаконного заволодіння транспортним засобом* – це чужий механічний наземний пристрій, призначений для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу.

Визначено, що об'єктивну сторону кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України складає діяння *у формі незаконного заволодіння.* На підставі вітчизняних доктринальних позицій щодо складності тлумачення такого поняття як «заволодіння», а також керуючись досвідом деяких зарубіжних країн ФРН, Норвегії, Польщі, Австрії, Швеції, які використовують таку форму діяння як «використання», *запропоновано зміни до ст. 289 КК України (відповідно й Примітки до ст. 289 КК України). у такій редакції: «Незаконне використання транспортного засобу»*

Встановлено, що спосіб, хоча й виступає факультативною ознакою об'єктивної сторони незаконного заволодіння транспортним засобом, проте має ключове значення для кваліфікації. Здійснено кримінально-правовий аналіз таких способів незаконного заволодіння транспортним засобом, як: таємний або відкритий; шляхом обману чи зловживання довірою; із застосуванням насильства або погроз, з використанням службового становища тощо. Зазначено, що окрім зазначених способів, способи незаконного заволодіння транспортним засобом можна класифікувати *згідно з кількома різними варіантами розвитку подій відносно впливу на волю потерпілої особи* (власника, законного користувача, охоронця стоянки та інших): способи, пов’язані з ігноруванням волі потерпілої особи; способи, пов’язані з придушенням волі потерпілого; способи, пов’язані з фальсифікацією волі потерпілого.

Встановлено, що вина у кримінальних правопорушеннях, що мають формальний склад, у тому числі і незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 1 ст. 289 КК України), може бути лише *у формі прямого умислу*. Зміст прямого умислу при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, полягає в інтелектуальному та вольовому ставленні особи до вчиненого нею діяння. На підставі судової практики визначено, що незаконне заволодіння транспортним засобом *має як правило корисливі мотиви*.

Винна особа бажає або тимчасово використати останній у своїх інтересах, або ж обернути його на свою користь та отримати матеріальну вигоду для себе чи інших осіб. Корисливий мотив при оберненні транспортного засобу на свою користь має зміст аналогічний змісту корисливого мотиву при вчиненні таких кримінальних правопорушень проти власності, як крадіжка, грабіж чи розбій. *Матеріальна користь, вигода у такому випадку досягається злочинцем, коли він чи інші особи отримують можливість володіти, розпоряджатися чи користуватися транспортним засобом як своїм власним, а власник при цьому втрачає таку можливість.* Якщо мета користування за призначенням не ставиться, такий транспортний засіб намагаються як найшвидше розібрати на запчастини чи продати, або ж повернути власнику за винагороду. Окрім зазначеного, визначено, що *не слід виключати й інші мотиви, зокрема особисті.* Виходячи з конструктивних особливостей транспортного засобу як предмета даного кримінального правопорушення *особисті мотиви можна розподілити на два види:* а) мотиви, які задовольняються самим результатом незаконного заволодіння транспортним засобом (помста, бажання перевезти вантаж чи доїхати до певного місця, користь тощо); б) мотиви, які задовольняються лише процесом поїздки суб’єкта на викраденому транспортному засобі (наприклад, просто покататися, зміцнити чи підвищити свій авторитет серед оточуючих). Доведено, що мета кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК відповідно до примітки зазначеної статті може бути будь-якою.

Визначено, що суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є фізична осудна особа, яка досягла 16 років, а кримінальних правопорушень, передбачених ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК, є особа, якій виповнилось 14 років, – якщо така особа не має права користуватись відповідним транспортним засобом. На підставі статистичних даних доведена доцільність встановлення зниженого віку кримінальної відповідальності за ст. 289 КК

України. Проаналізовано та визначено коло осіб, які не можуть виступати суб'єктами кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, до яких слід віднести: осіб, які є співвласниками або законними користувачами транспортного засобу; працівників підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності, які без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; службових осіб, які наділені повноваженнями щодо використання чи експлуатації транспортних засобів; члени сім'ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими він закріплений; водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємства, установи, організації, в яких працюють такі водії; осіб, відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, закріплених за ними (начальник колони, інженер з експлуатації тощо); осіб, яким власник видав доручення на управління транспортним засобом; співвласник транспортного засобу; осіб, які користуються транспортним засобом за згодою власника чи користувача, хоча б ця згода і не була належно оформлена.

В третьому розділі розглядаються спеціальні питання кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом на тлі чинних проблем законодавчого визначення кваліфікуючих та особливо кваліфікуючих обставин вчинення розглядуваного виду діяння, дієвості співвідношення тяжкості вчиненого діяння та обсягу кримінальної відповідальності, видів та термінів покарання, значення посткримінальної поведінки винної особи.

Встановлено, що до кваліфікуючих ознак за незаконне заволодіння транспортним засобом за ч. 2 ст. 289 КК відносяться: вчинене 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, а за ч. 3 ст. 289 КК – дії, вчинені 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.

З’ясовано, що за час існування ст. 289 КК України у законі більшість кваліфікуючих ознак залишились не змінними, проте закріплені й нові, зокрема вчинення дій з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, а також нова редакція такої ознаки, що визначає вартість транспортного засобу. Відповідні зміни направлені на покращення превентивної функції даного кримінального правопорушення та відповідають викликам сьогодення. Досліджено, що значна кількість норм доповнені такою *кваліфікуючою ознакою, як вчинення діяння «в умовах воєнного або надзвичайного стану»*, враховуючи події в Україні пов'язані із військовою агресією російської федерації проти України та введенням в Україні з 24 лютого 2022 року воєнного стану. Доведено, що існуючі законодавчі ініціативи щодо доповнення цими обставинами і кримінального правопорушення за незаконне заволодіння транспортним засобом є доцільними, проте потребують більш глибинного дослідження.

Доведено, що склади кримінальних правопорушень, наявні в розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», в окремих статтях кримінальних правопорушень проти власності (ст. ст. 185, 186, 187, 190, 191 КК України), а також у ст. 356 КК України та у ст. 410 КК України співвідносяться зі складом кримінального правопорушення,

передбаченого ст. 289 КК України, як суміжні. Ці склади відрізняються від складу незаконного заволодіння транспортним засобом за предметом, а саме у під час кримінально-правового аналізу та співставленні транспортних кримінальних правопорушень та ст. 289 КК України; кримінальних правопорушень проти власності та ст. 289 КК України; самоправства (ст. 356 КК) та ст. 289 КК України; викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого військового майна, а також заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем (ст. 410 КК України) та ст. 289 КК України, а також за об'єктом кримінальних правопорушень: співставлення кримінальних правопорушень проти власності та ст. 289 КК України.

Встановлено дві концепції кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто в аспекті позитивної (перспективної або потенційної) та негативної (ретроспективної або реальної) кримінальної відповідальності. Визначено, що караність діяння, передбаченого ст. 289 КК, відбувається через санкції частин зазначеної статті. Так, у ч. 1 ст. 289 КК передбачене покарання у вигляді *обмеженням волі* на строк від трьох до п’яти років або позбавленням волі на той самий строк; ч. 2 – *позбавленням волі на строк* від п'яти до восьми років з *конфіскацією майна* або без такої, ч. 3 – *позбавленням волі на строк* від восьми до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої. На підставі статистичних даних щодо призначених покарань за ст. 289 КК України доведено, що до осіб засуджених за незаконне заволодіння транспортним засобом призначається більш широкий перелік покарань а саме *обмеження волі, арешт, тримання в дисциплінарному батальйоні, громадські роботи, штраф, службове обмеження для військовослужбовців, позбавлення права обіймати певні посади або займатися*

певною діяльністю, конфіскація майна. Найбільш призначаємими покараннями *є позбавлення волі на певний строк, штраф та конфіскація майна, при цьому штраф, не передбачений жодною санкцією ст. 289 КК України. На підставі д*ослідження зарубіжного досвіду таких країн, як Азербайджанська Республіка, Республіка Узбекистан, Республіка Таджикистан, Республіка Молдова, Республіка Польща, Республіка Болгарія, Королівство Іспанія, які закріплюють такий вид покарання як штраф, *запропоновано доповнення ч. 1 ст. 289 КК України таким видом покарання як штраф* враховуючи ступінь тяжкості кримінального правопорушення в такому виді: *ч. 1 ст. 289 КК України «карається штрафом від двох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк».*

Визначено, що ч. 4 ст. 289 КК України встановлює таку форму кримінальної відповідальності, як звільнення від кримінальної відповідальності. Відповідна норма передбачає такі умови: вчинення вперше незаконного заволодіння транспортним засобом, крім випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства; добровільна заява винної особи про вчинений злочин правоохоронним органам; повернення транспортним засобом власнику; повне відшкодування завданих збитків. На підставі кримінально-правової характеристики умов, визначені проблемні питання та доктринальні позиції щодо удосконалення ч. 4 ст. 289 КК України, зокрема доповнення ч. 4 ст. 289 КК України положеннями: про можливість повернення транспортного засобу не лише власнику, а й користувачу; конкретного встановлення стадії досудового розслідування (до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення) про добровільне з'явлення про це правоохоронним органам.

Визначено, що вказані доктринальні позиції потребують більш глибинного дослідження.

На підставі дослідження об’єктивних, суб'єктивних, кваліфікуючих ознак, а також аналізу санкції ст. 289 КК України пропонуються наступні зміни до Кримінального кодексу України:

ст. 289 КК України «Незаконне використання транспортного засобу».

1. Незаконне використання транспортного засобу -

«***карається штрафом від двох тисяч до п’яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян*** або обмеженням волі на строк від трьох до п’яти років або позбавленням волі на той самий строк».

Примітка.

1. ***Під незаконним використанням транспортного засобом*** *у цій статті слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом* ***чужого механічного наземного пристрію, призначеного для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу*** *у власника чи користувача всупереч їх волі.*

Ключові слова: використання, заволодіння, злочин, звільнення від кримінальної відповідальності, кримінальне правопорушення, кримінальне законодавство, кримінальна відповідальність, кримінально-правова норма, незаконність, покарання, транспортний засіб.

SUMMARY

Nikolenko. Criminal liability for illegal seizure of a vehicle. - qualifying scientific work on the rights of a manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 Law. - Dnipro University of Internal Affairs, Dnipro, 2025.

The introduction of the work provides a rationale for the choice of the research topic, links the work with scientific programs, plans, topics, grants, formulates the goals and objectives of the research, defines the object, subject and methods of the research, and discloses the scientific novelty of the results obtained and their practical significance.

The dissertation is devoted to a comprehensive study of the features of the content and essence of objective and subjective features of the main, qualified and qualified composition of a criminal offense, as well as forms of implementation of criminal liability for a criminal offense provided for in Article 289 of the Criminal Code of Ukraine, clarification of individual contradictions, ambiguity of the relevant legal definitions of criminal legislation and development of appropriate proposals for its improvement.

The relevance of the chosen research topic is determined by a large number of problems of a theoretical, legal and law enforcement nature. In particular, by the insufficient level of scientific research into the said problem, which is determined by the absence of generally accepted scientific positions on most of the issues we study; the need to determine the main directions for further improvement of criminal legislation in the area under study, taking into account the realities of today; certain difficulties regarding the qualification and appropriate establishment of forms of criminal liability for illegal seizure of a vehicle (grounds and conditions).

The first chapter examined theoretical, historical and foreign problems of criminal liability for illegal seizure of a vehicle.

A retrospective approach to assessing the state of research into the problem under consideration allowed us to identify certain trends and patterns in determining the main areas of research, the content and essence of those scientific positions that subsequently gained general recognition and formal consolidation in criminal legislation, and contributed to the definition of specific scientific problems that needed more in-depth research. A generalized analysis of a significant number of provisions of the doctrine of law on criminal liability for illegal seizure of a vehicle indicates that scientists chose as the subject of research both purely criminal-legal and criminological general and special prevention (prevention) forensic, criminal-procedural aspects of criminal-unlawful (criminal) behavior associated with illegal seizure of a vehicle; specific features of the composition of criminal offenses (crimes) against traffic safety and transport operation, the subject of which is a vehicle; the nature of the methods of illegal seizure of vehicles. The main doctrinal principles for identifying a special criminal offense related to the illegal seizure of a vehicle began to actively form after the new Criminal Code of Ukraine came into force in 2001. Defining in many special scientific studies a socially dangerous act related to the seizure of a vehicle, scientists gradually came to the conclusion about the need to further improve criminal legislation by giving special legal significance to the objective and subjective features of this criminal offense. Scientific discussions and a significant amount of developed doctrinal massif took place during the period of independence of Ukraine and became one of the catalysts for certain changes during this period to Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine. However, the relevant doctrinal positions on this issue in scientific publications of a criminal law, criminological, criminal procedural and forensic nature require new and more in-depth research, taking into account today's challenges.

Based on the historical systemic and comparative study of legal sources of domestic criminal legislation, it is indicated that the first rudiments of criminal

liability for the crime under study in domestic legislation include the provision of the "Russkaya Pravda" on liability for "horse theft" or horse theft. The Code of Punishment of Criminal and Correctional Offenses in 1845 considered horse theft (as well as theft of any other working cattle) as a qualified type of theft and regulated an increase in punishment for it by one degree. The Criminal Code of 1922 in paragraph b of Article 180 provided for liability for the theft of horses. At the time of adoption of the Criminal Code of Ukraine in 1960, it did not contain articles on liability for horse theft or liability for car theft or other mechanical vehicles. However, motor vehicle theft as an independent criminal law norm first appeared in the domestic criminal legislation in 1965 after amendments and additions were made. The legislator clearly distinguished between theft and theft of a motor vehicle, determining the difference in the social danger of these crimes with the help of significantly different sanctions. By the Decrees of the Presidium of the Verkhovna Rada of Ukraine dated January 12, 1983 and August 1, 1985, criminal liability for vehicle theft was significantly increased, and Article 215-3 of the Criminal Code was named "Vehicle Theft". In 1993, the Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine, together with the Committee on Legality and Law and Order, as well as representatives of the apparatus of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, developed a draft law to increase the compliance for illegal seizure of vehicles. The project proposed a new version of Article 215-3 of the Criminal Code of Ukraine, namely: "Illegal seizure of a vehicle". This version separately embodied the provisions regarding the exemption from criminal liability. The grounds for exemption of a person from criminal liability are specified in sufficient detail, which completely excludes the possibility of abuse and use of vague provisions of the law by persons who do not have grounds for such dismissal. On September 21, 2000, the Verkhovna Rada of Ukraine adopted the Law "On Amendments to the Criminal, Criminal Procedure Codes of Ukraine and the Code of Ukraine on Administrative

Offenses in Connection with Increased Liability for Illegal Seizure of Vehicles", which recognized the latter in the Criminal Code of Ukraine as a special criminal offense. The new version of Article 215-3 of the Criminal Code of Ukraine provided for criminal liability for the illegal seizure of a vehicle, i.e. the intentional, illegal seizure of a vehicle from its owner or user against their will, for any purpose. Thus, the concept of theft as a criminally punishable act was excluded from the Criminal Code. In the Criminal Code of Ukraine of 2001, an independent Section XI of the Special Part had already been formed - "Crimes against the safety of traffic and operation of transport", which included 17 crimes and in which all infringements on safety in the sphere of transport operation were concentrated. A number of adjustments have been made to the practice of applying these standards. All these changes were aimed at increasing the effectiveness of combating transport crimes. Thus, adopted in 2001 in Section XI of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine "Crimes against traffic safety and transport operation" among other crimes, provided for criminal liability for illegal seizure of a vehicle in Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine. Article 289 of the Criminal Code of Ukraine "Illegal seizure of a vehicle" has been repeatedly amended. This norm was presented in various editions and only in 2005 acquired its current form. In addition to the changes that were made in 2005 to Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine, other changes were made in 2008, 2018, 2020. The continuation of the development of criminal liability for illegal seizure of vehicles today is the provision of the draft Criminal Code of Ukraine. Namely, a different view on the regulation of public relations, ensuring the ownership of a vehicle. Book six of the project "Criminal Offences against the Economy", section 6.1. "Criminal Offences against Property" contains Articles 6.1.7, 6.1.8, 6.1.9, which are aimed at ensuring the protection of public relations regarding the ownership (disposal) of a vehicle.

The implementation of a systemic and legal comparative analysis of the current criminal legislation of such countries as the Republic of Azerbaijan, Georgia, the Republic of Estonia, the Kingdom of Spain, the Republic of Lithuania, Norway, the Republic of Austria, the Republic of Bulgaria, the Republic of Kazakhstan, the Republic of Moldova, the People's Republic of China, the Republic of Poland, Turkey, the Republic of Tajikistan, Uzbekistan, the French Republic, Germany, the Czech Republic, the Swiss Confederation, Sweden, Japan made it possible to identify the most typical and progressive trends in the criminal legislation of other countries in terms of the criteria for the codification of criminal law norms, the specifics of their content in formulating the main and qualified features of the elements of crimes, the scope of liability, types and terms of punishment, etc.

In the second chapter, the criminal-legal characteristics of the objective and subjective features of the main elements of the act, consisting of illegal seizure of a vehicle (Article 289 of the Criminal Code of Ukraine), were analyzed. It was established that the main direct object of the criminal offense provided for in Article 289 of the Criminal Code of Ukraine are public relations that ensure the safety of traffic and operation of transport. At the same time, an additional optional object of this criminal offense may be the life, health and property of an individual.

The general and special features of a vehicle as an object of a criminal offense provided for by Article 289 of the Criminal Code of Ukraine are defined. Among the general ones: 1) physical (material), consisting in the availability of any object of the material world for perception; 2) social, consisting in a certain value, which is included in the system of relations between people; 3) the essence of the legal feature is that such property is alien to the guilty party. Among the special ones: 1) the vehicle is alien to the criminal; 2) the vehicle must be mechanical, that is, driven by an engine; 3) the vehicle must be land-based, that is, intended for use on public roads; 4) the vehicle is intended to transport mechanisms or special equipment installed on it,

as well as people or cargo. Based on the above characteristics, a theoretical concept of a vehicle as an object of illegal seizure of a vehicle has been formed and proposed – this is someone else's mechanical ground device intended for the transportation of mechanisms or special equipment installed on it, as well as people or cargo.

It has been determined that the objective side of the criminal offense provided for in Article 289 of the Criminal Code of Ukraine is an act in the form of illegal seizure. Austria, Sweden, which use such a form of act as "use", proposed amendments to Article 289 of the Criminal Code of Ukraine (and, accordingly, Notes to Article 289 of the Criminal Code of Ukraine): "Illegal use of a vehicle"

It has been established that the method, although it is an optional feature of the objective side of illegal seizure of a vehicle, is of key importance for qualification. A criminal-legal analysis of such methods of illegal seizure of a vehicle as: secret or open; by deception or abuse of trust; with the use of violence or threats, using official position, etc. has been carried out. It is noted that in addition to the specified methods, the methods of illegal seizure of a vehicle can be classified in accordance with several different scenarios regarding the impact on the freedom of the victim (owner, legal user, parking security guard, etc.): methods associated with ignoring the will of the victim; methods associated with suppressing the will of the victim; methods associated with forgery of the will of the victim.

It has been established that guilt in criminal offenses that have a formal composition, including illegal seizure of a vehicle (Part 1 of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine), can only be in the form of direct intent. The content of direct intent in committing a criminal offense provided for in Article 289 of the Criminal Code of Ukraine lies in the intellectual and volitional attitude of a person to the act committed by him. Based on judicial practice, it has been determined that illegal seizure of a vehicle has, as a rule, selfish motives. The guilty person wants to either temporarily use the latter in his own interests, or to turn it to his own advantage

and obtain material benefit for himself or other persons. The mercenary motive in turning the vehicle to his own advantage has the content similar to the content of the mercenary motive in committing such criminal offenses against property as theft, robbery or robbery. Material benefit, advantage in this case is achieved by the criminal when he or other persons get the opportunity to own, dispose of or use the vehicle as their own, and the owner misses such an opportunity. If the purpose of use for its intended purpose is not set, such a vehicle is attempted to be dismantled for spare parts as quickly as possible, or sold, or returned to the owner for a reward. In addition, it is determined that other motives, in particular personal ones, should not be excluded. Based on the design features of the vehicle as the subject of this criminal offense, personal motives can be divided into two types: a) motives satisfied by the very result of illegal seizure of the vehicle (revenge, desire to transport cargo or get to a certain place, benefit, etc.); b) motives satisfied only by the process of the subject's trip in the stolen vehicle (for example, just to take a ride, strengthen or increase his authority among others). It has been proven that the purpose of the criminal offense provided for in Art. 289 of the Criminal Code in accordance with the note to the said article can be any.

It has been determined that the subject of a criminal offense under Article 289 of the Criminal Code of Ukraine is a sane individual who has reached the age of 16, and the subject of criminal offenses under Part 2 or Part 3 of Article 289 of the Criminal Code is a person who has reached the age of 14, if such person does not have the right to use the relevant vehicle. Based on statistical data, the expediency of establishing a reduced age of criminal liability under Article 289 of the Criminal Code of Ukraine has been proven. The circle of persons who cannot act as subjects of a criminal offense under Article 289 of the Criminal Code of Ukraine has been analyzed and determined. They include: persons who are co-owners or legal users of a vehicle; employees of enterprises, institutions, organizations, regardless of their form

of ownership, who traveled on a vehicle assigned to them without proper permission; officials authorized to use or operate vehicles; family members of the vehicle owner, drivers to whom it is assigned; drivers of vehicles assigned to them by the administration of the enterprise, institution, organization in which such drivers work; persons responsible for the technical condition and operation of vehicles assigned to them (column leader, operating engineer, etc.); persons to whom the owner has given the order to drive the vehicle; co-owner of the vehicle; persons who use the vehicle with the consent of the owner or user, although this consent has not been properly formalized.

The third chapter examines special issues of criminal liability for illegal seizure of a vehicle against the background of current problems of legislative definition of qualifying and especially qualifying circumstances of the commission of the type of act in question, the effectiveness of the relationship between the severity of the act committed and the scope of criminal liability, types and terms of punishment, the significance of post-criminal.

It has been established that the qualifying features of illegal seizure of a vehicle under Part 2 of Article 289 of the Criminal Code include: committed repeatedly, or by prior conspiracy by a group of persons, or combined with violence that is not dangerous to the life or health of the victim, or with the threat of using such violence, or committed with penetration into a building or other storage facility, or with the use of electronic devices to interfere with the operation of technical security equipment, or if the subject of illegal seizure is a vehicle worth between one hundred and two hundred and fifty thousand rubles, and under Part 3 of Article 289 of the Criminal Code – actions, committed by an organized group or connected with violence dangerous to the life or health of the victim, or with the threat of using such violence, or if the object of illegal seizure is a vehicle, the value of which exceeds the non-taxable minimum income of citizens by two hundred and fifty or more times.

It was found that during the existence of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine in the law, most of the qualifying features remained unchanged, but new ones were also established, in particular, committing actions using electronic devices to interfere with the operation of technical security equipment, as well as a new version of such a feature determining the cost of a vehicle. The relevant changes are aimed at improving the preventive function of this criminal offense and meet today's challenges. It was studied that a significant number of norms were supplemented with such a qualifying feature as committing an action "under martial law or a state of emergency", taking into account the events in Ukraine related to the military aggression of the Russian Federation against Ukraine and the introduction of martial law in Ukraine from February 24, 2022. It was proven that the existing legislative initiatives to supplement these circumstances and a criminal offense for illegal seizure of a vehicle are appropriate, but require more in-depth research.

It has been proven that the elements of criminal offenses contained in Section XI "Criminal offenses against traffic safety and transport operation", in certain articles of criminal offenses against property (Articles 185, 186, 187, 190, 191 of the Criminal Code of Ukraine), as well as in Article 356 of the Criminal Code of Ukraine and Article 410 of the Criminal Code of Ukraine are related to the elements of a criminal offense provided for in Article 289 of the Criminal Code of Ukraine as related. These elements differ from the elements of illegal seizure of a vehicle by the subject, namely, during the criminal-legal analysis and comparison of transport criminal offenses and Article 289 of the Criminal Code of Ukraine; criminal offenses against property and Article 289 of the Criminal Code of Ukraine; arbitrariness (Article 356 of the Criminal Code) and Article 289 of the Criminal Code of Ukraine; theft, appropriation, extortion by military personnel of weapons, ammunition, explosives or other combat substances, vehicles, military and special equipment or other military property, as well as their seizure by fraud or abuse of official position (Article 410 of

the Criminal Code of Ukraine) and Article 289 of the Criminal Code of Ukraine, as well as for the object of criminal offenses: comparison of criminal offenses against property and Article 289 of the Criminal Code of Ukraine.

Two concepts of criminal liability for illegal seizure of a vehicle have been established, that is, in terms of positive (prospective or potential) and negative (retrospective or real) criminal liability. It has been determined that the punishability of the act provided for in Art. 289 of the Criminal Code is made due to the sanctions of parts of the said article. Yes, Part 1 of Art. 289 of the Criminal Code provides for punishment in the form of restriction of liberty for a term of three to five years or imprisonment for the same term; Part 2 - imprisonment for a term of five to eight years with or without confiscation of property, Part 3 - imprisonment for a term of eight to twelve years with or without confiscation of property. Based on statistical data on the punishments imposed under Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine has been proven that persons convicted of illegal seizure of a vehicle are subject to a wider range of punishments, namely restriction of liberty, arrest, detention in a disciplinary battalion, community service, a fine, service restriction for military personnel, deprivation of the right to hold certain positions or engage in a certain, confiscation of property. The most commonly assigned punishments are imprisonment for a specified period, a fine and confiscation of property, while a fine is not provided for by the sanction of Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine. Based on a study of the foreign experience of such countries as the Republic of Azerbaijan, the Republic of Uzbekistan, the Republic of Tajikistan, the Republic of Moldova, the Republic of Poland, the Republic of Bulgaria, the Kingdom of Spain, which enshrine such a type of punishment as a fine, it is proposed to supplement Part 1 of Article 289 of the Criminal Code with such a type of punishment as a fine, taking into account the severity of the criminal offense in this form: Part 1 of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine “shall be punishable by a fine of two thousand to five

thousand non-taxable minimum incomes of citizens or restriction of liberty for a term of three to five years or imprisonment for the same term."

It has been determined that Part 4 of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine establishes such a form of criminal liability as exemption from criminal liability. The corresponding norm provides for the following conditions: committing for the first time an illegal seizure of a vehicle, except for cases of illegal seizure of a vehicle with the use of violence against the victim or the threat of using such violence; a voluntary statement of the guilty person about the committed crime to law enforcement agencies; return of the vehicle to the owner; full compensation for the damage caused. Based on the criminal-legal characteristics of the conditions, problematic issues and doctrinal positions on improving Part 4 of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine have been determined, in particular, supplementing Part 4 of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine with provisions: on the possibility of returning the vehicle not only to the owner, but also to the user; specific establishment of the stage of pre-trial investigation (to notification of suspicion of committing a criminal offense by him) on voluntary appearance about this to law enforcement agencies. It has been determined that the indicated doctrinal positions require more in-depth study.

Based on the study of objective, subjective, qualifying features, as well as the analysis of the sanction of Art. 289 of the Criminal Code, the following amendments to the Criminal Code of Ukraine are proposed:

Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine "Illegal use of a vehicle"

1. Illegal use of a vehicle -

"shall be punishable by a fine of two thousand to five thousand non-taxable minimum incomes of citizens or restriction of liberty for a term of three to five years or imprisonment for the same term."

Note.

1. ***Illegal use of a vehicle*** in this article shall be understood as the intentional, for any purpose, unlawful seizure by any means of someone else's mechanical ground device ***intended for the transportation of mechanisms or special equipment installed on it, as well as people or cargo from*** the owner or user against their will.

Key words: use, taking possession, crime, release from criminal liability, criminal offence, criminal legislation, criminal liability, criminal law norm, illegality, punishment, vehicle.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Ніколенко Д.М. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: окремі етапи становлення та розвитку. Право та державне управління 2024. № 3
2. Ніколенко Д.М. Об’єкт та предмет незаконного заволодіння транспортним засобом у зарубіжному кримінальному законодавстві та у Кримінальному кодексі України. Держава та регіони. Серія: Право. 2024. № 3
3. Ніколенко Д.М. Встановлення віку кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом: українське та зарубіжне законодавство. Юридичний науковий електронний журнал. 2024. № 10
4. Ніколенко Д.М. Кримінально-правова характеристика окремих ознак об’єктивної сторони кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. Право і суспільство. 2024. № 5
5. Ніколенко Д.М. Покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом: порівняльно-правовий аналіз. Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права : матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції, м. Кременчук, 5–7 грудня 2024 р. Львів – Торунь : Liha-Pres, 2024.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ……31

ВСТУП ……33

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ……..……..……...….42

1.1. Стан дослідження доктрини права щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом ……....42

1.2. Ґенеза кримінально-правових норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом……..….60

1.3. Відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у зарубіжному кримінальному законодавстві …….....84

Висновки до розділу 1 ……...99

РОЗДІЛ 2. ОБ'ЄКТИВНІ ТА СУБ'ЄКТИВНІ ОЗНАКИ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ ……..107

2.1. Об'єктивні ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом……..107

2.2. Суб'єктивні ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом……..129

Висновки до розділу 2 ……..……...151

РОЗДІЛ 3. СПЕЦІАЛЬНІ ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ …….……155

3.1. Особливості кваліфікуючих ознак незаконного заволодіння транспортним засобом ……..…..155

3.2. Відмежування незаконного заволодіння транспортним засобом від суміжних складів кримінальних правопорушень ……187

3.3. Форми реалізації кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом……207

Висновки до розділу 3 ……...…..227

ВИСНОВКИ ……....231

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ……...……...…..247

ДОДАТКИ ……..…..283

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ГНЕУ Апарату ВРУ - Головне науково-експертне управління апарату Верховної Ради України

КК –Кримінальний кодекс

КК України –Кримінальний кодекс України

КПК України – Кримінальний процесуальний кодекс України

КпАП України –Кодекс про адміністративні правопорушення України

КТЗ - Колісний транспортний засобів

ККС ВС - Касаційний кримінальний суд у складі Верховного Суду

ПВС України –Пленум Верховного Суду України

ПДР - Правила дорожнього руху

РНК УСРР - Рада народних комісарів Української Радянської Соціалістичної Республіки

США – Сполучені штати Америки

ТЗ – транспортний засіб

УРСР –Українська Радянська Соціалістична Республіка

УКТ ЗЕД - Український класифікатор товарів зовнішньоекономічної діяльності

ФРН - Федеративної Республіки Німеччини

ЦК України - Цивільний кодекс України

кВт·год. - кіловат-годин

год. – година

ст. – стаття

ст. ст.- статті

п. – пункт

хв. – хвилина

ч. – частина

р.- рік

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Значення транспорту в нашому житті в умовах стрімко зростаючого рівня автомобілізації сучасного суспільства і, відповідно, вимог щодо належного використання, визначають науковий і практичний інтерес до проблеми кримінальної відповідальності за транспортні кримінальні правопорушення. Одним із серйозних завдань є забезпечення надійного захисту інтересів суспільства від злочинних посягань на безпеку руху та експлуатацію транспорту, до яких відноситься незаконне заволодіння транспортним засобом. Актуальним є також завдання визначення заходів боротьби з даним кримінальним правопорушенням, де суспільна небезпека характеризується тим, що незаконне заволодіння перешкоджає законному власнику здійснювати свої права на використання і розпорядження транспортним засобом. Поширеність діянь подібного роду також представляє значну небезпеку для нормального розвитку нашого суспільства. За даними статистичної інформації за 2019-2023 роки, розміщеної на офіційному веб-сайті Офісу Генерального прокурора [237], можна встановити, що дане кримінальне правопорушення належить до одного з найпоширеніших серед правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Так, наприклад, у 2019 році частка кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України, серед загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту становила більше 50 %. Однак, варто зазначити, що станом на 2023 рік було зареєстровано найменшу за 10 років кількість повідомлень про діяння, які містять ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Отже, вказані показники підтверджують соціальну обумовленість даного кримінального правопорушення, зокрема типовість і достатню поширеність антигромадської поведінки, динаміку суспільно небезпечних діянь.

В більшій мірі проблема незаконного заволодіння транспортним засобом розглядалась (розглядається) на тлі, більш загальних питань кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту в працях Авраменка О. В., Бурди С. Я., Борисова В. І., Бурдіна В. М., Гизимчука С. В., Мисливого В.А., Радковської І.С., Сас М. В. Дослідження присвячені більш конкретним питанням кримінально-правової характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом присвячені роботи Бояренко А.Ю., Бондара В. С., Бочкового О.В., Безуглого О. А., Дудорова О. О., Ємельяненка В. В., Козака В. М., Звіряки В. А., Корчового М., Кравчука Б., Кривоноса М. В., Скляніченко Д. В. Серед публікацій, які визначають кримінально-правову характеристику основних елементів складу транспортних кримінальних правопорушень, зокрема об'єктивних ознак незаконного заволодіння транспортним засобом: об'єкту та предмету посягання слід заначити роботи Андрющенко І. М., Козака В.М., Конопельского В. Я., Мисливого В. А., Меркулової В.О., Осадчого В. І., Шевчука В. В. Історичним аспектам та порівняльній характеристиці законодавства України та зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом присвячені роботи Гуславського В. С., Ємельяненка В. В., Пєчука І. С., Скибіцького Б. А. Серед спеціальних публікацій, присвячених питанням звільненню від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом маємо зазначити роботи Білика О. А., Ємельяненка В. В., Луценка Ю. В. Питання незаконного заволодіння транспортним засобом розглядались у працях, які розкривають проблеми незаконного заволодіння транспортним засобом у кримінологічних дослідженнях. Такі дослідження висвітленні у спеціальних публікаціях Горшкова Д. В., Данильченка Ю. Б., Семенишина М. О., Свіріна М. О., Мозоля С. А. Жученко Є. Ю. Окрім кримінологічних досліджень є публікації в яких приділена увага

криміналістичним та кримінально-процесуальним питанням щодо незаконного заволодіння транспортним засобом. Серед таких досліджень маємо зазначити дисертаційні дослідження Килимчука М. П., Петрова С. Є., Патрелюка Д. А., а також у спеціальних публікаціях Григи М. А., Брисковської О. М., Лютого В. В., Раковича М. М., Мицака Б. Ф., Кононенко Н., Христова О.Л. І хоча вітчизняні дослідники чимало приділяють уваги кримінально-правовим, криміналістичним, кримінально-процесуальним проблемам незаконного заволодіння транспортним засобам, більшість питань розкривались в інших політичних, соціальних та економічних умовах, зокрема до повномасштабної війни в Україні (введенням в Україні з 24 лютого 2022 року воєнного стану). А отже, вищезазначені підстави, вимагають належного дослідження кримінальної відповідальності за ст. 289 КК України.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Робота виконана на кафедрі кримінального права та кримінології Дніпровського державного університету внутрішніх справ відповідно до: Національної стратегії у сфері прав людини (Указ Президента України від 24 березня 2021 р № 119/2021), наказу МВС України «Про затвердження тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020-2024 роки» від 11.06.2020 р. № 454, загальноуніверситетської теми наукових досліджень «Актуальні проблеми кримінально-правового, кримінального процесуального та криміналістичного забезпечення протидії злочинності в Україні» (реєстраційний номер 0118U100431); тематиці наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок Міністерства освіти і науки на 2022-2026 роки, затвердженої наказом Міністерства освіти і науки України від 03.02.2022 р. № 109.

Мета й завдання дослідження. *Мета* дослідження полягає у комплексному кримінально-правовому вивченні проблем кримінальної

відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, а також формулювання на цій основі відповідних пропозицій та рекомендацій щодо вдосконалення відповідної норми Кримінального кодексу України та підвищення ефективності застосування кримінального законодавства.

Для досягнення поставленої мети було сформульовано такі *задачі*:

– дослідити стан дослідження доктрини права щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом

– проаналізувати ґенезу кримінально-правових норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом;

– здійснити аналіз зарубіжного кримінального законодавства щодо відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом;

– встановити об’єктивні ознаки за незаконне заволодіння транспортним засобом;

– визначити суб’єктивні ознаки за незаконне заволодіння транспортним засобом;

– проаналізувати особливості кваліфікуючих ознак незаконного заволодіння транспортним засобом;

– з'ясувати відмежування незаконного заволодіння транспортним засобом від суміжних складів кримінальних правопорушень;

– розкрити форми реалізації кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом.

Об’єкт дослідження – є суспільні відносини у сфері забезпечення кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту.

Предмет дослідження – кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом.

Методи дослідження. Для досягнення мети роботи автором використовувались такі методи: *діалектичний метод* – під час формулювання

поняття «заволодіння», «використання», «незаконне», «транспортний засіб» у с. 289 КК України (підрозділи 1.1., 1.3., 2.1., 3.1., 3.2.); *метод історико-правового аналізу* – при дослідженні генезису кримінально-правових норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом в українському кримінальному законодавстві (підрозділ 1.2); *порівняльно-правовий метод* – використовувався на декількох рівнях: щодо співвідношення положень чинного та попереднього кримінального законодавства; співвідношення змісту та сутності об'єктивних та суб'єктивних ознак основного та кваліфікованого складу злочинів, передбачених ст. 289 КК; порівняльного аналізу зарубіжного законодавства (1.1.,1.3., 2.1., 2.2.); *системно-структурний* – дозволив сформулювати уяву про доцільність формулювання умов застосування спеціального виду звільнення від кримінальної відповідальності як про міжгалузевий інститут, соціально-правова доцільність якого обумовлена його заохочувальними властивостями, спроможністю стимулювати позитивну постзлочинну поведінку (підрозділи 3.3); *статистичні методи* – при вивченні емпіричної бази дослідження (підрозділи 2.3., 3.3.) та ін.

Емпіричну базу дисертації становлять: результати вивчення статистичних даних Державної судової адміністрації України про осіб притягнутих до кримінальної відповідальності та види кримінального покарання за 2019-2024 роки; статистичних даних Офісу Генерального прокурора (Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за 2020 - січень-листопад 2024 роки); матеріалів Єдиного державного реєстру судових рішень, а також опублікованої слідчо-судової практики.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у тому, що на підставі комплексного системно-правового та порівняльно-правового аналізу спеціальних джерел права, чинного вітчизняного кримінального законодавства, кримінального законодавства інших країн світу, вивчення судової практики

вперше:

- надається авторське бачення та обґрунтування доцільності зміни назви та змісту основного, складу діяння, передбаченого ст. 289 КК України: ***ст. 289 КК України «Незаконне використання транспортного засобу». 1. Незаконне використання транспортного засобу,*** із відображенням у Примітці тлумачення поняття «незаконне використання транспортного засобу» як вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом чужого механічного наземного пристрію, призначеного для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу у власника чи користувача всупереч їх волі;

- запропоновано доповнення ч. 1 ст. 289 КК України таким видом покарання як штраф враховуючи ступінь тяжкості кримінального правопорушення в такому виді: ч. 1 ст. 289 КК України «карається штрафом від двох тисяч до п’яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п’яти років або позбавленням волі на той самий строк»;

удосконалено:

- підходи до визначення доктрини права стосовно кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, а також на їх підставі встановлення діючих проблем;

- теоретичні положення щодо ознак та поняття транспортного засобу як предмету незаконного заволодіння транспортним засобом, як чужого механічного наземного пристрію, який призначений для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу;

- на підставі узагальнення матеріалів судової практики за 2019-2023 рр. різних регіонів України, підтверджується наявність окремих суб'єктивних

ознак незаконного заволодіння транспортним засобом, зокрема корисливого мотиву та зниженого віку кримінальної відповідальності;

- співпосталення за об’єктивними та суб’єктивними ознаками незаконного заволодіння транспортним засобом із іншими суміжними складами кримінальних правопорушень передбаченими Особливою частиною КК України, зокрема із складами кримінальних правопорушень, які наявні в розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту»; з окремими статтях кримінальних правопорушень проти власності (ст. ст. 185, 186, 187, 190, 191 КК України), а також із ст. 356 КК України та ст. 410 КК України;

дістало подальший розвиток:

– положення щодо розвитку та становлення кримінально-правових норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у вітчизняному законодавстві;

– положення кримінального законодавства зарубіжних країн щодо відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, зокрема щодо форм об'єктивної сторони та покарань;

– кримінально-правова характеристика об'єктивних та суб'єктивних ознак, незаконного заволодіння транспортним засобом;

– доводиться той факт, що за час чинності складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, більшість кваліфікуючих ознак залишились не змінними, проте є і *достатньо нові для ст. 289 КК України. Такими визначені з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, а також ознака, що визначає вартість транспортного засобу;*

– доктринальні позиції щодо закріплення такої кваліфікуючої ознаки *як вчинення діяння в умовах воєнного або надзвичайного стану* у ст. 289 КК України.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані пропозиції, практичні рекомендації та висновки можуть використовуватись у таких сферах діяльності:

- у науково-дослідницький діяльності, як підґрунтя для подальших наукових досліджень проблем кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом;
- у навчальному процесі юридичних вищих навчальних закладів та правових факультетів при викладанні навчальних дисциплін «Кримінальне право», «Актуальні проблеми кваліфікації кримінальних правопорушень», «Кримінальна юстиція», «Актуальні проблеми застосування кримінального законодавства»;
- у правозастосовній сфері – для забезпечення єдності та ефективності застосування кримінально-правових норм під час виявлення та розслідування кримінальних правопорушень, що досліджуються.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні положення й висновки дисертації обговорювалися на засіданнях кафедри кримінально-правових дисциплін Дніпровського державного університет внутрішніх справ, а також на таких науково-практичних заходах: «» (); «» ().

Публікації. Основні положення дисертаційного дослідження знайшли своє відображення у __ наукових публікаціях, з яких: чотири – у вітчизняних фахових виданнях, __ – у тезах доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура дисертації. Робота складається з анотації, вступу, трьох розділів, що включають вісім підрозділів, висновків, списку використаних

джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 352 сторінки, основний зміст роботи складається із 206 сторінок, список використаних джерел (283 найменувань) розміщено на 35 сторінках, додатки розміщено на 68 сторінках.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

1.1. Стан дослідження доктрини права щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом

Обираючи стан дослідження особливостей кримінальної відповідальності за відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні маємо сформувати відповідний методологічний підхід у проведенні цього дослідження. При цьому, маємо враховувати що міждисциплінарний характер проблеми *незаконного заволодіння транспортним засобом* значно поширює межі наукових досліджень, які безпосередньо, або ж опосередковано мають впливати на стан правового регулювання цієї сфери суспільних відносин. Крім того, питання щодо визначення меж суто кримінально-правового регулювання, уточнення характерних об'єктивних ознак (об'єкту, предмету суспільно-небезпечного діяння, переліку кримінально-караних діянь), суб'єктивних ознак (суб'єкту та суб'єктивної сторони), доцільного обсягу кримінальної відповідальності тощо розглядалися у якості предмета дослідження в роботах, як кримінально-правового (кримінологічного), так і кримінально-процесуального (криміналістичного) характеру.

Методологічно пропонуємо звернутися до узагальненого аналізу доктрини права. Зокрема, доцільним є надання аналізу доктрини права з часів незалежності України до сьогодні з дотриманням певної структурованості та співвідношення розглядуваних питань за наступними напрямками: визначення переліку вчених, які безпосередньо, або ж опосередковано торкалися в своїх дослідженнях проблем незаконного заволодіння транспортним засобом;

виокремлення спеціальних досліджень, в яких розглядалися найтиповіші сталі аспекти даної проблеми; визначення наступності доктринальних положень та ступінь їх впливу на напрямки та зміст реформування кримінального законодавства; визначення змісту та сутності сталих проблем.

На підставі узагальненого аналізу положень окремих джерел доктрини права (кримінально-правового, кримінологічного, кримінально-процесуального напрямку) маємо визначитися із сутністю наукової дискусії щодо наступності наукових позицій щодо шляхів посилення профілактичного значення відповідних кримінально-правових положень; тенденціями та змістом результатів дослідження, які безпосередньо, або ж опосередковано вплинули (мають вплинути) на удосконалення кримінального законодавства в частині встановлення підстав та умов застосування кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом; з'ясувати взаємозв'язок між наступністю наукових доктринальних положень та поступовими системними змінами, яких зазнало кримінальне законодавство за часів дії попереднього та чинного кримінального законодавства України у розглядуваній сфері.

Так, якщо звернутися до вітчизняних доктринальних джерел кримінального права, то слід відмітити наступні особливості. В більшій мірі проблема незаконного заволодіння транспортним засобом розглядалась (розглядається) на тлі, по-перше, більш загальних питань кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту (Мисливий В.А. [160; 162; 163] , Борисов В. І., Гизимчук С. В. [12], Авраменко О. В., Бурда С. Я., Сас М. В. [1], Радковська І.С. [239], Бурдін В. М [17].

Так, Борисов В. І., Гизимчук С. В. [12], у своєму монографічному досліджені надають кримінально-правову характеристику підстав кримінальної відповідальності за порушення правил, норм та стандартів, що забезпечують безпеку дорожнього руху: об'єкту та об'єктивної сторони, суб'єкту та

суб'єктивної сторони, а також характеристики факторів, обумовлення встановлення та збереження кримінальної відповідальності за зазначене кримінальне діяння.

У монографічному дослідженні Мисливого В.А. [160; 162; 163] викладено погляди на розвиток та сучасний стан кримінально-правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту у контексті міжнародного та національного кримінального законодавства. Центральне місце відведено боротьбі зі злочинами проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. На підставі кримінально-правового аналізу та кримінологічної теорії запропоновано цілісну концепцію щодо вдосконалення кримінального законодавства та заходів загального та спеціально-кримінологічного попередження злочинів проти безпеки дорожнього руху, в тому числі незаконного заволодіння транспортним засобом.

Авраменко О. В., Бурда С. Я., Сас М. В. [1], на підставі чинного Кримінального кодексу України і сучасних наукових позицій схематично надали кримінально-правову характеристику злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, де відповідно приділена увага кримінально-правової характеристиці незаконного заволодіння транспортним засобом.

У дисертації Радковської І.С. [239], здійснено спеціальне комплексне дослідження особливостей суб'єктів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту з точки зору їх класифікації за загальним та спеціальним суб'єктом, а також за видами кримінальних правопорушень (злочини та кримінальні проступки), в умовах оновленого кримінального законодавства та євроінтеграційних процесів, за результатами якого сформульовано пропозиції, які мають на меті вдосконалення норм чинного кримінального законодавства України в частині відповідальності за

кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема незаконного заволодіння транспортним засобом.

А також в інших фахових виданнях, які присвячені деяким аспектам кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України [17; 271]. Зокрема, вчені вивчають та здійснюють порівняльний аналіз міжнародного законодавства щодо кримінальної відповідальності за порушення безпеки дорожнього руху. На підставі порівняльних підходів різних країн розглянуті можливі напрямки вдосконалення українського кримінального законодавства з огляду на високий рівень смертності та травматизму на дорогах. Авторами виявлені особливості кримінальної відповідальності за посягання на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту в законодавствах таких країн, як Грузія, Республіка Молдова, Литва, Польща, Іспанія, Франція та Туреччина. Вчені доводять наступні висновки: в більшості країн використовуються дворівневі системи кодифікації кримінальних правопорушень, де загальні положення охоплюють питання громадської безпеки, а окремі глави присвячені безпеці дорожнього руху; в деяких країнах, таких як Литва та Молдова, кримінальна відповідальність за діяння з необережності є суворішою, ніж в Україні; кримінально караними є також умисні діяння, які не призводять до реальних наслідків, але створюють потенційну загрозу, як це спостерігається в Іспанії та Польщі; іноземне законодавство має тенденцію до суворішого покарання за порушення, які містять ризик тяжких наслідків для життя та здоров’я [156].

В межах зазначених вище публікацій, здійснюється системно-правовий аналіз доктринальних положень та особливостей чинного кримінального законодавства з питань об’єктивних ознак кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, елементи складу яких визначено у кримінально-правових нормах, що містяться у Розділі XI Особливої частини КК

«Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (ст. ст. 276-292 КК) та підкреслюється особливе значення видового об'єкту кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, що можливість більш чіткого визначення сфери суспільних відносин, яка підлягає кримінально-правовій охороні, структури та сутнісний зміст її елементів (а отже межі правового регулювання), що призведе до більш чіткого визначення правового статусу певного кола суб'єктів специфічних суспільних (а отже і кримінально-правових) відносин уже всередині транспортної системи. Зокрема, зазначене позначиться на змісті тих правових положень, які є основою тлумачення об'єктивних та суб'єктивних ознак кримінального правопорушення, вчиненого у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту; мають запобігти певним правовим колізіям, сприяти розмежуванню суміжних кримінальних правопорушень. Чим вужче регульована сфера та межі певних кримінально-правових відносин, що передусім відтворюється у видовому об'єкті посягання, тим якісніше здійснюється кваліфікація діяння під час досудового розслідування. Тож у випадку класифікації кримінальних правопорушень, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту, поряд із родовим, безпосереднім об'єктами посягання, значення набуває визначення видового об'єкту. Зокрема, щодо діянь, ознаки складу яких визначені у ст. ст. 289, 290 КК, визначення видового об'єкту обумовлюється тим, що саме буде визнане основним безпосереднім об'єктом, а що додатковим обов'язковим безпосереднім об'єктом: «право власності» чи «дезорганізація функціонування транспортної системи». Адже склалася ситуація, коли ці об'єкти за значенням є важливими та суттєво впливають на сферу використання транспортних засобів. Автори доходять висновку, що Саме визначення меж специфічності суспільних відносин, їхніх соціально-правових та організаційно-управлінських властивостей, меж правового статусу кола суб'єктів цих відносин (в чому

відтворюється сутнісний зміст видового об’єкту), – сприятимуть більш чіткому визначенню і кола нормативно-правових актів, які мають стати основою для кваліфікації розглядуваного виду діянь. Банкетний характер розглядуваних норм ставить у цілковиту залежність якість цього процесу та законність дій правоохоронних органів від ступеню урегульованості певної сфери відносин та відповідності сучасним реаліям. Тож проблеми, які виникають в частині уточнення предмета посягання (виду транспортного засобу), різновиду суспільно-небезпечної поведінки, ознак суб’єкта кримінального правопорушення, в більшій мірі залежать від повноти та чіткості регулювання різних сфер функціонування транспортної системи різними спеціальними правовими актами. Останнє свідчить про їхнє превалююче значення у процесі тлумачення кримінально-правових положень [155]. Зазначена група досліджень стали підґрунтям для відповідних висновків щодо кримінально-правової характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами.

По-друге, дослідження присвячені більш конкретним питанням кримінально-правової характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом [8; 13; 57; 60; 72; 86; 98; 238] Так перш за все слід зазначити монографічне дослідження Козака В.М., в якому автор досліджує кримінальну відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів. Вчений комплексно досліджує блок питань, пов’язаних із кримінальною відповідальністю за незаконний обіг транспортних засобів, у якому обґрунтовано низку концептуальних понять, теоретичних положень, практичних рекомендацій щодо вдосконалення правового регулювання обігу транспортних засобів. Зокрема, наведено ознаки й основні форми незаконного обігу транспортних засобів, запропоновано нову редакцію ст. 289 Кримінального кодексу України [86]. Окрім зазначеного дослідження, слід відмити практичний порадник з елементами інтерактивних технологій із протидії незаконному заволодінню

транспортними засобами підрозділами Національної поліції України, в якому поряд із положеннями, що розкривають криміналістичну характеристику незаконного заволодіння транспортним засобом, організацію розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом; закріплює встановлення обставин незаконного заволодіння транспортним засобом та особи, яка вчинила злочин, при проведенні окремих слідчих (розшукових) дій містить основні положення кримінально-правової характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом [238].

Відповідний напрям підтверджується й спеціальними публікаціями, які присвячені формуванню таких понять як «заволодіння», «незаконний заволодіння транспортного засобу». Так, Максимович Р. Л. здійснює спробу ідентифікувати такого кримінально-правового поняття, як «заволодіння». Автором проаналізовано особливості регламентації цього питання за чинним кримінальним законодавством України та досліджено зміст і значення поняття у Кримінальному кодексі України та кримінально-правовій літературі, зокрема у постанові Пленуму Верховного Суду України. Висвітлено позицію судової практики в контексті розуміння цього поняття, а також запропоновано варіант тлумачення його з урахуванням особливостей конструкції різних складів злочинів [151]. У своєму дослідженні Моргун Н.С. розкриває кримінально-правові характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом, а також аналізує проблеми теоретичного тлумачення та законодавчого визначення поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом», а також досліджує особливості розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням у кримінально-процесуальній діяльності новітніх тенденцій, обумовлених необхідністю гармонізації кримінально-процесуального законодавства України. На підставі проведеного аналізу автор пропонує, під незаконним заволодінням транспортним засобом, згідно з

положеннями кримінального законодавства, необхідно розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Основним та безпосереднім об'єктом злочину визначає контрольоване використання транспортних засобів, перелічених у примітці до статті 286 КК України. Саме ці транспортні засоби виступають предметом цього злочину. Його додатковим обов'язковим або факультативним об'єктом - залежно від конкретного способу вчинення цього злочин - можуть виступати життя і здоров'я особи, власність та інші матеріальні блага [171].

По-третє слід звернути увагу на ті публікації, що визначають кримінально-правову характеристику основних елементів складу транспортних кримінальних правопорушень, зокрема об'єктивних ознак незаконного заволодіння транспортним засобом: об'єкту та предмету посягання [4; 84; 85; 155; 161; 197; 274]. Адже, саме дослідження основних ознак таких важливих кримінально-правових категорій як об'єкт та предмет суспільно небезпечного посягання дозволяє визначитися із їх значенням у загальному процесі кримінально-правової охорони суспільних відносин, тим більш такої сфери як безпека руху та експлуатація транспорту, зокрема враховуючи воєнний стан в України. Так, особливого інтересу передбачає дослідження окремих аспектів дослідження безпосереднього об'єкта та предмета незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України), який здійснив Шпіляревич В. Розкриваючи сутність основного безпосереднього об'єкта відповідного складу кримінального правопорушення, автор підтримує ідею виокремлення також й додаткового обов'язкового об'єкта в основному його складі, а також звертає увагу на особливість механічних транспортних засобів як предмета незаконного їх заволодіння [276]

Цікавим є огляд публікації Андрющенко І.М., яка ставить питання щодо з'ясування питання відносно об’єкту незаконного заволодіння транспортним (що виступає об’єктом транспортна безпека чи власність?). Авторка доходить висновку про те, що родовим об’єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є власність, а основним безпосереднім об’єктом – конкретна форма власності; предмет цього злочину, транспортні засоби, має всі ознаки чужого майна та додатково характеризується специфічними ознаками, закріпленими у примітці до ст. 286 КК, яка носить комплексний характер, тобто розповсюджується на ряд статей КК. На підставі проведеного дослідження вчена вносить пропозиції щодо перенесення кримінально правової заборони на вчинення цього злочину до розділу VI «Злочини проти власності» [4].

Осадчий В.І. у своїй публікації обґрунтовує зміст об‘єкту транспортних злочинів та доводить те, що родовий об’єкт злочинів, відповідальність за вчинення яких передбачена в статтях Розділу XI Особливої частини КК України, – це безпека руху та експлуатації транспорту, як такий стан його функціонування, за якого життю, здоров’ю, безпеці, волі людини, власності, екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян ніщо не загрожує, створюються умови відсутності будь-яких небезпек. При вчиненні певного транспортного злочину пошкоджується чи ставиться під загрозу пошкодження конкретний безпосередній об‘єкт. В цілому ж для безпосереднього об‘єкта транспортного злочину визначальними, як на наш погляд, є такі складові: безпека руху та експлуатації транспорту (завжди виступає в якості основного безпосереднього об‘єкта злочину), та життя, здоров‘я, особиста безпека, воля людини, власність, екологічна безпека, громадська безпека, права і законні інтереси підприємств, установ, організацій та громадян, які виступають в якості додаткових (обов‘язкових чи факультативних) безпосередніх об‘єктів злочину. Саме в

такому зв‘язку ці складові безпосереднього об‘єкту і визначають юридичну природу транспортного злочину [197].

Мисливий В.А. досліджує поняття транспортного засобу у складах злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, розглядає ґенезу цього поняття як предмет злочину та його значення в судовій практиці; аналізує ознаки та класифікацію транспортних засобів та пропонує їх визначення в кримінальному праві [161].

Важливим як на наш погляд є аналіз тих публікацій в яких автори зосередили увагу на проблемах кваліфікації та вдосконалення кримінального закону щодо незаконного заволодіння транспортним засобом. Так, Дудоров О.О., Дудорова К.Б., звертають особливу увагу на сформульовані Касаційним кримінальним судом у складі Верховного Суду правозастосовні орієнтири. Вчені критично аналізують наявні пропозиції щодо вдосконалення кримінально-правової заборони, присвяченої незаконному заволодінню транспортним засобом. Висвітлюють питання про визнання предметом аналізованого транспортного злочину: 1) мопедів (скутерів) і подібних засобів пересування; 2) транспортного засобу, який на момент незаконного заволодіння ним перебував у технічно несправному стані, був не доукомплектованим тощо. А також розглядає співвідношення, з одного боку, незаконного заволодіння транспортним засобом, та з іншого – злочинів проти власності, порушення недоторканності житла, самоправства, а так само незлочинної поведінки (малозначного діяння, крайньої необхідності та інших випадків правомірного використання чужих транспортних засобів). Обстоюється положення про недоцільність відмови від прагматичного підходу законодавця, який в одному складі злочину (ст. 289 КК) поєднав ознаки розкрадання і не поєднаного з корисливою метою угону транспортного засобу. З урахуванням, зокрема, таких обставин, як розміщення транспортного засобу на охоронюваній

(контрольованій) території, неповна реалізація умислу зловмисника та повернення транспортного засобу після угону на попереднє місце, з'ясовується момент закінчення злочину, передбаченого ст. 289 КК. Автори публікації рекомендують поліпшення КК такими положеннями як: уточнення з урахуванням виваженої позиції Верховного Суду щодо визначення кримінально-правового статусу мопеду, так і з огляду на необхідність з'ясування такого статусу новітніх засобів пересування, які можуть оснащуватись електродвигунами потужністю понад 3 кВт дефініції поняття «механічний транспортний засіб» (примітка ст. 286 КК), а також доповнення законодавчого визначення поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом» (ч. 1 примітки ст. 289 КК) вказівками на вилучення транспортного засобу поза волею власника (законного користувача) цього засобу і заволодіння чужим транспортним засобом, а такі кваліфікуючі ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом, як завдання значної і великої матеріальної шкоди, шляхом уточнення примітки ст. 289 КК мають бути «прив'язані» до ринкової вартості транспортного засобу [53].

Варто зазначити дослідження, які присвячені особливостям кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене в умовах воєнного стану. Зважаючи на важливість транспортних засобів та автомобільного транспорту в цілому для держави, на території якої здійснюються бойові дії, обґрунтовується підвищена суспільна небезпека незаконного заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного або надзвичайного стану. Існує думка про те, що законодавець, посилюючи відповідальність за вчинення кримінальних правопорушень проти власності, помилково не доповнив кваліфікуючою ознакою «в умовах воєнного або надзвичайного стану» статтю 289 КК України. На підставі доктринальних позицій щодо об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого статтею

289 КК України, Данилевський А.О., Данилевська Ю.О. роблять висновок, про те, що незаконне заволодіння транспортним засобом та кримінальні правопорушення проти власності посягають на спільний об'єкт і пропонують доповнити частину 3 статті 289 КК України словами «чи в умовах воєнного або надзвичайного стану». Крі того, автори наголошують на тому, що кваліфікуюча ознака повинна застосовуватися в усіх випадках вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом в умовах дії на території України правового режиму воєнного стану, незалежно від того, чи вплинули такі умови на вчинення зазначеного кримінального правопорушення. Цікавою є позиція вчених про розгляд примусового відчуження або вилучення транспортного засобу у власника або користувача, вчинене в умовах воєнного стану. Акцентується увага, що таке відчуження або вилучення, здійснене на законних підставах, з дотриманням передбаченого законом порядку та відповідним документальним оформленням не можна розглядати як незаконне заволодіння транспортним засобом. В окремих випадках таке примусове відчуження або вилучення транспортного засобу у власника або користувача, вчинене в умовах воєнного стану можна розглядати як вчинене в умовах крайньої необхідності [42].

Значна увагу науковців зосереджена на ознаках об'єктивної сторони ст. 289 КК України. Так, Ємельяненко В. В., розкриває у своїй публікації дискусійні проблеми визначення об'єктивних ознак незаконного заволодіння транспортним засобом та обґрунтовує, що діяння в розглядуваному злочині є фізичним вилученням предмета злочину, а його форми треба виділяти залежно від способу вчинення посягання. Окремі роботи присвячені кримінально-правовій характеристиці способів незаконного заволодіння транспортним засобом. Зокрема, Альошин Д.П. розглядає проблемні питання кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом та надає кримінально-правову

характеристику способів вчинення цього злочину. На його думку, способи незаконного заволодіння транспортним засобом можна класифікувати згідно з кількома різними варіантами розвитку подій відносно впливу на волю потерпілої особи (власника, законного користувача, охоронця стоянки та інших). Зазначена в законі конструкція «всупереч волі власника чи законного користувача транспортного засобу» може включати наступні групи способів вчинення цього злочину: 1. Способи, пов'язані з ігноруванням волі потерпілої особи; 2. Способи, пов'язані з придушенням волі потерпілого; 3. Способи, пов'язані з фальсифікацією волі потерпілого. І доходить висновку, що правильне встановлення способу незаконного заволодіння транспортним засобом має істотне значення для кваліфікації цього злочину. Проте, законодавче визначення поняття незаконного заволодіння транспортним засобом, яке дається у п. 1 примітки до ст. 289 КК України не охоплює всіх можливих способів вчинення цього злочину. На підставі викладеного вчений пропонує у п. 1 примітки до ст. 289 КК після слів «… вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі» додати «або встановлення контролю над транспортним засобом» [3]. Бояренко А.Ю. також розкриває питання щодо способів скоєння незаконного заволодіння транспортними засобами. Автор пропонує класифікувати способи незаконного заволодіння транспортними засобами за наступними підставами: 1) зовнішній вираз злочинних дій: скоєні таємно; скоєні відкрито; 2) кількість осіб, що скоїли злочин: одна особа; група осіб; 3) час скоєння злочину: нічний (з 22 год. 00 хв. до 6 год. 00 хв.) [82]; денний (з 6 год. 00 хв. до 22 год. 00 хв.); 4) місце заволодіння: стоянка; під час руху; 5) знаряддя, які застосовувались для заволодіння: без використання знарядь; підручні засоби; спеціально пристосовані засоби; технічні засоби; 6) спосіб переміщення транспортного засобу з місця заволодіння: шляхом запуску двигуна; шляхом буксирування;

шляхом завантаження на інший транспортний засіб; шляхом примусового відсторонення власника або законного користувача від керування; шляхом примушування власника або законного користувача до початку чи продовження руху; 7) предмет незаконного заволодіння: колісні транспортні засоби з двигуном (пасажирські автомобілі, їхні модифікації, автобуси, пасажирські автопоїзди), що призначені для перевезення пасажирів і мають або принаймні чотири колеса, або три колеса і максимальну масу, яка перевищує 1 т; колісні транспортні засоби з двигуном (вантажні автомобілі, автомобілі-тягачі, а також їхні шасі із змонтованим на них устаткуванням), які призначені для перевезення вантажів і мають або принаймні чотири колеса, або три колеса і максимальну масу, яка перевищує 1 т; колісні транспортні засоби без двигуна (причепи, напівпричепи); самохідні колісні транспортні засоби (мототранспортні засоби), що мають менше ніж чотири колеса (мопеди, мотоцикли, мототрицикли), чотири колеса (мотоквадрацикли); несамохідний транспорт (вози, сани, ручні тачки, велосипеди, нарти)» [70]; тролейбуси й транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. водний транспорт; повітряний транспорт. Вчений вважає, що запропонована класифікація, базуючись на діючому законодавстві та криміналістичних засадах, направлена на шлях розроблення окремої методики розслідування виду злочину, який є законодавчо відокремлений в окрему категорію злочинів, має свій власний предмет злочинного посягання, та передбачений ст. 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» [13].

Зазначене доводить, що більш ґрунтовному аналізу піддаються об’єктивні ознаки складу кримінального правопорушення, що посягає на встановлений порядок безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема незаконного заволодіння транспортного засобу. Особливістю є те, що особлива увага приділяється саме предмету посягання.

Маємо також звернути увагу на ті наукові публікації в яких розкриваються історичні аспекти та порівняльна характеристика законодавства України та зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. Так, дослідження Скибіцького Б. А., в якому він доводить, що вперше у вітчизняному законодавстві кримінальну відповідальність за угон дорожніх транспортних засобів було введено в 1968 р. – Кримінальний кодекс Української РСР 1960 р. був доповнений ст. 215-3 «Угон атомототранспотних засобів». Проте на його думку, розвиток транспорту в сучасному розумінні почався в 19 сторіччі, і він, як джерело підвищеної небезпеки, вимагав охорони його експлуатації від злочинних посягань. Більш розвинутим це законодавство було в Англії, Франції, Німеччині та інших країнах Західної Європи і Америки. Але особливої гостроти проблема безпеки експлуатації транспорту почала набувати в кінці сторіччя, а саме – з появою автомобіля (перша дорожньо-транспортна пригода була зареєстрована в Англії у 1886 р.) [247]. Гуславський В. С. досліджує кримінальну відповідальність за порушення правил експлуатації транспорту (ст. 215-3 КК України) [40]. Пєчук І. С. присвячує дослідження особливостям розвитку та встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, а також характер впливу даного злочину та відповідальності на його вчинення на поведінку людей в різні періоди розвитку держави [201]. Свого часу у своїй роботі Ємельяненко В.В. досліджує зміни до ст. 289 КК України, а також зробив порівняння положень старої та нової редакції цієї норми та доводить те, що прогресивність змін до ст. 289 КК України, надає підстави й для критичних зауважень. Вочевидь, що редакція ст. 289 КК України не є бездоганною та потребує подальшого опрацювання [57; 64]. Щупаківський Р. В. у своєму

монографічному дослідження розкриває історичні питання кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом [277].

Слід зазначити, що серед наукових пошуків звертають увагу дослідження присвячені питанням звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. Тут маємо зазначити спеціальні публікації Білика О.А. [10], Ємельяненко В.В. [59], Луцеко Ю.В. [146]. З огляду на зазначені роботи маємо визначити, що в цьому напрямі досліджень не багато, а ті що є виконані, розкривають проблемні питання більш раннього періоду існування звільнення від кримінальної відповідальності за ст. 289 КК України. Отже, аналіз та з'ясування положень щодо звільнення від кримінальної відповідальності за чинною ст. 289 КК України, має особливий інтерес та буде досліджено нами у підрозділі 3.3.

І напри кінець кримінально-правових досліджень зазначимо загальні праці в яких розкриваються питання кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом, зокрема відмежування цього кримінального правопорушення від інших суміжних кримінальних правопорушень [50; 51; 97, С. 52-53; 178, С. С. 739-742; 202, С. 157].

Питання незаконного заволодіння транспортним засобом розглядались у працях, які розкривають проблеми незаконного заволодіння транспортним засобом у кримінологічних дослідженнях. Такі дослідження мають висвітлення у спеціальних публікаціях Горшкова Д. В., Данильченко Ю.Б., Семенишина М.О., Свіріна М. О., Мозоля С. А. Жученко Є. Ю. [33; 34, 38; 65; 78; 89; 169; 244; 246]

Так, Семенишин М.О. у своїй роботі формулює зміст та поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами». Автор досліджує погляди кримінологічної науки на проблему елементного складу аналізованого злочину, що надало змогу більш чітко визначити й описати

юридично закріплені ознаки незаконного заволодіння транспортними засобами, які зумовлюють належність цього злочину до корисливої злочинності та обґрунтувати, що основним безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого ст. 289 КК України, є контрольоване використання транспортних засобів, перелічених у примітці до ст. 286 КК України. Зазначені транспортні засоби є предметом цього злочину [246]. Зазначені вчені досліджують структуру та динаміку незаконного заволодіння транспортними засобами [75]; розкривають правові засади, завдання і запобігання Національною поліцією незаконним заволодінням транспортними засобами (правові та кримінологічні аспекти) [91; 244], окреслюють окремі детермінанти, що впливають на вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні [31]; досліджують віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортним засобом та виявляються ефективні заходи запобігання злочинам зазначеної категорії з метою імплементації їх у правову дійсність України, на підставі яких запропоновано заходи запобігання злочинам зазначеної категорії [14; 90; 170]; визначаються характеристики особи злочинця, який незаконно заволодів автотранспортом з метою подальшого оплатного повернення власнику [15]; здійснюють кримінологічний аналіз стану та особливостей детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах збройної агресії на підставі якої встановлено, що динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах збройного конфлікту є несприятливою та констатовано значне зростання кількості вчинених кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 Кримінального кодексу України [43].

Окрім кримінологічних досліджень звернемо увагу на ті публікації в яких приділена увага криміналістичним та кримінально процесуальним питанням щодо незаконного заволодіння транспортним засобом. Серед таких досліджень

маємо зазначити дисертаційні дослідження Килимчука М.П. [80], Петрова С.Є. [199], Патрелюка Д. А [19], а також у спеціальних публікаціях Грига М. А., Брисковська, О. М. [35], Лютого В. В [147], Раковича М.М. [240], Мицака Б. Ф. [167], Кононенко Н. [95], Христова О.Л. [266]. А також публікації присвячені проблемам юридичної визначеності під час розгляду судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння [21; 275].

Отже, питання незаконного заволодіння транспортним засобом носять міждисциплінарний характер, проте у якості предмету дослідження обиралися як суто кримінально-правові, так і кримінологічні аспекти загального та спеціального попередження (запобігання) кримінально-протиправної (злочинної) поведінки, пов'язаної з незаконним заволодінням транспортним засобом обігом; специфічні ознаки складу кримінальних правопорушень (злочинів) проти безпеки руху та експлуатації транспорту, предметом яких є транспортний засіб; характер способів здійснення незаконного заволодіння транспортними засобами. Відповідно, проблема незаконного заволодіння транспортними засобами поглинається зазначеними проблемами більш широкого значення. Зазначимо, що до окремих результатів зазначених досліджень ми неодноразово будемо звертатися у наступних підрозділах, аналізуючи об'єктивні та суб'єктивні ознаки діяння, передбаченого ст. 289 КК України, особливості кваліфікуючих ознак цього діяння та змісту форм реалізації кримінальної відповідальності. Тож, підсумовуючи певним чином інформацію, яка стосується особливостей стану дослідження щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, маємо підкреслити наступне. Основні доктринальні засади щодо виокремлення спеціального складу кримінального правопорушення, пов'язаного незаконним заволодінням транспортним засобом, почали активно формуватися після

набуття чинності новим Кримінальним кодексом України у 2001 році. Визначаючи в багатьох спеціальних наукових дослідженнях суспільно небезпечне діяння пов'язане із заволодінням транспортним засобом, вчені поступово доходили висновку щодо необхідності подальшого удосконалення кримінального законодавства шляхом надання особливого правового значення об'єктивної сторони даного кримінального правопорушення. Наукові дискусії і значний обсяг напрацьованого доктринального масиву відбувся у період незалежності України та стали одним з каталізаторів певних змін за вказаний період до ст. 289 КК України. Проте відповідні доктринальні позиції з цього питання в наукових публікаціях кримінально-правового, кримінологічного, кримінально-процесуального та криміналістичного характеру вимагають нового та більш глибинного дослідження враховуючи виклики сьогодення.

1.2. Генеза кримінально-правових норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом

Розвиток науки кримінального права на сучасному етапі передбачає детальне вивчення генезису нашого права. Точне і повне вивчення закону можливо тільки в тому випадку, якщо вивчається історія права. Основною метою вивчення історії права є виявлення тенденцій в його розвитку і зміні, вивчення технічних і юридичних особливостей в побудові норм, зокрема Кримінального кодексу України, виявлення конкретних періодів, для яких ці особливості характерні.

Законодавче регулювання незаконного заволодіння транспортними засобами бере свій початок на ранніх етапах існування нашої держави і законів. У цей період відбувалося формування самобутніх національних традицій здійснення правової техніки, яка використовується при побудові правових норм,

що регулюють незаконне заволодіння транспортними засобами. Проте слід зазначити, що спочатку у законодавстві не було спеціальної норми яка б мала саме таку назву, як «незаконне заволодіння транспортним засобом», як і норми яка б мала назву «угон транспортних засобів». Зокрема у КК Української РСР 1940 року [132], КК УРСР 1962 року [133] та КК УРСР 1968 року [134] дана норма не була передбачена. Дії щодо незаконного заволодіння транспортним засобом кваліфікувались як хуліганство або злочини проти власності.

Проте спробуємо прослідити та проаналізувати історичні джерела, в яких або зароджуються положення про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, або містяться його фрагментарне встановлення. Так, до перших зачатків кримінальної відповідальності за заволодіння у вітчизняному законодавстві можна, «з відомою часткою умовності», віднести положення «Руської Правди» про відповідальність за «конову татьбу» або конокрадство. Йшлося не про тимчасове запозичення конів, як транспортного засобу, а про їх розкрадання. Крім того, значущість для потерпілого самого предмета «кіньової татьби», істотно відрізняється від значущості потерпілого предмета сучасного заволодіння. «Руська Правда» регламентувала за конову татьбу найсуворіші з санкцій, що застосовувалися - потік і розграбування. Найбільш суворі види санкцій за конову татьбу передбачали й інші стародавні вітчизняні нормативні акти зокрема Соборне уложення 1649 р. - відсікання руки [148, С. 9–12]. Отже, історія знає такий злочин, як конокрадство. Незаконне, без дозволу, використання чужого коня каралося таким же покаранням як і викрадення коня – штрафом у 3 гривні. Статті 28 і 31 Руської Правди передбачали покарання за викрадення коня, а ст. 12 – покарання за незаконне використання чужого коня.

Сучасний транспорт як такий (за винятком, мабуть, гужового) з’явився порівняно недавно, наприкінці XIX століття. Порядок руху по дорогах у XVII –

XVIII століттях був регламентований правилами і розпорядженнями і стосувався гужового та деякою мірою водного транспорту. Так, у главі IX «О мытах и о перевозах, и о мостах» Соборного уложення 1649 року регламентувався порядок утримання проїзних шляхів-доріг, мостів, перевозів. У ст. 12 цієї глави встановлювалася цивільно-правова відповідальність за порушення цього порядку. До порушень відносилися недотримання вимог до справного утримання технічних споруд на дорогах, а також інші діяння, що перешкоджали, утрудняли або унеможливлювали проходження по шляхам сполучення («простой, задержание и мешканье» і т.п.) [253].

Стаття 17 глави XXII того ж Соборного уложення 1649 року кримінально караними визнавала дії особи, що «с похвалы или з пьянства, или умыслом наскачет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и тем ее обесчестит, или ея тем боем изувечит…» [253]. Разом з тим як казус, тобто невиновне заподіяння шкоди, кваліфікувалися дії їздця, що «бес хитрости» (по випадковому збігу обставин) не зміг утримати коня, що заподіяв смерть потерпілий, «потому, что лошадь от чего испужався, и узду изорвав разнесет, и удержати ея будет немощно» [253].

Устав благочинія або поліцейський від 8 квітня 1782 року передбачав смертну кару для осіб, які керуючи гужовою повозкою, своїми діями заподіяли смерть або іншу тяжку шкоду здоров'ю іншої людини [201, С. 97]. З появою нових видів транспортних засобів та розвитком транспортної інфраструктури встановлювалися і нові види кримінально-правових заборон. Так, в Уложенні про покарання кримінальні та виправні 1845 року містилася значна група норм про відповідальність за порушення різних правил поводження з транспортними засобами. Усі вони підрозділялися на три категорії: норми про сухопутне сполучення (відповідальність за неналежне утримання доріг, переправ, мостів; за пошкодження, захаращення залізничних колій; за порушення правил

керування локомотивами та їх експлуатації; за несвоєчасне повідомлення про пошкодження або захаращення залізничних колій); про річковий транспорт (відповідальність за пошкодження шлюзів, гребель, водоспусків і інших гідротехнічних споруд або суден; несправне утримання річкового водного шляху та устаткування; неналежний нагляд за роботою експлуатаційних служб); про морський транспорт (відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації суден) [100, С. 125-137].

В Кримінальному уложенні 1903 року [101, С. 127-134] норми про відповідальність за транспортні злочини увійшли як складова частина в розділ про злочини, пов'язані з неналежним проведенням будівельних робіт і користуванням засобами зв'язку. Число таких норм зросло, а відповідальність за транспортні злочини помітно диференціювалася. Так, на залізничному транспорті для розмежування складів злочинів була використана специфіка суб'єкта. Усі злочини підрозділялися на вчинені: а) особами, що перебувають на службі (невиконання встановлених законом або обов'язковою постановою правил про перевезення пасажирів або вантажів і про поліцейський залізничний нагляд); б) начальницьким складом експлуатаційних служб (прийняття на службу особи, не здатної виконувати обов'язку по експлуатації залізниці); в) пасажирами (порушення правил для публіки на залізних шляхах); г) іншими особами (переїзд, перехід або перетаскування будь-чого через залізницю в той час, коли це не дозволено, захаращення залізничної колії, порушення правил про спорудження і роботи поблизу залізниці) [101, С. 127 – 134]. Наведені кримінально-правові норми встановлювали відповідальність за порушення правил, чинних на залізничному, водному та гужовому транспорті. Кримінально-правова охорона безпеки функціонування цих видів транспорту була обґрунтованою, оскільки розвиток інших видів транспорту почався вже після ухвалення Кримінального уложення 1903 року.

Наступне посилення покарання, що відбулося в 1909 році, не зупинило вал злочинів, це пов'язано як з тяжкою економічною обстановкою, так і з низьким розкриттям таких злочинів, необхідно відзначити і ускладнення злочинних схем. Так, коней не тільки переганяли в інші губернії, але та, залежно від найближчих кордонів, в Китай, Австрію та інші країни. Таким чином, пошук коней ставав практично неможливим. Зазначимо, що незважаючи на те, що викрадення автомобіля, на відміну від викрадення коня, не веде до розорення сім'ї, викрадення завдає населенню відчутну матеріальну шкоду, до того ж, викрадення автотранспорту нерідко пов'язані з порушеннями Правил дорожнього руху, внаслідок чого завдається шкоди здоров'ю та життю людей.

З перших років свого існування радянське кримінальне законодавство поступово просувалось шляхом прийняття норм, що регулювали захист діяльності транспорту від злочинних посягань. Перевага віддається захисту залізничного транспорту, який в умовах громадянської війни мав стратегічне значення [40, С. 6-7].

В новітній історії становлення українського кримінального законодавства пов’язане з радянським періодом. Відразу після маніфесту Тимчасового робітничо-селянського уряду від 5 червня 1919 року про відновлення Радянської влади на Україні [219], розпочалася робота по створенню нового кримінального законодавства. Декретом РНК УСРР від 14 лютого 1919 року «Про суд» [233] було затверджено тимчасове Положення про народні суди та революційні трибунали Української Соціалістичної Радянської республіки, за яким суди і революційні трибунали при визначені покарання повинні були керуватися декретами Робітничо-селянського уряду України, інтересами соціалістичної революції та соціалістичною правосвідомістю. Нормативні акти цього періоду передбачали відповідальність за спеціальні види транспортних правопорушень. Так, декретом РНК УСРР від 2 квітня 1919 року «Про

посилення охорони шляхів сполучення» була встановлена відповідальність за умисне руйнування шляхів сполучення та технічних споруд [166, С. 151 – 152]. Постановою РНК УСРР і Революційної Військової Ради Південно-західного фронту від 9 червня 1920 року «Про псування залізничних шляхів, телеграфних і телефонних проводів» було запропоновано брати заручників із числа «куркульського елементу» за псування залізничної колії, крадіжку проводів телеграфа і телефона [166, С. 175 – 176].

Постанова РНК УСРР і Революційної Військової Ради Південного фронту від 9 листопада 1920 року «Про заходи щодо охорони залізничного шляху та споруд» [227] покладала відповідальність за збереження залізничного полотна, штучних споруд, телеграфних та телефонних ліній на місцеве населення. За «зловмисне» псування цих об’єктів до відповідальності притягалися заручники «виключно з куркульського елемента».

Постановою РНК УСРР від 28 квітня 1921 року на території України вводився в дію Декрет Ради Труда і Оборони РСФР від 15 квітня 1921 року «Про боротьбу з порушеннями революційного порядку на залізничних та водних шляхах» [217].

Характерною рисою наведених нормативних актів, виданих у кодифікаційний період, було широке трактування законодавцем поняття «транспортні злочини». До них він відносив не тільки суспільно небезпечні діяння, які безпосередньо посягали на безпеку функціонування транспортних засобів, але й інші недогляди по службі.

Коли в Україні починає діяти Кримінальний кодекс 1922 року, відповідальність за викрадення коней передбачалася п. в ст. 180 цього Кодексу, яка мала таку редакцію: «Кража коней чи великої рогатої худоби у трудового землеробного населення – карається позбавленням волі на строк не менше двох років с конфіскацією майна»[9; 102, С. 71; 137]. Така ж кримінальна

відповідальність за викрадення коней залишилася і в постанові Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету «Про зміни і доповнення Кримінального кодексу УРСР» від 10 жовтня 1923 року [228]. 31 липня 1927 року Постановою Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету було введено в дію Кримінального кодексу УРСР 1927 року. 1 липня 1927 року набрав чинності другий Кримінальний кодекс УСРР [138; 102, С. 157] (далі – КК 1927 року). Стаття 171 цього Кодексу передбачала відповідальність за викрадення коней, волів або іншої великої худоби, яке каралося позбавленням волі на строк до трьох років. Частина 2 ст. 171 Кримінального кодекс 1927 року посилювала покарання до п’яти років позбавлення волі, якщо коня було викрадено у трудового землеробного населення, а викрадення коней повторно чи групою осіб за ч. 3 ст. 171 КК каралося позбавленням волі на строк до восьми років [277, С. 12–15; 102, С. 157].

Після Другої світової війни боротьба з викраденням коней на була менших розмірів. Кримінальний кодексом України 1960 року, який почав діяти 1 квітня 1961 року, не мав статей про відповідальність за викрадення коней і про відповідальність за викрадення автомобілів чи інших механічних транспортних засобів [129; 130].

Кримінальний кодекс Української РСР 1960 року (далі – КК 1960 року) [102] в первісній редакції налічував 7 складів транспортних злочинів (ст. ст. 77, 78, 203, 204, 215, 216, 217), то на момент втрати ним чинності їх було вже 14 (ст. ст. 77,77-1, 78, 203, 204, 215, 215-2, 215-3, 215-4, 215-5, 217-1, 217-2, 217-3, 217-4), при тому, що два склади злочинів були із КК виключені. (ст. ст. 215-1, 216). Крім того, в чинні тоді статті КК 1960 року вносилися численні зміни та доповнення щодо відповідальності за суспільно небезпечні діяння в сфері функціонування транспорту різних видів.

До прийняття Верховною Радою України ст. 215-3 Кримінального кодексу в кримінальному законодавстві не було спеціальної статті, яка передбачала би кримінальну відповідальність за угон автомототранспортних засобів. Ця обставина змушувала слідство і суди протягом майже 30 років використовувати інститут аналогії закону. В одних випадках дії винних у незаконному заволодінні транспортних засобом кваліфікувалися як хуліганство, в інших – як крадіжка чи самоправство. Як хуліганство, коли злочин вчинявся з хуліганських мотивів (наприклад, група підлітків вирішила покататися на транспортному засобі); як крадіжка коли транспортний засіб звертався на користь винної особи (про звернення транспортного засобу на користь особи могло свідчити зміна кольору транспортного засобу, неповернення його протягом тривалого часу тощо); як самоправство, коли потерпілому від даного злочину заподіювалась значна шкода протиправними діями винної особи.

Хоча Кримінальний кодекс України 1960 року почав більш повніше врегульовувати використання транспортних засобів, але і в ньому не були вирішені всі питання кримінальної відповідальності за транспортні злочини [163, С. 35–38]. Викрадення автомототранспортного засобу, як самостійна кримінально-правова норма, вперше з'явилася у вітчизняному кримінальному законодавстві у 1965 році після внесення змін та доповнень у КК РРФСР 1960 р. До цього моменту вітчизняне кримінальне право дозволяло кваліфікувати угон за аналогією, як хуліганство, самоврядування або як розкрадання державного чи громадського майна. Включена до КК РРФСР 1960 р. ст. 212.1 передбачала відповідальність за «Викрадання автомототранспортних засобів або інших самохідних машин без мети розкрадання». Слід зазначити, що цей злочин ставився до категорії менш тяжких. При цьому, максимальний розмір найсуворішого покарання за ч. 1 ст. 212.1 КК РРФСР не перевищував одного року позбавлення волі, а за ч. 2 ст. 212.1 КК РРФСР – трьох років.

відповідальності підлягали особи, які досягли на час скоєння злочину шістнадцятирічного віку. Отже, законодавець чітко розмежовував розкрадання та викрадення автомототранспортного засобу, визначаючи різницю у суспільній небезпеці даних злочинів за допомогою суттєво різних санкцій: ст. 144 КК РРФСР «Крадіжка» вже в основному складі передбачала відповідальність у вигляді позбавлення волі строком до трьох років, а основний склад викрадення – до одного року позбавлення волі.

Протягом аналізованого періоду власність не розглядалася як безпосередній об'єкт розкрадання, тому відповідні норми стосуються відповідальності за порушення громадської безпеки, громадського порядку та здоров'я населення. Ми вважаємо, що такий підхід був виправданий безглуздістю заподіяння шкоди в результаті викрадення. Володіння: у більшості випадків викрадений транспортний засіб повертався власнику. У зв'язку з цим на багато більш істотну небезпеку представляв процес його неправильного використання з порушенням правил безпеки експлуатації.

Слід зазначити, певні складнощі у процесі кваліфікації насильницьких угонів, які виникали при диференціації відповідальності за викрадення тільки на підставі ознаки повторності. Такі дії кваліфікувалися як розбій, що не цілком відповідало характеру їх суспільної небезпеки, як наслідок, справедливості кваліфікації. У зв'язку з цим ознака насильства, застосованого в процесі викрадення до потерпілого, 1982 р. знаходить своє законодавче закріплення в якості кваліфікуючого та особливо кваліфікуючого ознак у ч. 2 та ч. 3 нової редакції ст. 212.1 КК РРФСР. У зв'язку з означеними змінами ст. 212.1 КК РРФСР отримує нову редакцію, що складається з трьох частин, кваліфікованим та особливо кваліфікованими видами якої виступають викрадення автомототранспортних засобів та інших самохідних машин, *з'єднаний з*

насильством, безпечним і, відповідно, небезпечним для життя та здоров'я потерпілого або з загрозою застосування такого насильства.

Уперше в Україні кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом було встановлено Указом Президії Верховної Ради України від 2 жовтня 1968 року за «…угон автомобілів всіх видів, мотоциклів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки» і Кримінальний кодекс України був доповнений ст. 215-3: «Угон транспортних засобів». Таким чином, залежно від мети незаконного заволодіння транспортним засобом, злочин кваліфікувався як крадіжка або як угон [277, С. 16]. Згідно зі ст. 215-3 Кримінального кодексу України 1960 року, угоном називалося незаконне, умисне, відкрите або таємне заволодіння чужим транспортним засобом та використання за його прямим призначенням без ознак викрадення. Суспільна небезпечність угону транспортних засобів обумовлювалася неконтрольованим використанням джерел підвищеної небезпеки, що нерідко тягне за собою вчинення транспортних злочинів. Характерно, що ці злочини дуже часто вчинювали особи, які перебували у стані сп’яніння, були позбавлені або зовсім не мали прав на керування транспортними засобами, неповнолітні. Вони, як правило, не в змозі виконувати у сфері дорожнього руху необхідні функції керування транспортним засобом, особливо під час складної дорожньої обстановки. Основним безпосереднім об’єктом цього злочину називалися безпека руху та експлуатація транспорту, додатковими – здоров’я, життя громадян та відносини власності [97, С. 44]. За ст. 215-3 Кримінального кодексу України 1960 року кваліфікувався угон автомобілів усіх видів, мотоциклів, тракторів або інших самохідних машин. Зазвичай предметом цього злочинного посягання визнавалися механічні транспортні засоби, які були зазначені у примітці до ст. 215-3 Кримінального кодексу України. З об’єктивної сторони, угон міг бути вчинений різноманітними способами, тобто: таємно, відкрито;

шляхом обману або зловживання довірою, без застосування чи з насильством, іншими словами, спосіб вчинення угону не впливав на кваліфікацію. Злочин визнавався закінченим з моменту заволодіння транспортним засобом та початку його руху будь-яким способом. Спосіб та дистанція переміщення транспортного засобу і термін користування ним на кваліфікацію не впливали. Стверджувалося, що поняття угону не включає в себе пересування механічного транспортного засобу за допомогою фізичної сили людини. Пропонувалося у відповідних випадках, за наявністю умислу на подальше використання транспортного засобу за допомогою його двигуна, кваліфікувати такі дії як замах на вчинення угону. Угон транспортних засобів визнавався формальним складом злочину у тому розумінні, що для визнання його закінченим не потрібно настання будь-яких наслідків [97, С. 16–17].

У другій половині 20 століття автомобільний транспорт розвивався надзвичайно бурхливо. Широкого розвитку набули й інші механічні транспортні засоби – трактори, скрепери, автокрани, грейдери, екскаватори тощо. Збільшилася кількість угонів і крадіжок транспортних засобів, всіх самохідних машин. Практика боротьби з угонами і крадіжками автотранспортних засобів переконувала, що покарання, передбачене ст. 215-3 Кримінального кодексу України, не відповідає тяжкості й динаміці цього злочину [97, С. 16].

КК Української РСР від 1 січня 1975 року не вносив жодних змін у дану статтю [135, С. 102–103]. Проте, Указами Президії Верховної Ради України від 12 січня 1983 року і 1 серпня 1985 року кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів була суттєво посилена [97, С. 15–16]. Так, стаття 215-3 КК отримала назву «Угон транспортних засобів» та виглядала таким чином: «Угон автомототранспортних засобів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки» – карається позбавленням на строк до одного року або виправними

роботами на той же строк або штрафом у розмірі до ста карбованців. Ті самі дії, вчинені повторно або за попереднім зговором групою осіб, а так само поєднані з насильством, що не є небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства – караються позбавленням волі на строк до трьох років або виправними роботами на строк до двох років. Дії, передбачені частинами 1 або 2 цієї статті, поєднані з насильством, небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, – караються позбавленням волі від трьох до семи років» [136, С. 146].

У 1993 році Інститут законодавства Верховної Ради України спільно з Комітетом з питань законності і правопорядку, а також представниками апарату МВС України розробили проект закону щодо посилення відповідності за незаконне заволодіння транспортними засобами. Оскільки вважали, що зростаюча в останні роки навала злочинів, свідчить про недостатню ефективність чинного законодавства і необхідність його вдосконалення. Проектом пропонувалась нова редакція ст. 215-3 КК України, а саме: стаття 215-3 називалась «Незаконне заволодіння транспортним засобом», яка передбачала, що «незаконне заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою карається позбавленням волі на строк від 1 до 5 років або виправними роботами на строк до 2 років, або штрафом у розмірі від ста до трьохсот п'ятдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян. Незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене за попереднім зговором групою осіб або якщо воно потягло пошкодження або розукомплектування транспортного засобу, або було пов'язане з подальшими діями, спрямованими на його привласнення чи збут, карається позбавленням волі на строк від двох до семи років з конфіскацією майна чи без такої. Незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене повторно або з проникненням у приміщення чи

інше місце, призначене для зберігання транспортних засобів, або поєднане з насильством, що не є небезпечним для життя або здоров'я потерпілого або з погрозою застосування такого насильства, або якщо в результаті таких дій транспортний засіб не було знайдено чи не повернуто власнику тривалий час чи вивезено за межі України, карається позбавленням волі на строк від 3 до 9 років з конфіскацією майна чи без такої. Незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане з насильством, небезпечним для життя або здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинене організованою групою чи особливо небезпечним рецидивістом, або якщо воно потягло знищення чи втрату транспортного засобу, карається позбавленням волі на строк від 6 до 15 років з конфіскацією майна». Звільняється від кримінальної відповідальності за вчинення дій, передбачених частиною 1 або 2 цієї статті, особа, яка добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і відшкодувала заподіяні збитки. У примітці до цієї статті дається роз'яснення поняття повторності, тривалості часу (більше 10 днів), втрати транспортного засобу [130]. Крім того, досить детально конкретизуються підстави *звільнення особи від кримінальної відповідальності*, що повністю виключає можливості зловживань і використання туманних положень закону особами, які не мають підстав для такого звільнення. Так, щоб не допустити шантажу потерпілого, в проекті сформульована вимога добровільно заявити про вчинений злочин правоохоронним органам. За таких умов останні зможуть також проконтролювати повернення власнику автомобіля та відшкодування йому збитків. З метою звести нанівець спроби ввести слідство в оману шляхом підготовки на випадок затримання особи «добровільної» заяви у примітці чітко сказано, що підготовчі дії до подання заяви не є підставою звільнення. Щоб запобігти спробам своєрідного «самовільного прокату» чужого транспортного засобу було запропоновано встановити в законі вимогу

виплатити компенсацію власнику та перерахувати грошові кошти до державного бюджету у розмірі 5 і 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожний день незаконного володіння. Така сума значно вища за прейскуранти будь-яких прокатних фірм. Отже, викрадати чужий автомобіль буде з усіх поглядів невигідно. Та не слід забувати, збільшуючи санкцію статті не можливо позбутися випадків вчинення даного злочину, адже не розмір санкції повинен стримувати людей від вчинення злочину, а невідворотність покарання за кожен вчинений злочин. З цього приводу Постанова Пленуму Верховного Суду України зазначає: «Призначаючи покарання, у кожному конкретному випадку суди зобов'язані враховувати ступінь тяжкості вчиненого злочину, дані про особу винного та обставини справи, що пом'якшують і обтяжують покарання. Особі, яка вчинила злочин, має бути призначено покарання, необхідне й достатнє для її виправлення та попередження нових злочинів» [232].

Щодо «вікового цензу» суб'єкту цього злочину. Пропонувалось знизити його до 14 років. Основною метою запропонованого закону було – максимальний захист інтересів потерпілого, конкретна визначеність понять і диференційований підхід до вирішення питань відповідальності винної особи. Провідною думкою проходить в нього ідея стимулювати особу до повернення транспортного засобу. Так, особа, яка добровільно заявила про вчинений злочин, передбачений ч. 1 або 2 зазначеної статті, повернула транспортний засіб, відшкодувала збитки і сплатила відповідну компенсацію, може бути зовсім звільнена від кримінальної відповідальності. Якщо вона не повернула транспортний засіб або не сприяла його знайденню протягом тривалого часу, вона може бути покарана позбавленням волі на строк до 9 років. Якщо ж транспортний засіб зовсім не знайдено або не повернуто покарання максимальне – позбавлення волі на строк до 15 років. Крім того, за такої

законодавчої конструкції слідчому не треба доводити наявність чи відсутність мети викрадення транспортного засобу, оскільки для кваліфікації діяння за ч. 1 ст. 215-3 це не має значення. Якщо ж особа не обмежиться заволодінням транспорту, а вчинить подальші дії, спрямовані на його привласнення чи збут (може поміняє номери, перефарбує, намагатиметься продати тощо), такі діяння будуть кваліфікуватися за ч. 2 ст. 215-3 і каратися суворіше. Така конкретність у визначені ознак складу злочину повинна була мати перевагу порівняно до таких оціночних понять, як, наприклад, мета крадіжки транспортного засобу, зазначена у законодавстві. Метою було також забезпечування принципу індивідуалізації відповідальності і альтернативність покарань, і різні його розміри, і диференціація відповідальності залежно від наявності (відсутності) обтяжуючих або особливо обтяжуючих обставин, у тому числі таких специфічних для цих злочинів ознак, як проникнення в приміщення або інше місце, призначене для зберігання транспортних засобів, вивезення транспорту за межі України тощо. У процесі обговорення проекту він знайшов не тільки численних прибічників, а й опонентів. Окремі працівники правоохоронних органів і судді порушували питання про вилучення ст. 215-3 КК, не пропонуючи при цьому нової норми, оскільки, як вони вважали, «будь-яке заволодіння чужим транспортним засобом є розкраданням». Проте вказана думка не отримала одноголосного бачення. Її прибічники наводили некоректну, на їх погляд, аргументацію, звертаючи увагу лише на те, що розкрадання будь-якого майна є закінченим з моменту отримання реальної можливості розпорядження ним або користування. Але вони не враховували елементарної вимоги доводити наявність у діях особи не тільки об’єктивних, а й суб’єктивних ознак складу злочину. Загальновідомо, що обов’язковою ознакою складу злочину розкрадання майна є корисливий мотив. Оплатне вилучення чужого майна, його використання з наступним поверненням, угон транспортного засобу з метою

«покататися» та інші аналогічні дії не можуть розцінюватися як розкрадання. На це зауважив і Пленум Верховного Суду України в п. 21 Постанови від 25 грудня 1992 р. «Про судову практику в справах про корисливі злочини проти приватної власності». Якщо навіть «заплющити очі на теорію», переорієнтувати судову практику і кваліфікувати будь-яку крадіжку транспортного засобу як розкрадання, така позиція законодавця і судової практики створювала підстави для провокування злочинця до привласнення транспортного засобу, адже в будь-якому варіанті на нього чекатиме однакове покарання, вважали автори. На думку авторів вилучення ст. 215-3 без одночасного прийняття еквівалентної норми може призвести до суттєвої прогалини в кримінальному законодавстві. Через це велику кількість кримінальних справ, за якими не буде доведена або відсутня корислива мета, особи, слідчі органи та суди будуть змушені закривати. Деякі юристи вважали, що склад злочину «незаконне заволодіння транспортним засобом» треба віднести до злочинів проти власності. Законом України від 29 січня 1993 року встановлювалась остаточна редакція ст. 215-3 Кримінального кодексу України, яка діяла до 1 вересня 2000 року. Стаття 215-3 Кримінального кодексу України передбачала відповідальність за угон автомобілів усіх видів, мотоциклів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки, який за ч. 1 цієї статті карався позбавленням волі на строк до трьох років [97, С. 44].

21 вересня 2000 року Верховною Радою України прийнято Закон «Про внесення змін до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів України і Кодексу України про адміністративні правопорушення у зв’язку з посиленням відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами», яким останні визнані у КК України спеціальним об’єктом злочинних посягань. Нова редакція ст. 215-3 КК України передбачала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто,

вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Таким чином з Кримінального кодексу було виключено поняття угону, як кримінально караного діяння [243, 75–79]. Свою думку з приводу зазначеного висловив свого часу Скибіцький Б. А., який зазначав, що поняття угону не було виключене з Кримінального кодексу України, саме як кримінально караного діяння, просто угон входив до складу злочину передбаченого ст. 215-3 КК України. Вчинивши угон транспортного засобу, особа не звільняється від кримінальної відповідальності, а відповідає за вчинене за ст. 215-3 КК України як «Незаконне заволодіння транспортним засобом», оскільки мета при вчиненні даного злочину не має ніякого значення [247].

У Кримінальному кодексі України 2001 року [126] (далі – КК України) вже був сформований самостійний розділ XI Особливої частини – «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який налічував 17 складів злочинів і в якому були зосереджені всі посягання на безпеку в сфері функціонування транспорту. Внесено низку коректив і в практику застосування цих норм, зокрема, в результаті прийняття Пленумом Верховного Суду України постанов від 24 грудня 1982 року № 7 (зі змінами, внесеними постановами від 28 березня 1986 року № 4, від 4 червня 1993 року № 3 та від 3 грудня 1997 року № 12) «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини» [211] та від 23 грудня 2005 року № 14 (із змінами, внесеними постановою від 19 грудня 2008 року № 18) «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» [210; 230, С. 262-272]. Всі ці зміни були спрямовані на підвищення ефективності боротьби з транспортними злочинами. Разом з тим, аналіз чинного кримінального законодавства про

відповідальність за транспортні кримінальні правопорушення та практики його застосування свідчить, що кожен із цих напрямків не втрачав потреби в подальшому вдосконалюванні. В сучасних умовах особливу гостроту набувала потреба комплексного розгляду проблем боротьби з кримінальними транспортними правопорушеннями, критичного аналізу чинної законодавчої системи норм про відповідальність за ці правопорушення, формулювання оптимальної моделі таких норм, вдосконалювання їх конструкції.

Отже, істотні зміни були внесені в цю статтю у 2000 році, коли вона була названа «Незаконне заволодіння транспортним засобом» і передбачала 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. Прийнятий у 2001 році КК України передбачив кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у ст. 289, яку включено до розділу 11 Особливої частини КК «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Слід сказати, що стаття 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» неодноразово зазнавала змін. Дана норма спочатку взагалі не передбачалася кримінальним законодавством, далі викладалася у різних редакціях та лише у 2005 році набула теперішнього вигляду.

Законом України «Про внесення зміни до статті 289 Кримінального кодексу України» від 22.09.2005 р., № 2903-IУ цю норму викладено в новій редакції [69]. З диспозиції ч. 1 ст.289 КК виключено слова «з будь-якою метою», ч.2 - слово «потерпілому», ч. 3 – кваліфікуючу ознаку «щодо транспортного засобу, вартість якого у двісті п'ятдесят разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян». Диспозицію ч.3 доповнено кваліфікуючою ознакою завдання злочином «великої матеріальної шкоди». Пункт 2 примітки до ст.289 КК, де дається перелік злочинів, після вчинення

яких незаконне заволодіння транспортним засобом є повторним, доповнено ст.410 КК України. Окрім цього, примітку доповнено п.3, де визначається, яка матеріальна шкода є значною, а яка великою. Змінені санкції ч. ч. 2 та 3 цієї статті. Так, щодо відповідних нововведень маємо навести міркування свого часу Ємельяненко В.В., який зазначає, що до нововведення в ч. 1 ст. 289 КК України склад цього злочину було сформульовано як незаконне заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою. В новій редакції з диспозиції ч. 1 були виключені слова «з будь-якою метою», що є виправданим. При визначенні поняття незаконного заволодіння транспортним засобом у п. 1 примітки до ст.289 КК відзначено, що цей злочин може вчинятися з будь-якою метою. Тому вказувати двічі одну й ту ж ознаку складу злочину в одній нормі є недоцільним. В диспозиції ч. 2 ст. 289 КК України в редакції 2001 р. в якості кваліфікуючої ознаки називалося завдання значної матеріальної шкоди потерпілому. В новій редакції слово «потерпілому» виключено, що слід визнати правильним. Незважаючи на широке тлумачення в теорії кримінального права поняття потерпілого та його видів, на законодавчому рівні - в Кримінально-процесуальному кодексі України - воно поки що обмежене лише «фізичною особою» (хоча в проекті КПК передбачена і "юридична особа"). Тобто раніше для кваліфікації скоєного за ознакою завдання злочином значної матеріальної шкоди потрібно було, щоб така шкода спричинялася саме фізичній особі. Проте транспортний засіб як предмет цього злочину може належати не тільки фізичній, але й юридичній особі. Тому при кваліфікації цього посягання виникали певні труднощі. Так, якщо при вчиненні злочину умисел винного був направлений на незаконне заволодіння транспортним засобом фізичної особи у значних розмірах, а фактично транспортний засіб належав юридичній особі, то скоєне повинно було кваліфікуватися за направленістю умислу винного як замах на незаконне заволодіння транспортним засобом із спричиненням значної

матеріальної шкоди потерпілому (ст. 15 і ч.2 ст. 289 КК). І навпаки, якщо умисел винної особи був направлений на незаконне заволодіння транспортним засобом юридичної особи, а останній належав фізичній особі, якій злочином завдано значної матеріальної шкоди, то скоєне повинно було кваліфікуватися відповідно до направленості умислу за ч. 1 ст. 289 КК України (за відсутності інших кваліфікуючих ознак). Таким чином, виключення з ч. 2 ст.289 КК терміну «потерпілому» не буде створювати подібних проблем. В новій редакції з ч. 3 ст. 289 КК виключено кваліфікуючу ознаку «щодо транспортного засобу, вартість якого у двісті п'ятдесят разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян». Автор зазначав, що таке рішення є вдалим. В перші роки чинності нового КК неоподатковуваний мінімум доходів громадян становив 17 грн. Відповідно вартість такого транспортного засобу дорівнювала 4250 грн. (17х250). Це означало, що на практиці незаконне заволодіння майже любим автомобілем кваліфікувалося за ч.3 ст. 289 КК за вказаною кваліфікуючою ознакою. При цьому посилення відповідальності за вчинення цього злочину пов'язувалося не з розміром спричиненої шкоди, а з вартістю транспортного засобу, які не завжди співпадали. Якщо посягання вчинялося з метою покататися, доїхати до певного місця, перевезти вантаж тощо, вартість транспортного засобу істотно не впливала па ступінь суспільної небезпеки скоєного. Отже, замість цієї виключеної ознаки введено іншу - якщо такі дії спричинили велику матеріальну шкоду. Завдання цим злочином значної матеріальної шкоди передбачалось ч. 2 ст. 289 КК. Тому рішення законодавця про включення до ч.3 статті такої кваліфікуючої ознаки, як спричинення великої матеріальної шкоди, свідчить про послідовність у вирішенні питання про диференціацію покарання в залежності від розміру завданої злочином шкоди. [57].

Законом України «Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності» від 15 квітня 2008 року р., № N 270-VI були внесені наступні зміни: «в абзаці другому частини першої слова «позбавленням волі на строк від трьох до п'яти років» замінити словами «обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк»; абзац другий частини третьої викласти в такій редакції: «караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої» [67].

Законом України від 3 вересня 2020 року «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами» ч. 2 ст. 289 КК України була доповнена такою кваліфікуючою ознакою як незаконне заволодіння транспортним засобом «з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони». Крім того, в новій редакції ч. ч. 2 і 3 ст. 289 КК України визначення «значної» і «великої» матеріальної шкоди законодавець пов'язав з вартістю транспортного засобу, а також змінилася санкція ч. 1 цієї статті [68; 214; 223].

22 вересня 2020 року Президент Володимир Зеленський підписав Закон «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» № 875-IX, який Верховна Рада ухвалила третього вересня 2020 року. в такому виді: 1) абзац другий частини першої викласти в такій редакції: «карається обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк»; 2) в абзаці першому частини другої слова «або якщо вони завдали значної матеріальної шкоди «замінити словами» 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»; 3) у частині третій: в абзаці першому слова «вони завдали великої матеріальної шкоди» замінити словами «предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п’ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян»; абзац другий викласти в такій редакції: «караються позбавленням волі на строк від восьми до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої»; 4) у частині четвертій слова «цією статтею (за винятком випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства), але « замінити словами «частиною першою цієї статті, та»; 5) у примітці: пункт 2 після цифр «262» доповнити цифрами «290»; пункт 3 виключити [68]. Обґрунтуванням відповідних змін стало те, що частинами другою і третьою статті 289 КК України та пункту 3 примітки до цієї статті кримінальна відповідальність передбачена у разі незаконного заволодіння транспортним засобом, якщо воно завдало значної або великої матеріальної шкоди, тобто у разі заподіяння реальних збитків на суму від 100 до 250 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або на суму понад 250 таких мінімумів відповідно. Пунктом 17 постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 передбачено, що при вирішенні питання про те, чи були збитки реальними, необхідно виходити з положень пункту 1 частини 2 статті 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. Якщо транспортний засіб не зазнав ніяких пошкоджень унаслідок незаконного заволодіння, його технічний стан не погіршився і відновлення він не потребує або сума відповідних витрат менша від зазначеної у пункті 3 примітки до статті 289 КК України, така кваліфікуюча ознака, як

заподіяння значної або великої шкоди, відсутня. Відсутність реального збитку, тобто повернення потерпілому транспортного засобу, у тому числі повернення транспортного засобу власникові без участі правопорушника, дає змогу останньому уникнути більш суворого виду кримінальної відповідальності, оскільки змушує слідчого перекваліфікувати злочинні дії з частини 2 або 3 на менш тяжкий склад злочину – частину 1 статті 289 КК України. Таким чином, чинна редакція частин 2 і 3 статті 289 КК України враховує реально заподіяні збитки від злочину, а не вартість автомобільного засобу, що зазнав незаконного заволодіння і був повернутий потерпілому правоохоронним органом. Однак, такий підхід не відповідає ані суспільній небезпеці винного, ані загального підходу до кримінальної відповідальності за інші злочини, кваліфікуючою ознакою яких є вчинення злочину у певному розміру (наприклад корисливі злочини: крадіжка, грабіж, розбій тощо). Крім того, вчинення злочинів, передбачених статтею 289 КК України, часто пов’язано зі створенням та утриманням місць, в яких здійснюється переховування, розукомплектування чи переобладнання транспортних засобів, за що на сьогодні також не передбачено більш сувору кримінальну відповідальність. Криміналізація вказаних вище дій і передбачення за них більш суворого виду кримінальної відповідальності вбачається об’єктивно необхідним заходом для підвищення ефективності правових механізмів протидії таки злочинам, у тому числі загальної превенції. Підвищення рівня кримінально-правового запобігання незаконним заволодінням автотранспортом та викриття таких фактів також потребує окремих змін до процесуального законодавства в частині проведення негласних слідчих (розшукових) дій [214].

І хоча на сьогодні діючою нормою, що забезпечує кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортних засобів є ст. 289 КК України, проте важливим, як на наш погляд є аналіз проекту Кримінального

кодексу України [258] щодо положень, які стосуються правового регулювання незаконного заволодіння транспортних засобів. Так слід зазначити, що проект у межах Книги сьомої. «Кримінальні правопорушення проти суспільства» передбачає розділ 7.4. «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» проте аналізованого кримінального правопорушення в межах зазначеного розділу не містить. В межах зазначеного розділу визначені більш небезпечні кримінальні правопорушення які вчиняються на повітряному, морському та залізничному транспорті. Щодо відповідного питання маємо зазначити висновки національних експертів щодо проекту Кримінального кодексу, в яких зазначається, що спостерігається відсутність норм, що мають охоплювати кримінально-правове забезпечення охорони безпеки руху та експлуатації всіх видів транспорту, які пов'язані із вчиненням транспортних злочинів. Такий висновок випливає з того, що у проекті не згадуються як певні види транспорту залізничний, магістральний трубопровідний, міський електричний (трамваї, тролейбуси, фунікулер) види транспорту, а також загалом не окреслені найбільш поширені форми вчинення кримінальних правопорушень на транспорті [22]. Крім того слід звернути увагу на Книгу шосту. «Кримінальні правопорушення проти економіки» та розділ 6.1. «Кримінальні правопорушення проти власності» яка серед інших складів має статтю 6.1.7. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило суттєву майнову шкоду»; статтю 6.1.8. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило значну майнову шкоду»; стаття 6.1.9. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило тяжку майнову шкоду», які за змістом диспозиції мають ознаки схожі із ст. 289 КК України, проте покликані в майбутньому регулювати суспільні відносини власності без уточнення предмету посягання. Отже, такі положення щодо правового регулювання незаконного

заволодіння транспортним засобом у проекті Кримінального кодексу України вказують на можливість повернення до тих положень, що були раніше, зокрема правового регулювання відповідних відносин, як тих що визначаються як охорона права власності, проте така позиція в умовах сьогодення є достатньо цікавою, що потребує більш глибинного аналізу в інших підрозділах роботи.

1.3. Відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у зарубіжному кримінальному законодавстві

Питання вивчення законодавства про відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом в даний час є дуже актуальним, оскільки правильно сформульована конструкція складу та адекватна суспільній небезпеці санкція кримінально-правової норми матиме превентивний характер утримуючи громадян від скоєння цього виду кримінального правопорушення. В даний час звертаючись до проекту Кримінального кодексу України можемо виявити певні не відповідності існуючому законодавчому щодо регулювання незаконного заволодіння транспортним засобом та її місця у КК України. В цих умовах доцільно порівняти відповідні норми зарубіжних країн із нормою КК України для з'ясування позначених завдань та подальшого втілення позитивних положень у вітчизняне законодавство.

Питання кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом у різних країнах вирішується неоднаково. А отже, досліджуючи зарубіжний досвід, можна не тільки виявити та впровадити позитивні положення, а й недоліки, які не слід допускати в національному законодавстві. Якщо подивитись на існуючу практику зарубіжних країн, то там ми не знайдемо різниці між угоном і крадіжкою. Зокрема, маємо навести приклад, у США в 1992 році був прийнятий закон про боротьбу з угоном

автомобілів. Цей закон спрямований на посилення відповідальності за автомобільні крадіжки, а саме: за ввезення і вивезення вкрадених автомобілів, за їх володіння та торгівлю, за зміну номерних знаків та зовнішнього вигляду автомобіля. У тесті слова «угон» і «крадіжка» використовуються як слова – синоніми. Тому вважаємо, що більш детальний та повний аналіз, а також порівняння із ст. 289 КК України буде доцільним через з'ясування таких об'єктивних та суб'єктивних ознак кримінальних правопорушень, що регулюють кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у зарубіжних країнах. Відповідно до такої ознаки як предмет можна згрупувати наступним чином зарубіжні країни: ті країни у кримінальному законодавстві яких передбачено відповідальність лише за викрадення наземних (сухопутних) безрейкових транспортних засобів та країни, де у тих самих кримінально-правових нормах передбачена відповідальність і за заволодіння різними транспортними засобами. До першої групи належать Швеція (ст. 7 КК Швеції) [142], Естонія (ст. 197 КК Естонської Республіки) [110], Болгарія (ст. 346 КК Республіки Болгарія) [117; 118; 119], Польща (ст. 289 КК Республіки Польща) [120], Таджикистан (ст. 252 КК Республіки Таджикистан) [121] та інші. До другої групи входять, зокрема, Франція (ст.224-6 -224-8 КК Франції) [139; 254], та інші.

Отже, перше на чому зосередимо аналіз є об'єктивні ознаки кримінального правопорушення.

За об'єктом (місцем розташування кримінально-правових норм про відповідальності за заволодіння транспортних засобів у системі особливої частини кримінального законодавства) також можна виділити різні варіанти рішення КК деяких держав. Наприклад, у Франції, США, Швеції, Польща, Таджикистан основним об'єктом, який ставиться під охорону досліджуваним складом *злочину є суспільні відносини власності*. Так, в КК Франції

кримінально-правова норма про викрадення транспортних засобів коштів розташована у Книзі 2 «Про злочини та провинах проти власності»; в КК штату Техас США – у розділі 31 «Розкрадання» розділу 7 «Посягання проти власності»; в КК Швеції – у розділі 8 «Про крадіжці, розбої та інших злочинах, пов'язаних із викраденням майна»; в КК Польщі – у розділі 35 «Злочини проти майна»; в КК Республіки Таджикистан - у розділі 26 «Злочини проти власності»; у КК Республіки Молдова - у главі XII «Злочин проти власності»; у КК Азербайджанської Республіки - у розділі IX «Злочин у сфері економіки» у главі 23 «Злочин проти власності». В КК ряду інших країн кримінально-правова норма про відповідальності за викрадення транспортних засобів розташована в розділі «Злочини проти громадського порядку та суспільної безпеки». До них належить, зокрема, Естонія. Нарешті, є правові системи, у яких під охорону даної кримінально-правової норми встановлено, насамперед, суспільні відносини, пов'язані з безпекою дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Так, у КК Болгарії норма про викрадення транспортних засобів перебуває у розділі 2 «Злочини у сфері транспорту та зв’язку» глави 11 «Загальнонебезпечні злочини»; у КК Республіки Узбекистан норма про викрадення транспортних засобів розміщена у главі XVIII «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». До цієї групи держав належить і Україна, так як ст.289 КК України розташована у розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Пропонуємо більш детально проаналізувати окремі норми відповідно класифікації за місцем розташування норм, які регулюють кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами. Так, Кримінальний кодекс Федеративної Республіки Німеччини [283] у розділі 19, який має назву «Крадіжка та незаконне заволодіння майном», містить ст. 248в «Незаконне використання транспортного засобу», яка передбачає

відповідальність за використання транспортного засобу або велосипеду проти волі особи, уповноваженої ними користуватися. У даному параграфі під транспортним засобом розуміють транспортні засоби, які приводяться у рух за допомогою двигуна, а також наземні транспортні засоби, відмінні від залізничного транспортного засобу. Дане діяння карається позбавленням волі на строк, що не перевищує трьох років, або штрафом, якщо воно не підлягає більш суворому покаранню відповідно до інших положень КК ФРН. При цьому у кодексі зазначено, що даний злочин переслідується лише за заявою, тобто, оперуючи кримінально-процесуальною термінологією, належить до кримінальних правопорушень, провадження щодо яких здійснюється у формі приватного обвинувачення [283]. КК Німеччини визнає кримінально караним і замах на злочин (ч. 2). Кримінальне переслідування допускається лише за заяви потерпілого (ч. 3). У ч. 4 § 248b характеризується поняття предмета злочину – автомобілями в сенсі цього приписується «автотранспортні засоби, які приводяться в рух машинною силою; сільськими автотранспортними засобами є такі, які рухаються без використання рейкового шляху». Фактично, дана стаття є тотожною ст. 289 чинного КК України, за винятком такого предмета злочину як велосипед. У науці та вітчизняному законодавстві на даний момент існують різні точки зору щодо місця кримінального правопорушення, яке полягає у незаконному заволодінні транспортним засобом. Так, як бачимо, у КК ФРН дане кримінальне правопорушення відноситься до злочинів проти власності. У чинному ж КК України воно належить до кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. На думку Радковської І.С, розмежування має йти саме за предметом кримінально-протиправного посягання та тими суспільними відносинами, яким завдається найбільша шкода. Так, до прикладу, особа, яка викрадає як автомобіль, так і велосипед, посягає на відносини власності. Однак, викравши велосипед, дана особа не може нанести

суттєвої шкоди відносинам, які виникають у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту. Особа ж, яка викрадає автомобіль, також завдає шкоди відносинам власності. Тим не менше, з урахуванням того, що автомобілі відносяться до джерел підвищеної небезпеки [272; 273], існує потенційна загроза завдання суттєвої шкоди життю та здоров'ю інших учасників дорожнього руху. Таким чином, вважаємо, що у випадку незаконного заволодіння механічними транспортними засобами мова має йти про кримінальне правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а у випадку незаконного заволодіння велосипедом – про кримінальне правопорушення проти власності [239, С. 161]. Відмінності у регламентації відповідальності по КК Німеччини та КК України визначаються різним змістом понять «заволодіння» в КК України та «використання» в КК Німеччини. Однак відповідно позиції Верховного суду ФРН [283] в наявності, коли «оновлені (запущені в дію) сили пересування починають діяти і в кінцевому рахунку транспортний засіб приводиться в рух». У Німеччині, так само як і в Україні, злочин вважається закінченим з моменту початку пересування транспортного засобу, але на відміну від ст. 289 КК України, за якою відповідальність настає «…з моменту від'їзду чи переміщення транспортного засобу з місця, на якому воно перебувало»[125; 127; 128], тобто. коли транспортний засіб наведено в рух будь-яким способом (у тому числі транспортовано на евакуаторі або іншій техніці тощо.) з місця стоянки, по КК Німеччині йдеться про пересування транспортного засобу за допомогою лише власних механізмів.

Кримінальний кодекс Норвегії [115] у розділі 24 «Розкрадання, крадіжка та незаконне використання» в § 260 передбачає відповідальність за незаконне використання транспортного засобу. Відповідно до нього «підлягає покаранню особа, яка неправомірно бере транспортний засіб, яке не належить йому або не знаходиться у нього на службі, використовує, розпоряджається їм чи сприяє

цьому». Далі зазначено, що «Під транспортним засобом розуміється будь-який засіб пересування (у тому числі велосипед), який має рушійний механізм». Аналіз незаконного використання транспортного засобу КК Норвегії дозволяє зробити висновок, що цей злочин також відрізняється від норми, передбаченої ст. 289 КК України. Якщо у ст. 289 КК України йдеться про неправомірне заволодіння, то в § 260 КК Норвегії про незаконне використання транспортного кошти. З іншого боку, відрізняється предмет злочину. За ст. 289 КК України предметом злочину не може бути судно повітряного чи водного транспорту або залізничний рухомий склад (відповідальність за викрадення зазначеного транспорту передбачається ст. 278 КК України) [79]. За КК Норвегії відповідальність настає і за викрадення судна, яке має рушійний механізм, а також літального апарату. На відміну від КК України законодавство Норвегії передбачає кримінальну відповідальність за незаконне використання не тільки транспортного засобу, а й іншого рухомого майна. Так, відповідно до § 261 КК Норвегії «особа, яка незаконно використовує або розпоряджається рухомим майном, що належить іншому, і тим самим отримує для себе або іншої особи значний прибуток або завдає її правовласнику значних збитків, підлягає ув'язненню...». Однак відповідальність за цей злочин настає лише за заявою потерпілого.

Кримінальний кодекс Польщі [120] у розділі XXXV «Злочини проти майна» у ст. 289 встановлює, що хто забрав з метою короткотривалого використання чужий транспортний засіб той підлягає покаранню. Варто звернути увагу на об’єктивну сторону у виді викрадення. Польський законодавець, так само як і в розглянутих вище державах, наголошує саме на використанні транспортного засобу.

Кримінальний кодекс Австрії [108] у розділі 6 «Злочинні діяння проти чужого майна» у § 136 також встановлює відповідальність за неправомірне

використання транспортних коштів (ч. 1): «Кожен, хто використовує транспортний засіб, обладнаний для приводу машинною тягою, без згоди правочинного особи, що підлягає покаранню ....». Австрійський законодавець, на відміну від КК Німеччини та КК України, не дає роз'яснень щодо предмета злочину, але вказує, що транспортний засіб має бути обладнано «машинною тягою», тобто не відносячи сюди, наприклад велосипед.

Відповідальність за неправомірне заволодіння транспортним засобом КК Швеції [142] передбачена у главі 8, яка називається «Про крадіжці, грабежі, розбої та інших злочинах, пов'язаних із викраденням майна». Законодавець Швеції, на відміну КК України, розглядає цей злочин як різновид крадіжки. Так, відповідно до ст. 7 КК Швеції: «Особа, яка незаконно бере або використовує механічний транспортний засіб чи інший засіб пересування з механічним приводом, що належить іншій особі, підлягає покаранню...». У цьому випадку законодавець Швеції використовує ще й поняття «незаконно бере», що більше схоже з поняттям «заволодіння», що використовується в КК України. Визначаючи предмет злочину, КК Швеції передбачає відповідальність за використання не тільки механічних транспортних засобів, а й інших засобів пересування, відносячи до них, наприклад, інші види техніки, призначеної до виконання будь-яких видів робіт (будівельної, обслуговуючої, ремонтної тощо).

Кримінальний кодекс Франції не містить норми, аналогічною ст. 289 КК України. Однак глава IV «Про посягання на свободу людини» у розділі II «Про викрадення повітряного корабля або будь-якого іншого транспортного засобу» у ст. 224.6 – 224.8 передбачається відповідальність за захоплення чи взяття під контроль шляхом насильства або загрози насильством повітряного судна, корабля або будь-якого іншого транспортного засобу, на борту яких перебувають люди. А саме ст. 224.6 «Викрадення чи взяття під контроль шляхом насилля чи погрози насилля повітряного судна, корабля або будь-якого

іншого транспортного засобу, на борту яких знаходяться люди, також і стаціонарної платформи континентального шельфу», ст. 224.6-1 «якщо злочинне діяння передбачене статтею ст. 224.6, було вчинено у складі організованої групи; ст. 224.7 «Злочинне діяння, визначене статтею ст. 224.6 , якщо воно супроводжується тортурами чи актами жорстокості або якщо воно спричинило смерть однієї або декілька осіб»; ст. 224.8 «Кожен хто передав неправдиву інформацію, умисно поставивши під загрозу безпеку судна, що знаходиться і повітрі, чи корабля» [139]. Таке трактування норми передбачає, що основним безпосереднім об'єктом цього злочину КК Франції визнає *свободу людини.*

У КК Королівства Іспанія глава IV «Про крадіжку транспортних засобів» містить ст. 244, яка передбачає кримінальну відповідальність за викрадення чужого автомобіля або мотоцикла, без умислу їх присвоєння [113].

У КК Республіки Молдова - у главі XII «Злочин проти власності» передбачає кримінальну відповідальність за заволодіння транспортним засобом у ст. 192.1 «Угон транспортного засобу», ст. 192.2 «Угон транспортного засобу з живою тягою, а також тяглової худоби» [116].

У КК Республіки Таджикистан - у розділі 26 «Злочини проти власності» ст. 252 «Угін автомобіля або інших транспортних засобів без мети розкрадання» передбачає кримінальну відповідальність за відповідні дії [121, С. 176-177].

у КК Азербайджанської Республіки - у розділі IX «Злочин у сфері економіки» у главі 23 «Злочин проти власності» ст. 185 «Неправомірне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети розкрадання» [109, С. 141].

Майже у всьому світі визнається, що автомобіль (як і всі інші транспортні засоби – мотоцикли, трактори, трамваї тощо) є звичайним майном, а тому будь-яке незаконне заволодіння ним визнається злочином проти власності, і залежно

від способу і мети заволодіння ним кваліфікується як крадіжка, грабіж, розбій, шахрайство чи привласнення. Дійсно, транспортний засіб є майном, але викрадаючи його, винна особа перш за все посягає на безпеку руху, тобто саме безпека руху є основним безпосереднім об’єктом цього злочину. А власність виступатиме додатковим обов’язковим об’єктом.

Як вже зазначалось до країн, в яких під охорону даної кримінально-правової норми встановлено, насамперед, суспільні відносини, пов'язані з безпекою дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів входять Республіка Болгарія. Так, у КК Болгарії норма про викрадення транспортних засобів перебуває у розділі 2 «Злочини у сфері транспорту та зв’язку» глави 11 «Загальнонебезпечні злочини». Безпосередньо у ст. 346 (1) встановлено, що кожен хто незаконно відбирає чужий автомобільний транспортний засіб з володіння іншого без його згоди з наміром використання, повинен бути покараним. У КК Республіки Узбекистан норма про викрадення транспортних засобів розміщена у главі XVIII «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», а саме ст. 267 « Угон транспортного засобу» [122, С. 169].

Існують і такі правові системи, в яких предмет відповідної кримінально-правової норми взагалі не визначено. Наприклад, у ст. 267 КК Республіки Узбекистан говориться просто про транспортний засіб, і взагалі не розкриваються ніякі його характеристики. Законодавство деяких країн не має окремих спеціальних норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом чи його угон, аналогічної ст. 289 КК України, що передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами (викрадення). До таких країн модна віднести Туреччина [123], Японія [143; 282] та Швейцарія [141], Китайська Народна Республіка [111], Литовська Республіка [114], Чеської Республіки [140].

На підставі дослідження та більш детального порівняння норм можна зробити висновок, що за кримінальним законодавством України щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом містить як схожі риси з КК зарубіжних держав, так і має деякі відмінності. Так, вітчизняний законодавець визначив основним об'єктом цього злочинного посягання суспільні відносини щодо охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, як це зроблено в деяких країнах. Предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст.1289 КК України, як і в більшості зарубіжних країн, виступає автомобіль чи інше сухопутне (наземне) транспортний засіб, що є обґрунтованим, оскільки у вітчизняному кримінальному законодавстві відповідальність за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна передбачається за окремою спеціальною нормі (ст. 278 КК України).

Отже, дослідження об'єктивних ознак незаконного заволодіння транспортним засобом за законодавством зарубіжних країн показало, що вони суттєво відрізняються від кримінального правопорушення, забороненого ст. 289 КК України. Зокрема, кримінальне законодавство розвинених країн визнає караним не незаконне заволодіння транспортним засобом, а *незаконне використання*. Тобто є відмінності у регламентації відповідальності за це діяння за кримінальним законодавством розвинених країн і КК України визначаються різним змістом понять «заволодіння» в КК України та «використання» у кримінальних кодексах зарубіжних держав. Як правило, зарубіжний законодавець не відносить незаконне використання транспортного засобу до викрадень, за винятком КК Швеції, де заволодіння автомобілем сприймається як різновид крадіжки. Деякі країни, на відміну України, предметом угону визнають як автомобіль, так і інші транспортні засоби: судно, літальний апарат (КК Норвегії);; інше середовище пересування з механічним приводом (КК Швеції).

Дуже цікавою для законодавчого досвіду України є позиція законодавця Норвегії, який встановлює відповідальність не лише за незаконне використання транспортного засобу, судна та літального апарату, а й у самостійній нормі визнає кримінальним незаконне використання будь-якого іншого майна. Результати порівняльного аналізу норм кримінальних законів низки зарубіжних держав і КК України заслуговують на увагу і викликають необхідність подальшого вдосконалення вітчизняного кримінального законодавства у сфері встановлення відповідальності за злочинні посягання, пов'язані з неправомірним заволодінням (викраденням) автомобілями та іншими транспортними засобами.

По різному зарубіжні законодавці формулюють і ознаки суб’єктів транспортних злочинів. Дуалізм у формулюванні складів транспортних злочинів з урахуванням залежності їх від специфічних особливостей транспортних засобів штовхає законодавців зарубіжних країн до штучного поділу суб’єктів цих злочинів на дві великі групи – працівників залізничного, водного, повітряного транспорту та інших осіб, фактично керуючих іншими видами механічних транспортних засобів. При цьому перший різновид суб’єктів транспортних злочинів є спеціальними, а другий – загальними. Звідси і різний опис згаданих категорій суб’єктів транспортних злочинів у кримінальному законі, і неоднакове трактування в кримінально-правовій доктрині. Щодо злочину незаконне заволодіння транспортним засобом маємо зазначити, що вказаний злочин не містить вказівки на спеціальний суб’єкт. У досліджуваному злочині суб’єктами виступають будь-які осудні особи, які досягли віку, з якого настає кримінальна відповідальність, що фактично керують механічними транспортними засобами (експлуатують, ремонтують). Що стосується ознак загального суб’єкта транспортних злочинів (незаконного заволодіння транспортним засобом), зокрема віку, то позиції законодавців зарубіжних країн тут істотно відрізняються. У більшості країн які входили до складу колишнього

радянського союзу як і в українському законодавстві, вік кримінальної відповідальності *з 16 років*. Зокрема відповідно до ст. 19 КК Азербайджанської Республіки, кримінальній відповідальності підлягає осудна фізична особа, яка досягла віку кримінальної відповідальності (16 років) [109]. Водночас, із 14 років настає кримінальна відповідальність, зокрема, за: незаконне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення. Так само, як і більшість кримінальних кодексів досліджуваних держав, КК Республіки Казахстан визначає, що кримінальній відповідальності підлягає фізична осудна особа, яка до моменту вчинення кримінального правопорушення досягла віку 16 років. При цьому за вчинення низки кримінальних правопорушень, зокрема, за незаконне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення при обтяжуючих обставинах (ч. 2, 3, 4 ст. 200 КК Республіки Казахстан) відповідальність передбачається з 14-річного віку [109].Відповідно до ст. ст. 22 та 23 Загальної частини КК Республіки Таджикистан, кримінальній відповідальності підлягає фізична осудна особа, яка досягла встановленого цим Кодексом віку (16 років). Однак, як і в більшості кримінальних законів, передбачається також і знижений вік. Так, з 14 років передбачається кримінальна відповідальність за угон автомобіля або інших транспортних засобів без мети викрадення (ст. 252 КК Республіки Таджикистан) [121]. Відповідно до ст. 17 Загальної частини КК Республіки Узбекистан, відповідальності підлягають фізичні осудні особи, яким до вчинення злочину виповнилося 16 років. Особи, яким до вчинення злочину виповнилося 14 років, підлягають відповідальності за злочини, передбачені, зокрема, ст. 267 (угон транспортного засобу). Також у даній статті передбачається підвищений вік кримінальної відповідальності та наводиться перелік кримінальних правопорушень, відповідальність за які настає з 18 років [122]. Також узагальнено наведемо КК зарубіжних країн в яких встановлено інший вік

кримінальної відповідальності за транспортні злочини: КК ФРН, КК Болгарії– з 14 років, КК Швеції, Данії, Швейцарії – з 15 років, у КК Польщі – з 17 років, КК Австралії – з 10 років, КК Франції – з 13 років. Настільки широкий діапазон вікових меж кримінальної відповідальності за транспортні злочини (незаконного заволодіння транспортним засобом) пов’язаний історичними, національно-культурними, правовими традиціями різних країн.

Щодо суб'єктивної сторони незаконного заволодіння транспортним засобом, відповідно до кримінального законодавства зарубіжних країн, характеризується виною у формі прямого умислу щодо діяння та необережності щодо наслідків. Тобто це є особливостями закріплення ознак суб’єктивної сторони досліджуваних злочинів. Тут, зокрема, йдеться про такі факультативні ознаки суб’єктивної сторони, як мотив та мета злочину.

Мотивами незаконного заволодіння транспортним засобом за зарубіжним законодавством зарубіжних країн можуть бути як корисливі, так і особисті. Водночас у КК деяких зарубіжних країн корисний мотив незаконного заволодіння транспортним засобом як кваліфікуючу ознаку.

Не менш цікавим є аналіз санкцій, які передбачають кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом зарубіжних країн та порівняння їх у підрозділі 3.3. із санкціями ст. 289 КК України. До огляду візьмемо зокрема КК Азербайджанської Республіки, Республіки Узбекистан, Республіки Таджикистан, Республіки Молдова, Республіки Польща, Республіки Болгарія, Королівства Іспанія.

КК Азербайджанської Республіки до ст. 185.1 передбачає покарання виправні роботи на строк до двох років або обмеження волі на строк до трьох років, або позбавлення волі на строк до двох років; 185.2. ті самі дії вчиненні 185.2.1. групою осіб за попередньою змовою; 185.2.2. неодноразово, 185.2.3. із застосуванням насильства небезпечного для життя чи здоров’я, або з погрозою

застосування такого насильства, 185.2.4. із значної шкоди потерпілому - позбавлення волі на строк від двох до п’яти років; 185.3 діяння передбачені статтями 185.1 або 185.2 вчинені 185.3.1 організованою групою, 185.3.2 із заподіянням великої шкоди, 185.3.3 із застосуванням насильства, небезпечного для життя чи здоров’я, або з погрозою застосування такого насильства – позбавлення волі на строк від п’яти до десяти років [109, С. 141].

Санкція ст. 267 КК Республіки Узбекистан передбачає наступні покарання – угон транспортного засобу, карається позбавленням волі від п’яти до десяти років; та сама дія, вчинена повторно або небезпечним рецидивістом, за попередньою змовою групою осіб, з насильством або погрозою застосування насильства, з метою викрадення транспортного засобу шляхом крадіжки або грабежу карається позбавленням волі від десяти до п’ятнадцяти років; ті сама дія, вчинена особливо небезпечним рецидивістом, організованою групою, з метою викрадення транспортного засобу шляхом розбійного нападу карається позбавленням волі від п’ятнадцяти років до двадцяти років [122, С. 169].

Такі покарання, передбачені ст. 252 КК Республіки Таджикистан за 1) карається штрафом у розмірі від п’ятисот до однієї тисячі показників для розрахунку або обмеженням волі на строк до трьох років або позбавленням волі на той самий строк; 2) те саме діяння, вчинене повторно, групою осіб за попередньою змовою, з насильством, яке не є небезпечним для життя або здоров’я потерпілого, або погрозою застосування такого насильства – карається позбавленням волі на строк від трьох до семи років; 3) діяння передбачене частиною першою або другою цієї статті, вчинені із заподіянням шкоди у великому розмірі, організованою групою, із застосуванням насильства, небезпечним для життя або здоров’я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства – карається позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років [121, С. 176-177].

Санкція ст. 192.1 КК Республіки Молдова передбачає наступні покарання (1) – штраф від 500 до 1000 умовних одиниць або позбавлення волі на строк від 1 до 3 років; (2) та сама дія вчинена двома або більше особами, поєднана з насильством, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого або з погрозою застосування такого насильства, вчинена шляхом проникнення в гараж, інше приміщення чи на огороджену або охоронювану територію карається позбавленням волі на строк від 3 до 5 років; (3) дії передбачені частинами (1) або (2) поєднанні з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого або з погрозою застосування такого насильства караються позбавленням волі на строк від 5 до 7 років. Стаття 192.2. «Угон транспортного засобу з живою тягою, а також тягової худоби», що спричинило псування майна, важке захворювання або загибель викраденої худоби, передбачає наступну санкцію: штраф в розмірі від 300 до 700 умовних одиниць або неоплачуваною працею на користь суспільства на строк від 180 до 240 годин [116, С. 353-354].

Покарання, які передбачені ст. 289 КК Республіки Польща за § 1 – позбавлення волі на строк від 3 місяців до 5 років; § 2, що передбачає здійснення пограбування транспортного засобу перед його використанням неповноваженою особою, транспортний засіб є майном значної вартості, або злочинець повернув транспортний засіб в пошкодженому стані чи за таких обставин, що має місце небезпека втрати або пошкодження транспортного засобу, або його частини чи складових – позбавлення волі на строк від 6 місяців до 8 років; § 3 вчинене з використанням примусу або погрози негайного його використання, або з доведенням людини до стану непритомності або безпомічності – позбавлення волі на строк від 1 до 10 років [120, С. 109-110].

Стаття 346 КК Республіки Болгарія передбачає (1) позбавлення волі від одного до восьми років; (2) якщо прослідувало пошкодження транспортного

засобу або його залишення без нагляду, або діяння було вчинено в стані алкогольного сп'яніння або більше двох разів, або повторно, або відібрання здійснено в умовах ст. 195, абз.1, пункти 1-6, відібрання здійснено з метою отримання майнової вигоди від повернення транспортного засобу карається позбавленням волі від одного до десяти років; (3) те ж покарання що і у абз. (2), за умови якщо особа, яка пропонує сприяння у повернені вилученого транспортного засобу в обмін на одержання майнової вигоди; (4) передбачається покарання про позбавлення права керувати транспортним засобом до абз. 1-3; (5) якщо використовується сила або погроза з метою відібрання транспортного засобу або збереження володіння ним, карається позбавленням волі на строк від трьох до дванадцяти років з позбавленням права керувати транспортним засобом за рішенням суду та з конфіскацією не менш ½ частини майна винного [117, С. 246-247].

За ст. 244 КК Королівства Іспанія за ч. 1 карається призначенням громадських робіт строком від 31 до 90 днів, або штрафом на суму від 6 до двадцяти місячних ставок, якщо він поверне їх прямо або опосередковано протягом 48 годин; ч. 2 якщо діяння були здійснені зі зломом, покарання призначається по верхній межі; ч. 3 якщо в зазначений термін транспортний засіб не був повернутий, діяння карається як пограбування або крадіжка відповідно; ч. 4 якщо діяння було вчинено із застосуванням насильства або залякування, у всіх випадках призначається покарання, передбачене в ст. 242 цього кодексу [112, С. 118-119].

Висновки до розділу 1

1. У підрозділі 1.1 досліджуючи питання стану дослідження доктрини права щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, нами було визначено, що проблематика на

доктринальному рівні щодо незаконного заволодіння транспортним засобом носить міждисциплінарний характер. Так, у якості предмету дослідження обиралися як суто кримінально-правові, кримінологічні аспекти загального та спеціального попередження (запобігання) кримінально-протиправної (злочинної) поведінки, пов’язаної з незаконним заволодінням транспортним засобом, так і криміналістичні та кримінально-процесуальні характеристики, зокрема специфічні ознаки складу кримінальних правопорушень (злочинів) проти безпеки руху та експлуатації транспорту, предметом яких є транспортний засіб; характер способів здійснення незаконного заволодіння транспортними засобами. Основні доктринальні засади щодо виокремлення спеціального складу кримінального правопорушення, пов’язаного незаконним заволодінням транспортним засобом, почали активно формуватися після набуття чинності новим Кримінальним кодексом України у 2001 році. Визначаючи в багатьох спеціальних наукових дослідженнях суспільно небезпечне діяння пов'язане із заволодінням транспортним засобом, вчені поступово доходили висновку щодо необхідності подальшого удосконалення кримінального законодавства шляхом надання особливого правового значення об'єктивним, суб'єктивним ознакам та покаранню даного кримінального правопорушення. Наукові дискусії і значний обсяг напрацьованого доктринального масиву відбувся у період незалежності України та стали одним з каталізаторів певних змін за вказаний період до ст. 289 КК України. Проте відповідні доктринальні позиції з цього питання в наукових публікаціях кримінально-правового, кримінологічного, кримінально-процесуального та криміналістичного характеру вимагають нового та більш глибинного дослідження враховуючи виклики сьогодення.

2. У підрозділі 1.2 на підставі генезису кримінально-правових норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом визначено джерела, в яких або зароджувались положення про

кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, або містились їх фрагментарне встановлення. Так, до перших зачатків кримінальної відповідальності за заволодіння у вітчизняному законодавстві можна віднести положення «Руської Правди» про відповідальність за «конову татьбу» або конокрадство. Уложення про покарання кримінальних і виправних 1845 року розглядало конокрадство (як і крадіжку будь-якої іншої робочої худоби) як кваліфікований вид крадіжки та регламентувало посилення покарання за неї. Пунктом в ст. 180 Кримінального кодексу 1922 року, передбачав відповідальність за викрадення коней. На момент прийняття Кримінального кодексу України 1960 року, який почав діяти 1 квітня 1961 року, не містив статей про відповідальність за викрадення коней і про відповідальність за викрадення автомобілів чи інших механічних транспортних засобів. Викрадення автомототранспортного засобу, як самостійна кримінально-правова норма, вперше з'явилася у вітчизняному кримінальному законодавстві у 1965 році після внесення змін та доповнень. Законодавець чітко розмежовував розкрадання та викрадення автомототранспортного засобу, визначаючи різницю у суспільній небезпеці даних злочинів за допомогою суттєво різних санкцій. Указами Президії Верховної Ради України від 12 січня 1983 року і 1 серпня 1985 року кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів була суттєво посилена, а стаття 215-3 КК отримала назву «Угон транспортних засобів». У 1993 році Інститут законодавства Верховної Ради України спільно з Комітетом з питань законності і правопорядку, а також представниками апарату МВС України розробили проект закону щодо посилення відповідності за незаконне заволодіння транспортними засобами, а стаття 215-3 отримала назву «Незаконне заволодіння транспортним засобом». Окремо знайшли втілення положення щодо звільняється від кримінальної відповідальності. Досить детально конкретизувались підстави звільнення особи від кримінальної

відповідальності, що повністю виключало можливості зловживань і використання туманних положень закону особами, які не мають підстав для такого звільнення. 21 вересня 2000 року Верховною Радою України було прийнято Закон «Про внесення змін до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів України і Кодексу України про адміністративні правопорушення у зв'язку з посиленням відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами», яким останні визнані у КК України спеціальним об'єктом злочинних посягань. Нова редакція ст. 215-3 КК України передбачала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто, вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Таким чином, з Кримінального кодексу було виключено поняття угону, як кримінально караного діяння. У Кримінальному кодексі України 2001 року вже був сформований самостійний розділ XI Особливої частини – «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який налічував 17 складів злочинів і в якому були зосереджені всі посягання на безпеку в сфері функціонування транспорту. Внесено низку коректив і в практику застосування цих норм, зокрема, в результаті прийняття Пленумом Верховного Суду України постанов від 24 грудня 1982 року № 7 (зі змінами, внесеними постановами від 28 березня 1986 року № 4, від 4 червня 1993 року № 3 та від 3 грудня 1997 року № 12) «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини та від 23 грудня 2005 року № 14 (із змінами, внесеними постановою від 19 грудня 2008 року № 18) «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». Всі ці зміни були спрямовані на підвищення ефективності боротьби з транспортними злочинами.

Прийнятий у 2001 році КК України передбачив кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у ст. 289, яку було включено до розділу XI Особливої частини КК «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Стаття 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» неодноразово зазнавала змін у 2005, 2008, 2018 та 2020 році. Розвиток кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортних засобів продовжується й на сьогодні, зокрема в межах проекту нового Кримінального кодексу України. Так, проект передбачає положення Книги шостої «Кримінальні правопорушення проти економіки», а саме розділ 6.1. «Кримінальні правопорушення проти власності», який серед інших складів має статтю 6.1.7. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило суттєву майнову шкоду»; статтю 6.1.8. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило значну майнову шкоду»; стаття 6.1.9. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило тяжку майнову шкоду», передбачаються ознаки схожі із ст. 289 КК України, які в майбутньому покликані регулювати суспільні відносини власності без уточнення предмету посягання та схожі на дії, які передбачені у діючій ст. 289 КК України.

3. У підрозділі 1.3. на підставі системно-порівняльного дослідження кримінального законодавства різних країн світу здійснено аналіз особливостей відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, що доводить наступне. Питання кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом у різних країнах вирішується неоднаково. Аналізуючи об'єктивні та суб'єктивні ознаки кримінальних правопорушень, що регулюють кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, а також покарання зазначені у КК зарубіжних країн нами було визначено. Об'єктивні ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом за

законодавством зарубіжних країн суттєво відрізняються від кримінального правопорушення, забороненого ст. 289 КК України. Зокрема, кримінальне законодавство зарубіжних країн визнає караним не незаконне заволодіння транспортним засобом, а незаконне використання. Тобто є відмінності у регламентації відповідальності за це діяння за кримінальним законодавством зарубіжних країн і КК України, які визначаються різним змістом понять «заволодіння» в КК України та «використання» у кримінальних кодексах зарубіжних країн. Як правило, зарубіжний законодавець не відносить незаконне використання транспортного засобу до викрадень, за винятком КК Швеції, де заволодіння автомобілем сприймається як різновид крадіжки. Деякі країни, на відміну України, предметом угону визнають як автомобіль, так і інші транспортні засоби: судно, літальний апарат (КК Норвегії); інше середовище пересування з механічним приводом (КК Швеції). Дуже цікавою для законодавчого досвіду України є позиція законодавця Норвегії, який встановлює відповідальність не лише за незаконне використання транспортного засобу, судна та літального апарату, а й у самостійній нормі визнає кримінальним незаконне використання будь-якого іншого майна. По різному зарубіжні законодавці формулюють і ознаки суб'єктів транспортних злочинів. У більшості країн, які входили до складу колишнього радянського союзу, як і в українському законодавстві, вказується на загальний вік кримінальної відповідальності - з 16 років та знижений - з 14 років (КК Азербайджанської Республіки, КК Республіки Казахстан, КК Республіки Таджикистан, КК Республіки Узбекистан). Також варто зазначити, що серед зарубіжних країн щодо загального віку кримінальної відповідальності за транспортні злочини визначено й інший вік, так КК ФРН, КК Болгарії– з 14 років, КК Швеції, Данії, Швейцарії – з 15 років, у КК Польщі – з 17 років, КК Австралії – з 10 років, КК Франції – з 13 років. Такий широкий діапазон вікових меж кримінальної

відповідальності за транспортні злочини (незаконне заволодіння транспортним засобом), пов’язаний історичними, національно-культурними, правовими традиціями різних країн. Щодо суб'єктивної сторони незаконного заволодіння транспортним засобом, відповідно до кримінального законодавства зарубіжних країн, характеризується виною у формі прямого умислу щодо діяння та необережності щодо наслідків. Тобто це є особливостями закріплення ознак суб’єктивної сторони досліджуваних злочинів. Окрім цього встановлюються й факультативні ознаки суб’єктивної сторони, як мотив та мета злочину. Мотивами незаконного заволодіння транспортним засобом за зарубіжним законодавством зарубіжних країн можуть бути як корисливі, так і особисті. В деяких зарубіжних країнах корисливий мотив незаконного заволодіння транспортним засобом виступає як кваліфікуюча ознака. Щодо санкцій, які передбачають кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом зарубіжних країн, зокрема КК Азербайджанської Республіки, Республіки Узбекистан, Республіки Таджикистан, Республіки Молдова, Республіки Польща, Республіки Болгарія, Королівства Іспанія та порівняння їх із санкціями ст. 289 КК України, визначено, що серед аналізованих КК зарубіжних країн найсуворіше безальтернативне покарання, а саме позбавлення волі закріплюють КК Республіки Узбекистан, КК Республіки Польща, КК Республіки Болгарія. Альтернативні санкції, як і ст. 289 КК України закріплює КК Азербайджанської Республіки, такі як виправні роботи, або обмеження волі або позбавлення волі; КК Республіки Таджикистан штраф, або обмеженням волі або позбавленням волі; КК Республіки Молдова – штраф, або позбавленням волі неоплачуваною працею на користь суспільства. Серед тих країн, що регламентують штраф як вид покарання: КК Королівства Іспанія, КК Республіки Молдова. КК Республіки Таджикистан. Тільки у КК Республіки Болгарія поряд із позбавлення волі законодавець передбачає покарання про

позбавлення права керувати транспортним засобом та з конфіскацією не менш ½ частини майна винного.

РОЗДІЛ 2. ОБ'ЄКТИВНІ ТА СУБ'ЄКТИВНІ ОЗНАКИ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

2.1. Об'єктивні ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом

У науці кримінального права до об'єктивних ознак будь-якого складу кримінального правопорушення традиційно відносять його об'єкт, предмет (за наявності) та об'єктивну сторону кримінального правопорушення.

Не зменшуючи значення родового об'єкту кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України пропонуємо розпочати із дослідження безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Перш за все, маємо звернутися до позиції вчених щодо визначення безпосереднього об'єкту. Так, на думку Касинюка В. І., об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації механічного транспорту [125, С. 795]. Кармазін Ю. А. під безпосереднім об'єктом досліджуваного кримінального правопорушення вважає суспільні відносини, пов'язані з володінням, користуванням та розпорядженням транспортними засобами, а додатковим – життя, здоров'я і власність громадян [259, С. 464]. На думку Фесенка Є. В., основним безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є відносини власності, так як власник втрачає можливість використання своїх прав щодо цього майна [263, С. 13]. Звіряка В. А. таким об'єктом називає порядок користування транспортними засобами, а власність при цьому визнає додатковим обов'язковим об'єктом [72, С. 78]. На думку Максимович Р.Л., основним безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є відносини власності тоді, як безпека функціонування транспортних засобів виступає лише одним із

додаткових факультативних об’єктів цього злочину. Річ у тім, що на сьогодні більшість автомобілів обладнана сигналізаціями, механічними чи іншими протиугінними засобами. Тому незаконні заволодіння транспортними засобами, як правило, вчиняються водіями-професіоналами, які нерідко мають вищий рівень майстерності, ніж власники відповідних транспортних засобів, не перебувають у стані сп’яніння або у хворобливому чи втомленому стані, добре знають технічні характеристики транспортних засобів. Особи, які вчиняють досліджуваний злочин, не діють демонстративно і не бажають привертати до себе увагу, а тому зазвичай не порушують ПДР (далі- Правил дорожнього руху) (не перевищують дозволену швидкість, не ігнорують сигнали і знаки, правильно користуються світловими приборами тощо). Як наслідок, суспільним відносинам, пов’язаним із безпекою руху та експлуатації транспорту (родовий об’єкт кримінальних правопорушень, норми про відповідальність за які об’єднано в розділ XI Особливої частини КК), у результаті вчинення злочину, передбаченого ст. 289 КК, не завжди заподіюється шкода (створюється загроза заподіяння такої шкоди). Натомість власник або законний користувач транспортного засобу в усіх випадках вчинення цього злочину позбавляється права володіти, розпоряджатись чи користуватись таким майном [150, С. 264]. З приводу визначення безпосереднього об’єкту Коржанський М.Й. прямо зазначає, що головною суспільною сутністю цього злочину є позбавлення власника можливості володіти, користуватися і розпоряджатися транспортним засобом як своїм майном, отже «незаконне заволодіння чужим транспортним засобом є посяганням на відносини власності» [96, С. 85].

Отже, відсутня єдність у поглядах науковців з приводу безпосереднього об’єкта незаконного заволодіння транспортним засобом. На наш погляд, при вчиненні даного кримінального правопорушення відносини власності дійсно зазнають шкоди, але це не дає підстав визнавати їх основним безпосереднім

об’єктом. А тому основним безпосереднім об’єктом кримінального правопорушення, яке передбачене ст. 289 КК України, є суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації автомобільного транспорту. При цьому додатковим факультативним об’єктом даного кримінального правопорушення можуть виступати життя, здоров’я та власність особи.

Визначившись з безпосереднім об’єктом незаконного заволодіння транспортних засобів, слід перейти до встановлення його предмета. Предмет цього кримінального правопорушення є обов’язковою ознакою незаконного заволодіння транспортним засобом. Характеризуючи цю ознаку складу кримінального правопорушення, ми виходимо з того, що предметом кримінального правопорушення є річ матеріального світу з певними ознаками, вказаними у законі чи такими, що однозначно витікають з його змісту, пов’язане існуванням цього складу кримінального правопорушення.

В теорії кримінального права майже одностайно виділяють наступні ознаки предмету викрадення: 1) фізичну - підкреслюючи, що предметом викрадення є лише речі матеріального світу, а не ідеї, а також право на майно, виражене у документі чи легітимаційному ознаці; 2) соціальну - яка означає, що ця річ є продуктом трудових зусиль, опредмечена робочою силою; 3) економічну - тобто наявність вартості цієї речі, вираженої в її ціні; 4) юридичну - яка має дві складові, а саме: а) річ комусь належить на законних підставах і б) вона (річ) є чужою для суб’єкта злочину [193, С. 147; 195, С. 24; 257]. Усі ці ознаки притаманні й предмету незаконного заволодіння транспортним засобом. Разом з тим, слід відокремити специфічні його ознаки. На перший погляд це не повинно становити проблем, оскільки в примітці до ст. 286 КК роз’яснюється, що «під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби». Проте у зазначеному переліку предметів маємо

визначити ті що потребують уточнення, а саме «самохідні машини» та «інші механічні транспортні засоби».

Окремого інтересу передбачає доктринальний підхід до встановлення ознак транспортного засобу як перемету кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. Так, в юридичній літературі виділяють такі ознаки транспортного засобу як предмета злочину, передбаченого ст. 289: 1) сертифікованість як продукту промислового виробництва; 2) наявність ідентифікаційних номерів вузлів та агрегатів; 3) обов'язковість державної реєстрації та обліку; 4) самохідність, що забезпечена наявністю двигуна; 5) визначена енергетична потужність; 6) відповідність технічним умовам, нормам і стандартам; 7) експлуатаційна функціональність; 8) придатність для перевезення людей, вантажів або виконання спеціальних робіт; 9) наявність реєстраційних документів і номерних знаків; 10) придатність до експлуатації у сфері дорожнього руху; 11) належність до джерел підвищеної небезпеки; 12) неповна підконтрольність людині в процесі експлуатації; 13) здатність у разі порушення експлуатації завдавати шкоди здоров'ю і життю людини [164, С. 191]. З погляду інкримінування ст. 289 КК щонайменше така ознака із перерахованих вище, як наявність реєстраційних документів і номерних знаків, є факультативною. Крім того, предметом аналізованого злочину варто визнавати не лише промислово виготовлені, а й самостійно сконструйовані транспортні засоби, відповідний правовий статус яких має визначатись експертним шляхом. До ознак транспортного засобу Навроцький В. О. свого часу пропонував віднести наступні з них: 1) приводиться в рух двигуном внутрішнього згорання з робочим об'ємом понад 50 см. куб. або електродвигуном понад 3 кВт; 2) для керування потрібне посвідчення, що видається уповноваженими органами і надає право пересування шляхами загального користування; 3) підлягає періодичному державному технічному

огляду; 4) підлягає обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності [177, С. 734]. Слід зазначити, що наразі проведення періодичного обов'язкового державного технічного огляду транспортного засобу законодавством скасовано і такий огляд власник проводить добровільно. У цілому, погоджуючись із висловленою позицією вказаного науковця, вважаємо за необхідне доповнити її ще однією ознакою, визначеною іншими авторами. Зокрема, Щупаківський Р. В. та Ємельяненко В. В. вважають за необхідне до ознак транспортного засобу, який став предметом злочинного посягання, додати його юридичну характеристику, вказавши, що транспортний засіб повинен бути «чужим» для злочинця [56, С. 10; 278, С. 101]. Така позиція науковців, вважаємо, має свою доцільність і обґрунтованість. З огляду на те, що право власності на транспортний засіб підтверджується відповідними документами (свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, договори купівлі-продажу, дарування, оренди, лізингу, суборенди), суспільною небезпекою, на нашу думку, є не поїздка на чужому транспортному засобі, а вчинення цих дій всупереч волі власника. Адже поїздка на чужому транспортному засобі за згодою власника, проте без документального оформлення цього права, не утворює складу злочину, а тягне лише адміністративну відповідальність, передбачену статтею 126 КУпАП, за керування транспортним засобом водіями, які не мають при собі реєстраційних документів на даний транспортний засіб [83]. Зазвичай, предметом злочинного посягання є чужий механічний транспортний засіб.

Отже, предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, є транспортний засіб, який може мати дві групи ознак. Оскільки транспортний засіб є різновидом майна, то до першої групи ознак слід віднести загальні, що характерні для будь-якого виду майна [84, С. 151]. Але, окрім загальних, транспортний засіб має і свої власні спеціальні ознаки, якими обумовлена можливість заподіяння шкоди відносинам у сфері безпеки

дорожнього руху [60, С. 37-38]. Загальні ознаки предмета кримінального правопорушення можна виділити у три групи: фізичні, соціальні та юридичні ознаки. Так, фізична ознака предмета характеризує його природні властивості, ті, які можна зафіксувати спеціальними технічними засобами чи органами чуття людини [172, С. 101]. Отже, традиційно вважається, що фізична (матеріальна) ознака предмета кримінального правопорушення являє собою доступність будь-якого об'єкта матеріального світу для сприйняття. Доступність сприйняття предмета включає можливість вчинення з ним будь-яких фізичних дій. Предмет має форму, колір, вагу, кількість, об'єм, фізичний стан і відповідає іншим властивостям матеріального тіла. Істотною у визначенні матеріальності предмету є його відокремленість або автономність, що дозволяє вчиняти з ним фізичні дії: переміщати, ховати, передавати тощо, – внаслідок чого не втрачаються його споживчі властивості й цільове призначення [49, С. 21]. Соціальні ознаки предмета є результатом його оцінювання людиною чи суспільством. З точки зору соціальної ознаки предмет кримінального правопорушення характеризується як певна цінність, яка включена до системи відносин між людьми. Речі або інші матеріальні утворення, які не мають цінності (не оцінюються), не можуть бути предметом кримінального правопорушення [172]. У транспортному засобі фізична та соціальна ознаки предмету проявляються наочно [85, С. 149]. Суть його юридичної ознаки полягає в тому, що таке майно є чужим для винного [203, С. 50]. Таким чином, чуже майно є об'єктом права власності, і відповідальність за посягання на нього настає однакова, незалежно від його форми. Для винного чужим є транспортний засіб, який не належав на момент заволодіння винному ні на праві власності, ні на іншому речовому праві, і перебував у фактичному володіння іншої особи. Тобто винний не мав ніяких прав на такий транспортний засіб. Стаття 289 КК України не містить вказівки щодо юридичної належності транспортного засобу.

Але незаконним може бути і заволодіння власним транспортним засобом, якщо останній власник передав у користування іншій особі. Хоча таке заволодіння не тягне кримінальної відповідальності за ст. 289 КК України. Відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом настає лише тоді, коли останній буде чужим для винного [60, С. 39].

Для з'ясування спеціальних ознак транспортного засобу як предмета досліджуваного кримінального правопорушення, слід спочатку визначитися що ж саме слід розуміти під поняттям «транспортний засіб». Згідно з приміткою до ст. 286 КК під транспортними засобами у статтях 286–290 КК слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби. Подібне визначення міститься і у ст. 121 КУпАП. Згідно з п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 1 жовтня 2001 р. № 1306 транспортний засіб – це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт [215].

При цьому в абзаці 1 п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також адміністративні правопорушення на транспорті», до внесення змін та доповнень постановою Пленуму Верховного Суду України від 19 грудня 2008 р. № 18, існувало уточнення, що такі транспортні засоби мають електродвигун потужністю понад 3 кВт чи двигун з робочим об'ємом 50 і більше куб. см. [231, С. 6].

Таким чином, наразі в законодавстві відсутні обмеження щодо робочого об’єму двигуна транспортного засобу як предмета кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Отже, транспортний засіб з електродвигуном вважається механічним за умови, що потужність двигуна більша ніж 3 кВт. Водночас для транспортних засобів з двигуном внутрішнього згоряння жодних обмежень щодо технічних характеристик останнього не передбачено. Такої ж позиції ще раніше притримувався Звіряка В. А., зазначаючи, що транспортні засоби з робочим об’ємом двигуна до 50 куб. см. також мають вважатися предметами посягання, що розглядається. На його думку, неприпустимо, щоб підзаконний акт, тобто Правила дорожнього руху, регулював «застосування норми кримінального права». Науковець вважає, що до предмета незаконного заволодіння транспортним засобом повинні належати всі механічні транспортні засоби, незалежно від його робочого об’єму двигуна та його конструктивних особливостей [71, С. 32-33]. Отже вказана позиція має підстави для схвалення.

Інше на що слід звернути увагу, це вказівка на те що транспортні засоби, про які в йдеться зокрема у ст. 289 КК України, призначені для руху на дорогах, тобто на них поширюють свою дію Правила дорожнього руху. Тому предметом незаконного заволодіння транспортним засобом не може бути повітряний, залізничний, морський та річковий транспорт [60, С. 43-44]. Але, наприклад, Митний кодекс України поділяє транспортні засоби на засоби комерційного призначення, особистого користування, трубопроводи та лінії електропередачі. До транспортних засобів комерційного призначення відносять будь-які судна (у тому числі самохідні та несамохідні ліхтери та баржі, а також судна на підводних крилах), судна на повітряній подушці, повітряне судно, автотранспортний засіб (моторні транспортні засоби, причепи, напівпричепи) чи рухомий склад залізниці, що використовуються в міжнародних перевезеннях

для платного транспортування осіб або для платного чи безоплатного промислового чи комерційного транспортування товарів разом з їхніми звичайними запасними частинами, приладдям та устаткуванням, а також мастилами та паливом, що містяться в їхніх звичайних баках упродовж їхнього транспортування разом із транспортними засобами комерційного призначення. Транспортні засоби особистого користування – це наземні транспортні засоби товарних позицій 8702, 8703, 8704 (загальною масою до 3,5 тони), 8711 згідно з Український класифікатор товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі - УКТ ЗЕД) та причепи до них товарної позиції 8716 згідно з УКТ ЗЕД , плавучі засоби та повітряні судна, що зареєстровані на території відповідної країни, перебувають у власності або тимчасовому користуванні відповідного громадянина та ввозяться або вивозяться цим громадянином у кількості не більше однієї одиниці на кожну товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно [165]. Таким чином, Митний кодекс України дає більш широке визначення поняття транспортного засобу, але предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України , є лише дорожні транспортні засоби. З огляду на викладене, видається за можливе виділити спеціальні ознаки транспортного засобу як предмета незаконного заволодіння транспортним засобом: 1) транспортний засіб є чужим для злочинця; 2) транспортний засіб повинен бути механічним, тобто приводитися в рух двигуном; 3) транспортний засіб повинен бути наземним, тобто призначеним для експлуатації на дорогах загального користування; 4) транспортний засіб має своїм призначенням перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу.

Таким чином, маємо визначити загальні та спеціальні ознаки транспортного засобу як предмету кримінального правопорушення

передбаченого ст. 289 КК України, а саме до загальних: 1) фізична (матеріальна) полягає у доступності будь-якого об'єкта матеріального світу для сприйняття; 2) соціальна полягає у певній цінності, яка включена до системи відносин між людьми; 3) суть юридичної ознаки полягає в тому, що таке майно є чужим для винного. До спеціальних: 1) транспортний засіб є чужим для злочинця; 2) транспортний засіб повинен бути механічним, тобто приводитися в рух двигуном; 3) транспортний засіб повинен бути наземним, тобто призначеним для експлуатації на дорогах загального користування; 4) транспортний засіб має своїм призначенням перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу.

Встановлення відповідних ознак надає підстав визначити наступне поняття транспортного засобу як предмету незаконного заволодіння транспортним засобом – це чужий механічний наземний пристрій, призначений для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу.

Слід також відмітити, що в Україні встановлено особливий порядок реєстрації та обліку транспортних засобів. Окрім того, існує законодавча заборона щодо експлуатації транспорту зі знищеними, підробленими ідентифікаційними номерами чи такими, що не відповідають записам реєстраційних документів. Але предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК, є транспортний засіб незалежно від того, чи зареєстрований він і чи відповідають його ідентифікаційні номери записам у реєстраційних документах.

Слід також звернути увагу на спірні питання. До недавнього часу на практиці суперечливо вирішувалось питання про визнання транспортним засобом як предметом у т. ч. розглядуваного злочину мопедів (мопедом є двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робо-чим об'ємом до 50 куб.

см або електродвигун потужністю до 4 кВт) і велосипедів із таким двигуном. Частина правників надавали на це питання негативну відповідь [30; 55, С. 691; 183, С. 927; 213, С. 10; 266, С. 28]. Серед іншого, звертається увага на те, що частину дефініцію поняття «транспортний засіб» сформульовано як відкритий перелік, а конкретизуючи поняття «мотоцикл», зміст якого розкривається в п. 1.10 ПДР, обмежує зміст узагальнюючого термінологічного звороту «інші механічні транспортні засоби». На прикладі розгляду питання про визнання (невизнання) мопедів предметом відповідних транспортних злочинів ілюструється правило кримінально-правової герменевтики, згідно з яким якщо легальне визначення складається з декількох самостійних відкритих переліків, то кожен із них інтерпретується окремо. При цьому обмеження змісту одного відкритого переліку не поширюється на значення іншого такого переліку [66].

Наступною об'єктивною ознакою яка буде піддана дослідженню є об'єктивна сторона кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України.

Об’єктивна сторона цього кримінального правопорушення виражається в незаконному заволодінні транспортним засобом. Щодо поняття «заволодіння» маємо зазначити наступне. Тлумачні словники визначають заволодіння як взяття у своє повне володіння, опанування, захоплення, привласнення хитрістю або силою тощо [20, С. 381; 191, С. 50], тобто під ним розуміється встановлення панування над кимось або чимось будь-яким способом. Тобто законодавець розкриває поняття «заволодіння» через термін «вилучення». Відповідно до тлумачного словника української мови «вилучити» означає вибирати, видаляти що-небудь звідкись, із складу чогось і т. ін.; забирати що-небудь у когось, конфіскувати [250, С. 426]. Етимологія слів «заволодіння» та «вилучення», віднесених законодавцем у межах ст. 289 КК до числа синонімічних («заволодівати» означає брати у своє володіння, привласнювати, охоплювати

кого-небудь, що-небудь, а «вилучати» – забирати що-небудь у когось, видаляти що-небудь звідкись), виключає пасивну форму вчинення злочину, передбаченого ст. 289 КК [238, С. 34]. У Загальній частині КК України жодного разу не йдеться про «заволодіння». Проте в Особливій частині КК України його вжито у шістнадцяти статтях. У чинному кримінальному законі по-різному здійснюється вказівка на це суспільно небезпечне діяння. В одних випадках законодавець чітко зазначає, що саме потрібно під ним розуміти. Прикладом є ст. ст. 190, 262 (ч. 1), 308 (ч.1), 312 (ч. 1), 313 (ч. 1), 410 (ч. 1) КК України в яких зазначено, зазначено, що під заволодінням варто розуміти і зловживання довірою. Зі змісту ст. ст. 191, 262 (ч. 2), 308 (ч. 2), 312 (ч. 2), 313 (ч. 2), 410 (ч. 2) КК України випливає, що під заволодінням розуміється обернення на свою користь відповідного майна шляхом зловживання службовою особою службовим становищем. У ст. ст. 320 (ч. 2) і 357 (ч. 1) зазначено, що заволодіння може бути здійснено шляхом шахрайства чи зловживання особи своїм службовим становищем. У ст. ст. 187, 206-2, 239-1, 239-2, 297, 393 (ч. 2) КК України ніяк не роз’яснено законодавцем, що охоплюється цим поняттям. У п. 1 примітки до ст. 289 КК України тлумачиться, що під незаконним заволодінням транспортним засобом у цій статті слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їхній волі [127, С. 568-569]. Серед науковців існують така позиція щодо досліджуваного поняття. Так, Ємельяненко В. В., зазначає, що у ст. 289 КК мова йде про фізичне вилучення, коли транспортний засіб фізично переміщається у незаконне володіння злочинця. Саме такі дії можуть заподіювати шкоди безпосередньому об’єкту даного посягання і відносинам власності на транспортний засіб [60, С. 52-53]. Тому не викликає ніяких дискусій твердження про можливість незаконного заволодіння транспортним засобом лише у формі дії, бездіяльність у даному

випадку виключається. Законодавець при визначенні поняття незаконного заволодіння транспортним засобом вказав на протиправний характер такого вилучення. Винний вилучає саме чужий для нього транспортний засіб, тобто не має на нього ніякого передбаченого законом права. Але не може бути визнане незаконним та мати наслідком кримінальну відповідальність за ст. 289 КК України заволодіння транспортним засобом за обставин, які виключають кримінальну протиправність діяння, навіть у випадку вчинення такого діяння всупереч волі власника чи користувача [60, С. 53-54].

Аналіз кримінального законодавства зарубіжних країн здійснений у підрозділі 1.3. надали можливості встановити те, що зарубіжний законодавець замість поняття «заволодіння» закріплює іншу форму діяння, а саме «використання». Так, КК ФРН [283] містить ст. 248 в «Незаконне використання транспортного засобу»; КК Норвегії [115] у § 260 передбачає відповідальність за незаконне використання транспортного засобу. КК Польщі [120] у ст. 289 встановлює, що хто забрав з метою короткотривалого використання чужий транспортний засіб той підлягає покаранню; КК Австрії [108] у § 136 також встановлює відповідальність за неправомірне використання транспортних коштів (ч. 1); КК Швеції [142] передбачена у главі 8, яка називається «Про крадіжці, грабежі, розбої та інших злочинах, пов'язаних із викраденням майна». Законодавець Швеції, у ст. 7 визначає: «Особа, яка незаконно бере або використовує механічний транспортний засіб чи інший засіб пересування з механічним приводом, що належить іншій особі, підлягає покаранню...». На наш погляд, відповідний досвід може бути перейнятий до ст. 289 КК України. Розкриття відповідного поняття визначається як - застосовувати, вживати що-небудь з користю, користуватися чимсь [251, С. 304]. Як на наш погляд, визначене у словнику тлумачення поняття «використання» передає зміст діяння кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. Отже,

враховуючи етимологічне значення поняття «використання» та досвід зарубіжних країн щодо закріплення відповідного діяння, маємо запропонувати зміни до ст. 289 КК України у такій редакції: «Незаконне використання транспортного засобу».

Особливого інтересу передбачає закріплене у ч. 1 ст. 289 КК діяння виражене через поняття «незаконне заволодіння». Тому при дослідженні об'єктивної сторони даного кримінального правопорушення потрібно встановити зміст цього поняття та з'ясувати, яке заволодіння слід вважати «незаконним».

Як вже зазначалось у п. 1 примітки до ст. 289 КК України під незаконним заволодінням транспортним засобом необхідно розуміти протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Подібне, але дещо ширше визначення зазначеного поняття наводиться у постанові 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 р. № 14. Відповідно до п. 15 даної Постанови, незаконне заволодіння транспортним засобом слід розуміти як умисне, протиправне вилучення його з будь-якою метою у власника або законного користувача всупереч їх волі (з місця стоянки чи під час руху) шляхом запуску двигуна, буксирування, завантажування на інший транспортний засіб, примусового відсторонення зазначених осіб від керування, примушування їх до початку чи продовження руху тощо [210].

Відносно форм, в яких може бути виражене незаконне заволодіння транспортним засобом, серед учених немає єдиної точки зору. Так, як свідчить практика, дії щодо незаконного заволодіння транспортним засобом можуть виражатися у двох формах: 1) незаконного заволодіння транспортним засобом

лише для тимчасового його використання (переміщення учасників організованих злочинних угрупувань для будь-яких цілей, у тому числі для вчинення інших кримінальних правопорушень) або для задоволення особистих потреб, що виникли у винного (винних) осіб; 2) незаконного заволодіння транспортним засобом, що пов'язане з оберненням його на свою користь або користь інших осіб [182, С. 599].

Спосіб незаконного заволодіння транспортним засобом може бути таємним або відкритим; злочин може вчинятись шляхом обману чи зловживання довірою (ч. 1 ст. 289 КК), із застосуванням насильства або погроз, з використанням службового становища тощо. Обраний зловмисником спосіб незаконного заволодіння транспортним засобом охоплюється ст. 289 КК і додаткової кваліфікації за статтями КК, що описують ті чи інші кримінальні правопорушення проти власності, не потребує.

Отже, розкриємо детально кожен із зазначених способів незаконного заволодіння транспортним засобом.

Зміст таємності у кримінальному праві традиційно розкривається за допомогою двох критеріїв – об'єктивного та суб'єктивного. Об'єктивний критерій, стосуючись зовнішньої обстановки і ставлення до скоєного з боку потерпілого та інших осіб, означає, що заволодіння транспортним засобом буде таємним, якщо воно вчиняється:

1) за відсутності будь-яких осіб – власників, очевидців, осіб, у володінні чи під охороною яких знаходиться транспортний засіб, або 2) у присутності:

а) інших осіб (у т. ч. власників та осіб, у володінні чи під охороною яких знаходиться транспортний засіб), але непомітно для них; б) сторонніх осіб, які у зв'язку з фізичними чи психічними особливостями (малолітній вік, психічна хвороба, стан сп'яніння, перебування у стані гіпнозу тощо) не могли правильно оцінити і розуміти характер і значення своїх дій або керувати ними, були не

здатні дати належну оцінку заволодінню транспортним засобом; в) осіб, на потурання з боку яких злочинець розраховує з тих чи інших підстав (дружні або родинні стосунки тощо); г) сторонніх осіб, які в конкретній ситуації не мають чіткого уявлення про правовий режим транспортного засобу, що вилучається (його належність, повноваження винного тощо) та, як наслідок, переконані в правомірності дій, що насправді означають незаконне заволодіння транспортним засобом. При цьому для введення сторонніх осіб в оману винний може використовувати обставини, що об'єктивно склалися на момент протиправного вилучення транспорт-ного засобу, або за допомогою різних засобів (наприклад, шляхом використання спеціального одягу) створювати у сторонніх осіб враження про правомірність своїх дій.

Суб'єктивний критерій таємності, відображаючи внутрішнє ставлення винного до вчиненого, означає прагнення діяти непоміченим іншими особами, таким чином, щоб не зустріти будь-якого опору. Суб'єктивний критерій є визначальним при вирішенні питання про таємність чи відкритість незаконного заволодіння транспортним засобом.

Таємність вилучення має місце не лише тоді, коли воно здійснюється у відсутності потерпілого чи інших осіб, а й тоді, коли воно відбувається в їхній присутності за умови, що винна особа не знає про це чи вважає, що робить це непомітно для них (фактична помилка).

Особа, заволодіваючи транспортним засобом, вилучаючи його з приміщення, за яким ведеться відеоспостереження, для того, щоб залишитись невпізнаною, може тим чи іншим чином приховувати своє обличчя (наприклад, діяти в масці), однак ця обставина сама по собі не впливає на оцінку її дій як таких, що вчинені відкрито або таємно. Так, якщо особа вважає, що за її незаконними діями спостерігають, то суб'єктивний критерій таємності відсутній, а вчинене має розцінюватись як відкрите заволодіння транспортним

засобом. Якщо ж винний, знаючи про відеоспостереження, в той чи інший спосіб припиняє його (наприклад, пошкоджує відповідний пристрій) і вважає, що тепер за його діями ніхто не спостерігає, то вчинене має розцінюватись як таємне заволодіння транспортним засобом (зокрема, навіть якщо спостереження продовжує здійснюватися за допомогою непошкоджених пристроїв).

В криміналістичній літературі також виділяє одним із різновидів заволодіння транспортними засобами – таємне заволодіння, тобто крадіжка, включена до криміналістичної характеристики крадіжок, як один з різновидів крадіжки. Так, Шепітько В.Ю. незаконне заволодіння транспортним засобом охоплює поняттям «крадіжка» та розглядає його як один з її видів [99]. Скригонюк М.І. також незаконне заволодіння транспортним засобом називає «крадіжкою транспортних засобів» і класифікує його як спосіб крадіжки, що не пов’язаний з проникненням у приміщення [249].

Відкрите заволодіння транспортним засобом відбувається у присутності потерпілого або інших осіб, які усвідомлюють протиправний характер дій винної особи, яка, своєю чергою, усвідомлює, що її дії помічені та оцінюються як зло-чин. У цьому разі винний прагне діяти відкрито, ігноруючи можливий опір з боку потерпілого та інших сторонніх осіб. При цьому немає значення, чи вживали вказані особи заходів для того, щоб покласти край незаконному заволодінню транспортному засобу. Останнє вчиняється заздалегідь очевидно, помітно для інших осіб, і така відкритість підвищує суспільну небезпеку відкритого заволодіння транспортним засобом порівняно з таємним заволодінням, адже винний не приховує свого наміру протиправно заволодіти транспортним засобом проти волі його власника (користувача), а також ігнорує думку очевидців.

Обман – це повідомлення неправдивої інформації або приховування тієї інформації, яка мала бути повідомлена, з метою заволодіння транспортним

засобом. Обман може бути вчинено шляхом як активної (вчинення будь-яких дій щодо повідомлення неправдивої інформації), так і пасивної поведінки винного (неповідомлення тієї інформації, яка відповідно до закону або договору мала бути повідомлена), що призводить до введення іншої особи в оману або закріплює вже існуючу помилку цієї особи. Ця ознак не передбачена прямо законодавцем як спосіб вчинення кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України, проте це допускає Верховний Суд України. Разом із тим, не завжди така позиція найвищого судового органу є безспірною. Верховний Суд України вважає, що незаконне заволодіння транспортним засобом може бути вчинено будь-яким способом, у тому числі і шляхом обману [212; 230]. Максимович Р., аргументує сумнівність такої позиції, зокрема, зазначає: в п. 1 примітки до ст. 289 КК України вказано, що під незаконним заволодінням транспортним засобом у цій статті варто розуміти, вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Вирішуючи питання щодо способів незаконного заволодіння транспортним засобом, потрібно звернути увагу на наявне словосполучення «всупереч їх волі». Видається, що змістове навантаження словосполучення «всупереч їх волі» є іншим, ніж «проти їх волі». Коли певне суспільно небезпечне діяння вчиняється проти волі потерпілої особи, то остання про це не знає, а тому її воля не враховується. В тому разі, коли суспільно небезпечне діяння вчиняється всупереч волі потерпілої особи, то вона знає і усвідомлює цей факт. Воля такої особи ігнорується і нехтується. В тому разі, коли має місце заволодіння майном особи шляхом шахрайства, то потерпіла особа ніби за власним волевиявленням, яке несправжнє, а спотворене обманом чи зловживанням довірою зі сторони шахрая, передає майно. Факт протиправності заволодіння майном у момент вчинення дії не усвідомлюється ні особою, яка передає майно шахраю, ні

іншими сторонніми особами. Тобто, під час шахрайства також не можна вважати, що заволодіння майном відбувається всупереч волі потерпілої особи [152, С. 97–98].

Зловживання довірою характеризується наявністю довірчих стосунків, які склались з тих чи інших підстав між винною особою і потерпілим, загалом не стосуються його певного майна та які недобросовісно використовуються винуватим для заволодіння транспортним засобом. Довірчі стосунки між людьми можуть виникати внаслідок фактичних або юридичних обставин – особистого знайомства, родинних або дружніх зв'язків, рекомендацій інших осіб, зовнішньої обстановки, цивільно-правових або трудових відносин, професійного або службового становища, становища опікуна або піклувальника тощо. При зловживанні довірою потерпілий сподівається на «нешкідливу» для нього поведінку винного.

На думку Альошина Д.П., способи незаконного заволодіння транспортним засобом можна класифікувати згідно з кількома різними варіантами розвитку подій відносно впливу на волю потерпілої особи (власника, законного користувача, охоронця стоянки та інших). Зазначена в законі конструкція «всупереч волі власника чи законного користувача транспортного засобу» може включати наступні групи способів вчинення цього злочину: 1. Способи, пов'язані з ігноруванням волі потерпілої особи. 2. Способи, пов'язані з придушенням волі потерпілого. 3. Способи, пов'язані з фальсифікацією волі потерпілого. При цьому автор розкриває сутність кожного способу та доходить висновку про те, що правильне встановлення способу незаконного заволодіння транспортним засобом має істотне значення для кваліфікації цього кримінального правопорушення. Проте, законодавче визначення поняття незаконного заволодіння транспортним засобом, яке дається у п. 1 примітки до ст. 289 КК України не охоплює всіх можливих способів вчинення цього

злочину. На підставі викладеного пропонує у п. 1 примітки до ст. 289 КК після слів «… вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі» додати «або встановлення контролю над транспортним засобом» [3].

Отже, об'єктивними ознаками кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК є об'єкт та об'єктивна сторона кримінального правопорушення. Відносно безпосереднього об’єкта незаконного заволодіння транспортним засобом відсутня єдність у поглядах науковців. Вважаємо, що при вчиненні даного кримінального правопорушення відносини власності дійсно зазнають шкоди, але це не дає підстав визнавати їх основним безпосереднім об’єктом. А тому основним безпосереднім об’єктом кримінального правопорушення, яке передбачене ст. 289 КК України, є суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації автомобільного транспорту. При цьому додатковим факультативним об’єктом даного кримінального правопорушення можуть виступати життя, здоров’я та власність особи. Доктринальний підхід до встановлення ознак транспортного засобу як перемету кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України надав можливості визначити загальні та спеціальні ознаки транспортного засобу як предмету кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. До загальних: 1) фізична (матеріальна) полягає у доступності будь-якого об’єкта матеріального світу для сприйняття; 2) соціальна полягає у певній цінності, яка включена до системи відносин між людьми; 3) суть юридичної ознаки полягає в тому, що таке майно є чужим для винного. До спеціальних: 1) транспортний засіб є чужим для злочинця; 2) транспортний засіб повинен бути механічним, тобто приводитися в рух двигуном; 3) транспортний засіб повинен бути наземним, тобто призначеним для експлуатації на дорогах загального користування; 4) транспортний засіб має

своїм призначенням перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу. На підставі зазначених ознак забороновано наступне поняття транспортного засобу. Предметом незаконного заволодіння транспортним засобом є чужий механічний наземний пристрій, призначений для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу. Об'єктивна сторона кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України виражається в незаконному заволодінні транспортним засобом. На підставі етимологічного аналізу, дослідження кримінально-правових норм зарубіжних країн, які містять відповідний термін «використання», запропоновано заміна поняття «заволодіння» на «використання» у такій редакції: «Незаконне використання транспортного засобу». Такий виклад діяння в подальшому усуне протиріччя при кваліфікації тих кримінальних правопорушень які мають схоже діяння, зокрема кримінальних правопорушень проти власності.

Надано кримінально-правову характеристику способів незаконного заволодіння транспортним засобом, до яких можна віднести таємне, відкрите, обманом та зловживання довірою. Зміст таємності у кримінальному праві традиційно розкривається за допомогою двох критеріїв – об’єктивного та суб’єктивного. Об’єктивний критерій, стосуючись зовнішньої обстановки і ставлення до скоєного з боку потерпілого та інших осіб, означає, що заволодіння транспортним засобом буде таємним, якщо воно вчиняється: 1) за відсутності будь-яких осіб – власників, очевидців, осіб, у володінні чи під охороною яких знаходиться транспортний засіб, або 2) у присутності: а) інших осіб (у т. ч. власників та осіб, у володінні чи під охороною яких знаходиться транспортний засіб), але непомітно для них; б) сторонніх осіб, які у зв’язку з фізичними чи психічними особливостями (малолітній вік, психічна хвороба, стан сп’яніння, перебування у стані гіпнозу тощо) не могли правильно оцінити і

розуміти характер і значення своїх дій або керувати ними, були не здатні дати належну оцінку заволодінню транспортним засобом; в) осіб, на потурання з боку яких злочинець розраховує з тих чи інших підстав (дружні або родинні стосунки тощо); г) сторонніх осіб, які в конкретній ситуації не мають чіткого уявлення про правовий режим транспортного засобу, що вилучається (його належність, повноваження винного тощо) та, як наслідок, переконані в правомірності дій, що насправді означають незаконне заволодіння транспортним засобом. При цьому для введення сторонніх осіб в оману винний може використовувати обставини, що об'єктивно склалися на момент протиправного вилучення транспорт-ного засобу, або за допомогою різних засобів (наприклад, шляхом використання спеціального одягу) створювати у сторонніх осіб враження про правомірність своїх дій. Відкрите заволодіння транспортним засобом відбувається у присутності потерпілого або інших осіб, які усвідомлюють протиправний характер дій винної особи, яка, своєю чергою, усвідомлює, що її дії помічені та оцінюються як зло-чин. У цьому разі винний прагне діяти відкрито, ігноруючи можливий опір з боку потерпілого та інших сторонніх осіб. При цьому немає значення, чи вживали вказані особи заходів для того, щоб покласти край незаконному заволодінню транспортному засобу. Останнє вчиняється заздалегідь очевидно, помітно для інших осіб, і така відкритість підвищує суспільну небезпеку відкритого заволодіння транспортним засобом порівняно з таємним заволодінням, адже винний не приховує свого наміру протиправно заволодіти транспортним засобом проти волі його власника (користувача), а також ігнорує думку очевидців. Обман – це повідомлення неправдивої інформації або приховування тієї інформації, яка мала бути повідомлена, з метою заволодіння транспортним засобом. Обман може бути вчинено шляхом як активної (вчинення будь-яких дій щодо повідомлення неправдивої інформації), так і пасивної поведінки винного

(неповідомлення тієї інформації, яка відповідно до закону або договору мала бути повідомлена), що призводить до введення іншої особи в оману або закріплює вже існуючу помилку цієї особи. Зловживання довірою характеризується наявністю довірчих стосунків, які склались з тих чи інших підстав між винною особою і потерпілим, загалом не стосуються його певного майна та які недобросовісно використовуються винуватим для заволодіння транспортним засобом. Довірчі стосунки між людьми можуть виникати внаслідок фактичних або юридичних обставин – особистого знайомства, родинних або дружніх зв'язків, рекомендацій інших осіб, зовнішньої обстановки, цивільно-правових або трудових відносин, професійного або службового становища, становища опікуна або піклувальника тощо. При зловживанні довірою потерпілий сподівається на «нешкідливу» для нього поведінку винного. Проте способи незаконного заволодіння транспортним засобом можна класифікувати згідно з кількома різними варіантами розвитку подій відносно впливу на волю потерпілої особи (власника, законного користувача, охоронця стоянки та інших). 1) способи, пов'язані з ігноруванням волі потерпілої особи; 2) способи, пов'язані з придушенням волі потерпілого; 3) способи, пов'язані з фальсифікацією волі потерпілого.

2.2. Суб'єктивні ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом

Всебічна характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами не може обмежуватися встановленням лише об'єктивних ознак цього кримінально протиправного діяння. Взаємозв'язок і взаємообумовленість об'єктивної та суб'єктивної сторін складу кримінального правопорушення є безперечними і мають неабияке значення для вирішенні питання про зміст умислу особи, яка вчинила кримінальне правопорушення, оскільки суб'єктивна

сторона, будучи дзеркальним відбиттям об’єктивної, породжує, спрямовує й регулює останню. Об’єктивна сторона кримінального правопорушення, як правило, спочатку відображається у свідомості особи в ідеальній формі, а потім уже тією чи іншою мірою здійснюється насправді [203, С. 137]. Отже, визначившись із об’єктивними ознаками незаконного заволодіння транспортними засобами, необхідно визначитись і з його суб’єктивними ознаками, для встановлення яких необхідно дослідити суб’єктивну сторона та суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України.

Диспозиція ст. 289 КК не містить прямої вказівки щодо ознак суб’єктивної сторони даного кримінального правопорушення. Але в п. 1 примітки до цієї статті розкривається поняття незаконного заволодіння транспортним засобом, під яким розуміють вчинене з будь-якою метою, будь-яким способом, умисне, протиправне вилучення транспортного засобу у власника або користувача всупереч їх волі. З цього слідує, що дане кримінальне правопорушення вчиняється лише умисно. Але важливо також визначити вид такого умислу. Варто зауважити, що законодавчі визначення умислу побудовані відносно кримінальних правопорушень з матеріальним складом. Але незаконне заволодіння транспортним засобом відноситься до кримінальних правопорушень з формальним складом. Особливістю таких кримінальних правопорушень є те, що вони визнаються законодавцем закінченими з моменту вчинення зазначеного у законі діяння і не потребують обов’язкового встановлення суспільно небезпечних наслідків такого діяння. Їх законодавче визначення є таким, що наслідки, які настають або можуть настати, знаходяться за межами необхідних ознак об’єктивної сторони складу кримінального правопорушення. А тому ставлення суб’єкта до них (бажав їх або, навпаки, не бажав) значення для констатації в діянні особи складу кримінального правопорушення не має. Проте така обставина (зокрема, коли особа не бажала

настання наслідків) не виключає умисної вини. Наслідки цих діянь знаходяться за межами основного складу кримінального правопорушення і можуть мати значення лише як кваліфікуюча ознака чи навіть самостійне кримінально протиправне діяння. Такі наслідки можуть бути різними, їх винний може передбачати, бажати чи не бажати [107, С. 185]. Отже, вина у кримінальних правопорушеннях, що мають формальний склад, у тому числі і незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 1 ст. 289 КК України), може бути лише у формі прямого умислу. У такому випадку теорія і практика кримінального права вимушені скорочувати законодавчу формулу вини у кримінальних правопорушеннях із формальним складом, що свідчить про очевидну колізію між законодавчою формулою вини та теорією і практикою. Слід зазначити, що деякі науковці все ж таки допускають непрямий умисел у кримінальних правопорушеннях з формальним складом, але їх аргументи є недостатньо переконливими. Важко собі уявити ситуацію, коли особа, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер свого діяння (і, відповідно, вчиняючи його), в той же час не бажає його вчинення, але свідомо припускає це діяння. Інтелектуальна ознака при прямому умислі полягає в усвідомленні особою не лише фактичних ознак вчиненого нею діяння, а і його суспільно небезпечний характер [107, С. 182]. Тобто винний усвідомлює, що вчиняє посягання на охоронювані законом про кримінальну відповідальність відносини у сфері безпеки дорожнього руху та відносини власності на транспортний засіб. Також винний має уявлення про всі ознаки предмета кримінального правопорушення (транспортного засобу) та розуміє, що вчиняє таке заволодіння незаконно, поза волею чи всупереч волі власника (володільця чи законного користувача). За відсутності такого усвідомлення відсутньою буде і суб’єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України [60, С. 79].

Вольова ознака прямого умислу в законі виражена через бажання особи настання суспільно небезпечних наслідків її діяння (дії чи бездіяльності). Але оскільки у КК України поняття умислу сформульоване по відношенню до кримінальних правопорушень з матеріальним складом, то вольова ознака прямого умислу у кримінальних правопорушеннях з формальним складом має визначатися виходячи з психічного ставлення винної особи до вчиненого нею діяння (дії чи бездіяльності) [107, С. 185]. Так, при здійсненні з прямим умислом незаконного об'єктивно існуючу суспільну небезпечність та протиправність діяння, а й бажає вчинити зазначене діяння. Таким чином, зміст прямого умислу при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК , полягає в інтелектуальному та вольовому ставленні особи до вчиненого нею діяння. Саме вина виступає єдиною обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони будь-якого складу кримінального правопорушення. Але незважаючи на таку її значну роль, вона не відповідає на питання для чого й чому винний вчинив кримінальне правопорушення. Це питання може бути вирішене лише за допомогою таких ознак суб'єктивної сторони, як мета та мотив. Більше того, зміст самої вини багато в чому визначається як мотивом, так і метою кримінального правопорушення.

Мета являє собою уявлення особи про необхідний для неї результат, який вона бажає досягти. Мотивом є внутрішнє спонукання вчинку людини, яке дає змогу більш глибоко розкрити психічне відношення особи до вчиненого нею діяння. Зміст мети та мотиву кримінального правопорушення визначається антисоціальною спрямованістю. Мета допомагає встановити заради досягнення якого результату особа вчиняє кримінальне правопорушення, а мотив – чому вона так вчиняє. На відміну від вини, мета і мотив є факультативними ознаками у структурі суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення. Як

обов’язкові ознаки вони виступають лише тоді, коли прямо передбачені у диспозиціях статей чи однозначно випливають з їх змісту [6, С. 177].

Дослідження матеріалів слідчої та судової практики дало змогу переконатися, що мотиви незаконного заволодіння транспортним засобом є корисливі. Так, вироком Новомосковського міськрайонного суду Дніпропетровської області від 5 жовтня 2023 року встановлено, що 29 березня 2023 року приблизно о 20 годині 00 хвилин ОСОБА_4 знаходився поблизу будинку №2 по вул. Волонтерській м. Новомосковську Дніпропетровської області, де побачив залишений без нагляду транспортний засіб марки «ВАЗ - 21013», зеленого кольору, державний реєстраційний номер НОМЕР_1 , який належить ОСОБА_5 . В цей час у останнього виник злочинний умисел на незаконне заволодіння вказаним транспортним засобом. Реалізуючи свій злочинний умисел, ОСОБА_4 29 березня 2023 року, приблизно о 20 годині 20 хвилин, знаходячись за вище вказаною адресою, діючи умисно, з корисливих мотивів, впевнившись, що за його злочинними діями ніхто не спостерігає, усвідомлюючи суспільно - небезпечний характер своїх дій, передбачаючи та бажаючи настання суспільно - небезпечних наслідків, підійшов до транспортного засобу марки «ВАЗ - 21013», зеленого кольору, державний реєстраційний номер НОМЕР_1 , шляхом відчинення дверей автомобіля, бажаючи довести свій прямий умисел до кінця, всупереч волі власника, за допомогою троса підчепив вказаний автомобіль до свого автомобіля марки «DAEWOO» моделі «Nexia» державний номерний знак НОМЕР_2 . (повний текст в Додатках).

Вироком Броварського міськрайонного суду Київської області 10 листопада 2023 року встановлено, що за змістом обвинувального акту та угоди про визнання винуватості 02 липня 2023 року, більш точного часу не встановлено, ОСОБА_6 , перебуваючи в невстановленому місці, під час спілкування з ОСОБА_5 запропонував останньому вчинити кримінальне правопорушення, а саме: незаконно заволодіти транспортним

засобом належним ОСОБА_10 легковим автомобілем марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5», реєстраційний номер НОМЕР_1 , ідентифікаційний номер НОМЕР_2 , 1998 року випуску, що на підставі довіреності перебував у постійному користуванні ОСОБА_4 , та знаходився за адресою: АДРЕСА_3 , на що ОСОБА_5 погодився. Вступивши таким чином у попередню змову, спрямовану на вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом, ОСОБА_6 та ОСОБА_5 заздалегідь домовилися, що кожен із них прийматиме участь у вчиненні запланованого злочину та вчинить необхідні дії для заволодіння чужим майном.

Після чого, 02 липня 2023 року близько 06 год. 39 хв. обвинувачені, діючи за попередньою змовою групою осіб, з метою вчинення кримінального правопорушення, переслідуючи корисливий мотив та з метою незаконного заволодіння транспортним засобом, на належному ОСОБА_11 легковому автомобілі марки «Volkswagen» моделі «Touareg», реєстраційний номер НОМЕР_3 , прибули до паркувального майданчику магазину «РЦ Маркет», що по бульв. Незалежності, 16А в м. Бровари Київської області, де в період часу з 06 год. 39 хв. по 06год. 48 хв. ОСОБА_6 та ОСОБА_5 , не маючи дозволу власника на експлуатацію транспортного засобу, всупереч волі потерпілого ОСОБА_4 , шляхом пошкодження запірних пристроїв передніх пасажирських та водійських дверей за допомогою невстановленого досудовим розслідуванням твердого предмету проникли до салону автомобіля марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5», реєстраційний номер НОМЕР_1 , ідентифікаційний номер НОМЕР_2 , 1998 року випуску, чорного кольору(повний текст в Додатках).

Вироком Ананьївського районного суду Одеської області від 31 жовтня 2024 року встановлено, що 08 березня 2024 року близько 22 години 00 хвилин ОСОБА_4 , переслідуючи корисливий мотив, направлений на таємне викрадення чужого майна, задля власного збагачення, шляхом відкриття хвіртки

в паркані, проник на подвір`я території домоволодіння ОСОБА_8 за адресою: АДРЕСА_3 . В подальшому, у цей же день та час ОСОБА_4 у період воєнного стану, який введено в Україні відповідно до указу Президента України №64/2022 від 24.02.2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженого Законом України №2102-IX від 24.02.2022 та продовженого відповідно до Указів Президента України №133/2022 від 14.03.2022 (затвердженого Законом України від 15.03.2022 №2119-IX), №259/2022 від 18.04.2022 (затвердженого Законом України від 21.04.2022 №2212-IX), № 341/2022 від 17.05.2022 (затвердженого Законом України від 22.05.2022 №2263-IX від 22.05.2022) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 23 серпня 2022 року строком 90 діб, №757/2022 від 07.11.2022 (затвердженого Законом України від 16.11.2022 №2738-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 21 листопада 2022 року строком 90 діб, №58/2023 від 06.02.2023 (затвердженого Законом України від 07.02.2023 №2915-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 19 лютого 2023 року строком 90 діб, №254/2023 від 01.05.2023 (затвердженого Законом України від 02.05.2023 № 3057-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 20 травня 2023 року строком 90 діб, №451-2023 від 26.07.2023 (затвердженого Законом України від 27.07.2023 №3275-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 18 серпня 2023 року строком 90 діб, №734-2023 від 06.11.2023 (затвердженого Законом України від 08.11.2023 №3429-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 16 листопада 2023 року строком 90 діб, №49/2024 від 05.02.2024 (затвердженого Законом України від 06.02.2024 №3564-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 14 лютого 2024

року строком 90 діб, реалізуючи свій злочинний умисел, направлений на таємне викрадення чужого майна, з метою особистого збагачення, з корисливих мотивів, умисно, діючи з урахуванням сприятливої для нього обстановки, яка на переконання ОСОБА_4 виключала можливість втручання власника чи сторонніх осіб, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, передбачаючи суспільно небезпечні наслідки і бажаючи їх настання, за допомогою підручних засобів, а саме дерев`яної палиці розбив скло на вхідних метало-пластикових дверях будинку, а також розбив скло на метало-пластиковому вікні, після чого через отвір розбитого вікна проник до однієї з кімнат вище вказаного будинку, звідки таємно викрав належний ОСОБА_8 ноутбук, марки «Lenovo G550», без акумуляторної батареї та зарядного пристрою, вартістю 1600 гривень (одна тисяча шістсот гривень 00 копійок) та жіночу сумку, виготовлену зі штучної шкіри, вартістю 399,75 гривень (триста дев`яносто дев`ять гривень 75 копійок). Продовжуючи свій злочинний умисел, в цей же день та час ОСОБА_4 , шляхом відчинення незапертих вхідних воріт, проник до гаражу на території вище вказаного домоволодіння, звідки таємно викрав, належні ОСОБА_8 дві пластикові каністри, ємкістю 20 літрів кожна, вартістю 50 гривень 00 копійок за одну каністру, на загальну суму 100 гривень, заповнені бензином, в загальній кількості 40 літрів бензину, марки А-95 на загальну суму 2061 гривня 60 копійок (дві тисячі шістдесят одна гривня 60 копійок), після чого ОСОБА_4 залишив територію вищевказаного домоволодіння та викраденим майном розпорядився на власний розсуд. Своїми умисними діями ОСОБА_4 завдав потерпілому ОСОБА_8 матеріальну шкоду на суму 4161 (чотири тисячі сто шістдесят одна) гривня 35 копійок (повний текст в Додатки А). Окрім зазначених вироків, нами підтверджується наявність конкретного визначення корисливого мотиву й у інших вироках (Додаток А).

Отже, при незаконному заволодінні транспортним засобом з корисливих мотивів, винна особа бажає або тимчасово використати останній у своїх інтересах, або ж обернути його на свою користь та отримати матеріальну вигоду для себе чи інших осіб. Корисливий мотив при оберненні транспортного засобу на свою користь має зміст аналогічний змісту корисливого мотиву при вчиненні таких кримінальних правопорушень проти власності, як крадіжка, грабіж чи розбій. Матеріальна користь, вигода у такому випадку досягається злочинцем, коли він чи інші особи отримують можливість володіти, розпоряджатися чи користуватися транспортним засобом як своїм власним, а власник при цьому втрачає таку можливість. Якщо мета користування за призначенням не ставиться, такий транспортний засіб намагаються якнайшвидше розібрати на запчастини чи продати [60, С. 84], або ж повернути власнику за винагороду.

Проте не слід виключати й інші мотиви, зокрема особисті. Виходячи з конструктивних особливостей транспортного засобу як предмета даного кримінального правопорушення особисті мотиви можна розподілити на два види: а) мотиви, які задовольняються самим результатом незаконного заволодіння транспортним засобом (помста, бажання перевезти вантаж чи доїхати до певного місця, користь тощо); б) мотиви, які задовольняються лише процесом поїздки суб'єкта на викраденому транспортному засобі (наприклад, просто покататися, зміцнити чи підвищити свій авторитет серед оточуючих) [60, С. 84].

Стосовно мети кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК, то відповідно до примітки зазначеної статті незаконне заволодіння транспортним засобом може вчинятися з будь-якою метою. Тому, з позиції законодавця, мета досліджуваного кримінального правопорушення не є обов'язковою ознакою його суб'єктивної сторони. На думку Ємельяненка В. В., незаконне заволодіння транспортним засобом може вчинятися як з метою його

тимчасового використання, так і з метою обернення на свою чи користь інших осіб. Мета обернути транспортний засіб на свою чи користь інших осіб є корисливою. При вчиненні кримінального правопорушення суб'єкт прагне стати власником викраденого транспортного засобу, отримати певну майнову вигоду, протиправно збагатитися. Тобто винний прагне використовувати такий транспортний засіб у власних цілях, для продажу чи розукомплектувати [60, С. 92]. Вказівка законодавця на те, що досліджуване кримінальне правопорушення може бути вчинене з будь-якою метою, наштовхнуло окремих криміналістів на висновок, що його мотив і мета на кваліфікацію не впливають [39, С. 208; 162, С. 66]. Можливо тому деякі органи досудового слідства й суди, кваліфікуючи дії винних за ст. 289 КК, не досліджують мету, що переслідував винний, відтворюючи в процесуальних документах законодавче формулювання, а саме – часто вказується, що вчинене «незаконне заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою»[60, С. 96]. Козак В.М., вказує й на те, що такий підхід є не зовсім правильним. Мета, яку переслідувала особа при вчиненні незаконного заволодіння транспортним засобом, має значення як для індивідуалізації покарання, так і для кваліфікації вчиненого. Мета також може впливати на необхідність додаткової кваліфікації. Крім того наголошують на тому, що викрадення транспортного засобу з метою створення «двійника» чи «конструктора» є більш суспільно небезпечним діянням, ніж викрадення з метою покататися чи навіть для розбору на запчастини. Тому за таке діяння потрібно щонайменше призначати більш суворе покарання. Звичайно, довести, що транспортний засіб викрадався саме з цією метою, якщо при цьому ще не було вчинено будь-яких дій з метою його перетворення, на практиці досить складно. Хоча така потреба, як правило, й не виникає, оскільки мова про відповідальність за незаконний обіг «двійників» чи «конструкторів» йде лише тоді, коли правоохоронці виявляють незаконно створений транспортний засіб.

Але зважаючи на високу латентність знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу, краще попередити викрадення з вказаною метою, ніж бути поставленим перед фактом багаторічного використання транспортного засобу з такою підробкою та мати справу з іншими супутніми кримінальними правопорушеннями (шахрайство, використання такого транспортного засобу для вчинення розбоїв тощо) [88, С. 68]. Тому вищезазначене свідчить про доцільність встановлення кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане зі знищенням, підробкою або заміною ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі, кузова або заміною без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу, або з підробленням свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу. Якщо особа викрадає транспортний засіб з метою створення «двійника» чи «конструктора», це означає, що вона планує вчинити ще принаймні кілька кримінальних правопорушень (зміну ідентифікаційних номерів, підробку реєстраційних документів транспортного засобу тощо). Таким чином, незаконне заволодіння транспортним засобом виступає початковою стадію незаконного створення транспортних засобів, а отже, і самого незаконного обігу [86, С. 136].

Наступною суб'єктивною ознакою незаконного заволодіння транспортним засобом, яку необхідно дослідити є суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Відповідно до ч. 1 ст. 18 КК України, суб’єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у віці, з якого згідно з положеннями КК може наставати кримінальна відповідальність.

Суб’єктом кримінального правопорушення є виключно фізична особа. Згідно зі ст. 24 Цивільного кодексу України (далі - ЦК України) людина як учасник цивільних відносин вважається фізичною особою [272; 273]. Фізична

особа має низку ознак, за допомогою яких законодавець має можливість у відповідних статтях (частинах статей) Особливої частини КК передбачати види кримінальних правопорушень зі спеціальним суб'єктом. Такими ознаками є професія, посада, громадянство, стать тощо.

За ст. 289 КК України можуть кваліфікуватись дії тих працівників юридичних осіб або ФОПів, які за характером виконуваної роботи мають лише доступ до транспортних засобів (наприклад, слюсарі, електрики, механіки, диспетчери, заправники, охоронці). Звернення до звітності Державної судової адміністрації України за 2019-2023 роки щодо роду заняття засуджених на момент вчинення кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України (в категорії робітники), вказують на наступні показники: у 2019 році за ч. 1 ст. 289 КК України – 50 осіб, за ч. 2 ст. 289 КК України – 67 осіб, за ч. 3 ст. 289 КК України – 4 особи; у 2020 році за ч. 1 ст. 289 КК України – 39 осіб, за ч. 2 ст. 289 КК України – 55 осіб, за ч. 3 ст. 289 КК України – 1 особа; у 2021 році за ч. 1 ст. 289 КК України – 28 осіб, за ч. 2 ст. 289 КК України – 41 особа; у 2022 за ч. 1 ст. 289 КК України – 19 осіб, за ч. 2 ст. 289 КК України – 29 осіб, за ч. 3 ст. 289 КК України – 1 особа; у 2023 році за ч. 1 ст. 289 КК України – 10 осіб, за ч. 2 ст. 289 КК України – 28 осіб, за ч. 3 ст. 289 КК України – 4 особи. [256]. Отже загальна кількість засуджених (робітників), які вчинили кримінальне правопорушення передбачене ст. 289 КК України за 2019-2023 роки становить 376 осіб.

Осудність – обов'язкова ознака суб'єкта кримінального правопорушення. Відповідно до ч. 1 ст. 19 КК осудною визнається особа, яка під час вчинення злочину могла усвідомлювати свої дії (бездіяльність) і керувати ними. Тобто осудність у «чистому», безпосередньому вигляді є насамперед критерієм відмежування злочинного від незлочинного. Неосудна особа – протилежне поняття осудності – не може бути суб'єктом кримінального правопорушення.

Отже, обов'язковою ознакою визнання особи суб'єктом кримінального правопорушення, згідно з 18 КК України, є наявність осудності, тому що особа, яка перебуває в неосудному стані в момент вчинення суспільно небезпечного діяння, до відповідальності не притягається. До особи, яка вчинила суспільно небезпечне діяння і визнана судом неосудною, можуть бути застосовані примусові заходи медичного характеру. Мирошниченко Н. А. зазначає, що чинне кримінальне законодавство виходить з того, що тільки осудна або обмежено осудна особа може бути притягнута до кримінальної відповідальності за вчинений нею злочин. Зміст осудності включається здатність особи на момент вчинення кримінального правопорушення усвідомлювати фактичні об'єктивні ознаки діяння, обстановку, час, місце вчинення та суспільно небезпечні наслідки, а також здатність свідомо керувати своїми вчинками. Тут свідомість і воля об'єднанні між собою й визначають характер поведінки особи в конкретній ситуації [158]. У літературі, при розгляді концепції осудності, акцентується на тому, що осудність являє собою психічно здорове становище особи, що служить однією з юридичних передумов для визнання дій особи, як суспільно небезпечного акту в рамках кримінального права, та для подальшого притягнення до кримінальної відповідальності. Особа, що перебуває у стані осудності та вчиняє кримінальне правопорушення, розуміє протиправний характер своїх дій або бездіяльності та можливі наслідки. Кримінальне право визначає два аспекти осудності: інтелектуальний, який вказує на усвідомлення особою суспільної небезпеки своїх дій, і вольовий, який свідчить про здатність контролювати ці дії. При виникненні питань щодо осудності особи, яка скоїла кримінальне правопорушення, під час слідства чи судового розгляду, призначається судово-психіатрична експертиза. Висновки експертизи визначають, чи буде особа притягнута до кримінальної відповідальності. Таким чином, для того, аби особу, яка скоїла діяння, передбачене статтею 289 КК

України, можна було притягнути до відповідальності, вона має бути здатна розуміти суспільну небезпеку своїх дій та керувати ними в момент скоєння. Психічні розлади, що призводять до інтелектуального зниження, виключають можливість кримінальної відповідальності. Здатність до осудності та досягнення визначеного законом віку є обов'язковими умовами для визнання особи суб'єктом кримінального правопорушення, тому маємо більш конкретно розкрити таку ознаку суб'єкту кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, як вік. Так, серед обов'язкових ознак суб'єкта кримінального правопорушення, які зазначені у ст. 18 КК України визначено вік з якого відповідно до КК України може наставати кримінальна відповідальність.

У сучасній юридичній літературі вік людини – це період часу від народження людини до будь-якого моменту відліку (хронологічний вік), а також це є характеристикою певного періоду життя людини, який відображає анатомо-фізіологічний стан її організму (біологічний вік) [248, С. 471]. Представники кількісного (хронологічного, паспортного) підходу під віком, як кримінально-правовою категорією, розуміють кількість прожитих людиною років. Так, Коржанський М. Й. [178, С. 47] та Стрельцов Є. Л. [260, С. 63] вважають, що вік – це визначений за документами юридичний період життя людини, що вимірюється в часі. Отже, відсутність єдиного розуміння поняття «віку» є причиною різнопланових підходів щодо неоднозначного визначення змісту поняття «вік суб'єкта складу кримінального правопорушення».

У чинному КК України не визначено, якими кримінально-правовими підставами керувався законодавець при виокремленні складів кримінальних правопорушень, кримінальна відповідальність за вчинення яких настає з 14 років. Складність досліджуваної проблеми пов'язана також із тим, що в доктрині кримінального права сформувалися різні погляди на проблему вікових критеріїв кримінальної відповідальності. Так, на думку Тація В.Я., в основу

зниження віку кримінальної відповідальності покладені такі критерії: а) рівень розумового розвитку особи, який свідчить про можливість уже в 14 років усвідомити фактичні ознаки та суспільну небезпечність злочинів, зазначених у ч. 2 ст. 22 КК; б) значна поширеність цих злочинів серед підлітків; в) значна суспільна небезпечність (тяжкість) більшості цих злочинів [107, С. 132]. Такий же підхід поділяє і Яценко С.С., який зазначає, що встановлення мінімальної календарної вікової межі для кримінальної відповідальності має бути соціально та кримінологічно-обґрунтованим. При цьому враховується низка чинників: 1) рівень психолого-фізіологічних та соціологічних особливостей особистості, а також її соціалізаційний ступінь, за допомогою якого можна визначити можливість цього суб'єкта усвідомлювати суспільну небезпеку та зміст злочину під час його вчинення; 2) кримінологічні показники (поширеність злочинних діянь серед осіб певного віку, їх тяжкість тощо); 3) принципи кримінально-правової політики (наприклад, доцільність встановлення кримінально-правової заборони) [181, С. 35]. На думку Вознюка А. А. при формуванні переліку злочинів, відповідальність за які настає з 14 років, законодавець керувався такими критеріями: 1) високий ступінь суспільної небезпечності більшості злочинів; 2) розуміння суспільної небезпечності цих злочинів особою з 14 р.; 3) умисна форма вини злочинів; 4) поширеність цих злочинів у такому віці [27, С. 83]. Мирошниченко Н. М. на підтримку позиції законодавця щодо встановлення мінімального віку суб'єкта складу злочину наводить такі основні аргументи. По-перше, на диференційований підхід визначення віку суб'єкта складу злочину вказують міжнародні документи. По-друге, виокремлення у кримінальному законодавстві декількох вікових груп є історичною традицією. Ще з давніх часів вік суб'єкта складу злочину диференціювався в залежності від розуміння, а з часом – в залежності від певних видів складів злочинів. По-третє, при диференційованому підході до визначення мінімального віку суб'єкта складу

злочину можна врахувати можливість неповнолітніх по-різному сприймати й оцінювати різні правові заборони у різному віковому періоді [159, С. 84]. Отже, на наш погляд встановлюючи мінімальний вік, з якого може наставати кримінальна відповідальність за кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України законодавець, очевидно, керувався таким критерієм, як можливість особи після досягнення цього віку цілком усвідомлювати суспільну небезпеку діянь, що полягають на охоронювані законом про кримінальну відповідальність відносини у сфері безпеки дорожнього руху та відносини власності на транспортний засіб. Також винний має уявлення про всі ознаки предмета кримінального правопорушення (транспортного засобу) та розуміє, що вчиняє таке заволодіння незаконно, поза волею чи всупереч волі власника (володільця чи законного користувача).

У науковій кримінально-правовій літературі вік суб'єкта кримінального правопорушення визнається класифікаційним критерієм, на підставі якого вчені виділяють різні види кримінальних правопорушень. Так, Савченко А. В. і Грудзур О. М. констатують, що злочини залежно від віку суб'єкта поділяються на: а) злочини, вчинені неповнолітніми; б) злочини, вчинені повнолітніми [241, С. 419]. На думку Вознюка А. А., залежно від віку, з якого настає кримінальна відповідальність, доцільно виділяти: а) злочини, кримінальна відповідальність за які настає з чотирнадцяти років; б) злочини, кримінальна відповідальність за які настає з шістнадцяти років [27, С. 48]. Навроцький В. О. зазначає, що спеціальним суб'єктом є такий вид суб'єкта, котрий виокремлюється із загального і при цьому наділений усіма ознаками загального суб'єкта складу злочину [261, С. 256]. Отже, зазначимо, що суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України, визнається фізична осудна особа, яка досягла 16 років, а злочинів, передбачених ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК, є особа, якій виповнилось 14 років, – якщо така особа не має права

користуватись відповідним транспортним засобом [181, С. 600]. У своїй дисертаційній роботі, на підставі проведеного дослідження Радковська І.С. запропонувала таке теоретичне визначення суб'єкта цього кримінального правопорушення: «суб'єкт злочину, який полягає у незаконному заволодінні транспортним засобом, загальний; ним є фізична осудна особа, якій до моменту вчинення злочину (за ч. 1 ст. 289 КК України) виповнилося 16 років, а за ч. ч. 2 і 3 цієї ж статті – 14 років, і яка не має права на користування транспортним засобом, щодо якого здійснюється незаконне заволодіння» [239].

Для певного підтвердження необхідності встановлення за ч. 2, 3 ст. 289 КК України мінімального віку кримінальної відповідальності пропонуємо звернутися до статистичних даних, зокрема звітності Державної судової адміністрації України за 2019-2023 роки щодо віку (від 14 до 16 років) засуджених на момент вчинення кримінального правопорушення передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, на підставі якої маємо визначити наступні показники: у 2019 році із загальної кількості засуджених (783) – 39 осіб; у 2020 році із загальної кількості засуджених (921) - 58 осіб; у 2021 році із загальної кількості засуджених (493) – 53 особи; у 2022 році із загальної кількості засуджених (833) – 27 осіб; у 2023 році із загальної кількості засуджених (493) – 27 осіб [256]. Отже, враховуючи загальну кількість засуджених, які вчинили кримінальне правопорушення передбачене ч. 2 ст. 289 КК України (3 523 особи), маємо зазначити, що кількість, осіб, що вчинили у віці від 14 до 16 років за кожний рік не значна, проте відповідна кількість осіб у сукупності за увесь період, який піддавався аналізу, становить - 204 особи (6 % від загальної кількості). Щодо звітності Генерального прокурора України (Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за 2020 - січень-листопад 2024 роки. У розділі 1. Віковий, освітній склад та громадянство осіб, які вчинили кримінальні правопорушення. Таблиця 1), конкретизуються показники щодо віку на час

вчинення кримінального правопорушення. Нашу увагу привертають ті показники, що стосуються зниженого віку кримінальної відповідальності, а саме від 14-15 років. Так, у 2020 році – 84 (з них автомобілями - 16); у 2021 році – 56 (з них автомобілями - 14); у 2022 році – 28 (з них автомобілями - 8); у 2023 році – 32 (з них автомобілями -13); у січень-листопад 2024 року – 46 (з них автомобілями - 9). Отже, показники відповідної звітності у загальному виді за вказані роки мають 246 випадків вчинення кримінального правопорушення у віці від 14-15 років [255].

Окремої уваги заслуговують питання щодо виключення осіб, які можуть виступати суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Так, не можна визнавати осіб, які є співвласниками або законними користувачами транспортного засобу; працівників підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності, які без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; службових осіб, наділених повноваженнями щодо використання чи експлуатації транспортних засобів [157, С. 629-653]. Судова практика не визнає суб'єктом цього кримінального правопорушення членів сім'ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими він закріплений, а також службових осіб, наділених повноваженнями щодо користування чи експлуатації транспортних засобів [76, С. 340-366]. Суб'єктами цього кримінального правопорушення не можуть виступати: а) водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємства, установи, організації, в яких працюють такі водії; б) особи, відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, закріплених за ними (начальник колони, інженер з експлуатації тощо); в) особи, яким власник видав доручення на управління транспортним засобом; г) співвласник транспортного засобу; д) особи, які користуються транспортним засобом за згодою власника чи користувача, хоча б ця згода і не була належно

оформлена [174, С. 833-863]. Цікавим є підхід до встановлення кримінальної відповідальності який визначний у постановах Пленуму Верховного суду. Так осіб, які не брали участі у вилученні транспортного засобу, але після заволодіння ним винною особою здійснили поїздку на ньому не підлягають кримінальній відповідальності за ст. 289 КК (п. 16 ППВС України № 14) [210]. Такий же висновок у судовій практиці робиться щодо: а) осіб, які є співвласниками або законними користувачами транспортного засобу; б) працівників підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності, які без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; в) службових осіб, наділених повноваженнями щодо використання чи експлуатації транспортних засобів (п. 18 ППВС України № 14) [210].

Окрім загальних питань щодо встановлення суб'єкта кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України пропонуємо огляд деяких дискусійних питань про визнання чи невизнання членів сім'ї та близьких родичів власника або користувача транспортного засобу суб'єктами злочину, передбаченого ст. 289 КК України (незаконне заволодіння транспортним засобом). Деякі вчені вважають, що ці особи не повинні відповідати за незаконне заволодіння транспортним засобом з іншою метою, ніж мета обернення його на користь винного або інших осіб [77, С. 47; 97, С. 47-48]. Аргументується таке положення тим, що «згадані особи виходять у своїй поведінці з дійсного або передбачуваного права на користування транспортним засобом», «передбачається, що вони вправі ним користуватися». Крім того, Коржанський М.Й. і Мисливий В.А. розширюють цей перелік і особами, яким власник дозволяв колись користуватися транспортним засобом [97, С. 47-48]. За рамки цього кола осіб повинні вийти ті члени сім'ї та близькі родичі власника чи користувача, які мають юридичні права на відповідний транспортний засіб.

Зокрема, подружжя відповідно до ч. 1 ст. 60 Сімейного кодексу України, а також ч. 3 ст. 368 Цивільного кодексу України є співвласником усього майна (включаючи й транспортний засіб), набутого за час шлюбу, якщо інше не встановлено законом або договором (режим спільної сумісної власності) [245, С. 145; 272, С. 210]. Статтею 175 Сімейного кодексу встановлений режим спільної сумісної власності батьків і дітей на майно, набуте ними за рахунок їхньої спільної праці або спільних коштів, що належать їм на праві спільної сумісної власності. Крім того, згідно з ч. 4 ст. 368 Цивільного кодексу України, майно, набуте в результаті спільної праці та за спільні грошові кошти членів сім'ї, є їхньою спільною сумісною власністю, якщо інше не встановлено договором, укладеним у письмовій формі. Такі особи через те, що є співвласниками транспортного засобу, не можуть бути суб'єктами злочину, передбаченого ст. 289 КК України, і саме про цю категорію осіб говориться в п. 18 постанови Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 14 «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» [231].

На думку Ємельяненко В.В., невизнання ж суб'єктами розглядуваного злочину всіх інших родичів, а тим більше знайомих, яким власник чи користувач раніше дозволяв користуватися транспортним засобом, є досить спірним. А також, статус членів сім'ї та близьких родичів власника чи користувача транспортного засобу при заволодінні відповідним транспортним засобом без дозволу останніх мало відрізняється від статусу осіб, що мають за роботою доступ до транспортного засобу, пов'язаний з його обслуговуванням або охороною (механіки, моляри, охоронці тощо). Положення таких осіб подібне в тому, що вони внаслідок тих або інших обставин мають доступ до транспортного засобу, однак не мають щодо нього ніяких прав. Вважаємо, що

невизнання суб'єктами цього злочину близьких родичів та членів сім'ї власника чи користувача транспортного засобу не засновано на законі. Транспортний засіб є для таких осіб чужим. Вони не мають на нього ані дійсного, ані передбачуваного права. При цьому, вчиняючи незаконне заволодіння транспортним засобом, ці особи усвідомлюють, що діють всупереч або поза волею власника чи користувача, який не давав згоди на користування ним, більше того, міг прямо заборонити це. Так, власник чи користувач транспортного засобу може заборонити своїм близьким родичам та членам сім'ї користуватися належним йому транспортним засобом за різними мотивами – від надмірно дбайливого ставлення до транспортного засобу до неприязних відносин із відповідними особами. Виходячи з цього, вважаємо, що особи, які належать до членів сім'ї та близьких родичів власника чи користувача транспортного засобу (крім співвласників), повинні визнаватися суб'єктами незаконного заволодіння транспортним засобом при вчиненні ними цього діяння всупереч або поза волею останнього [58, С. 358]. Таку ж позицію займає Звіряка В. А. [71]. Крім зазначеного Ємельяненко В.В., наводить приклади із практики щодо деяких юридичних конфузів, які надають підстав визначитися з тим, що подібні юридичні казуси свідчать не про те, що близькі родичі та члени сім'ї потерпілого не повинні визнаватися суб'єктами незаконного заволодіння транспортним засобом. У таких випадках скоріше має йтися про надання можливості самому власнику чи користувачу транспортного засобу вирішувати питання про необхідність притягнення відповідних осіб до кримінальної відповідальності [58, С. 359]. Водночас не визнається суб'єктом розглядуваного кримінального правопорушення особа, яка користується транспортним засобом за згодою власника (законного користувача) – навіть при тому, що ця згода належним чином не оформлена.

Отже, суб'єктивні ознаки кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК є суб’єктивна сторона та суб’єкт кримінального правопорушення. Суб’єктивна сторона кримінального правопорушення може бути лише у формі прямого умислу. Зміст прямого умислу при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, полягає в інтелектуальному та вольовому ставленні особи до вчиненого нею діяння. На відміну від вини, мета і мотив є факультативними ознаками у структурі суб’єктивної сторони складу кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. Дослідження матеріалів слідчої та судової практики дало змогу переконатися, що мотиви незаконного заволодіння транспортним засобом є корисливі. Проте не слід виключати й інші мотиви, зокрема особисті. Виходячи з конструктивних особливостей транспортного засобу як предмета даного кримінального правопорушення особисті мотиви можна розподілити на два види: а) мотиви, які задовольняються самим результатом незаконного заволодіння транспортним засобом (помста, бажання перевезти вантаж чи доїхати до певного місця, користь тощо); б) мотиви, які задовольняються лише процесом поїздки суб’єкта на викраденому транспортному засобі (наприклад, просто покататися, зміцнити чи підвищити свій авторитет серед оточуючих). Така ознака незаконного заволодіння транспортним засобом, як суб’єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України має ознаки загального суб’єкта. Ключове значення має здатність до осудності та досягнення визначеного законом віку. Так суб’єктом кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України, визнається фізична осудна особа, яка досягла 16 років, а злочинів, передбачених ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК, є особа, якій виповнилось 14 років, – якщо така особа не має права користуватись відповідним транспортним засобом. Отже, кожна ознака має свої особливості, які висвітлені на підставі доктринальних та правозастосовних

положень. Більшість із вказаних положень підтверджують актуальність їх існування саме в тому виді, в якому вони закріплені ст. 289 КК України, проте окремі потребують більш повного дослідження та перегляду, зокрема питання щодо виключення осіб, які можуть виступати суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України.

Висновки до Розділу 2

1. У підрозділі 2.1 досліджуючи об'єктивні ознаки за незаконне заволодіння транспортним засобом, встановлено що основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, яке передбачене ст. 289 КК України, є суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації автомобільного транспорту. При цьому додатковим факультативним об'єктом даного кримінального правопорушення можуть виступати життя, здоров'я та власність особи. Визначено загальні та спеціальні ознаки транспортного засобу як предмету кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. Встановлено серед загальних: 1) фізична (матеріальна) полягає у доступності будь-якого об'єкта матеріального світу для сприйняття; 2) соціальна полягає у певній цінності, яка включена до системи відносин між людьми; 3) суть юридичної ознаки полягає в тому, що таке майно є чужим для винного. Серед спеціальних: 1) транспортний засіб є чужим для злочинця; 2) транспортний засіб повинен бути механічним, тобто приводитися в рух двигуном; 3) транспортний засіб повинен бути наземним, тобто призначеним для експлуатації на дорогах загального користування; 4) транспортний засіб має своїм призначенням перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу. На підставі зазначених ознак сформовано та запропоноване поняття транспортного засобу як предмету незаконного заволодіння транспортним засобом – це чужий механічний

наземний пристрій, призначений для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу.

Об'єктивну сторону кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України складає діяння у формі незаконного заволодіння. На підставі вітчизняних доктринальних позицій щодо складності тлумачення поняття «заволодіння», а також керуючись досвідом деяких зарубіжних країн КК ФРН, КК Норвегії, КК Польщі, КК Австрії, КК Швеції, які використовують таку форму об’єктивної сторони складу кримінального правопорушення, як «використання», запропоновано зміни до ст. 289 КК України у такій редакції: «Незаконне використання транспортного засобу».

Встановлено, що спосіб незаконного заволодіння транспортним засобом має ключове значення для кваліфікації за ст. 289 КК України. Здійснено кримінально-правовий аналіз таких способів як: таємний або відкритий; шляхом обману чи зловживання довірою; із застосуванням насильства або погроз, з використанням службового становища тощо. Встановлено, що способи незаконного заволодіння транспортним засобом можна класифікувати згідно із кількома різними варіантами розвитку подій відносно впливу на волю потерпілої особи (власника, законного користувача, охоронця стоянки та інших). 1) способи, пов’язані з ігноруванням волі потерпілої особи; 2) способи, пов’язані з придушенням волі потерпілого; 3) способи, пов’язані з фальсифікацією волі потерпілого.

2. У підрозділі 2.2. розкриваючи суб’єктивні ознаки за незаконне заволодіння транспортним засобом, встановлено, що вина у кримінальних правопорушеннях, що мають формальний склад, у тому числі і незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 1 ст. 289 КК України), може бути лише у формі прямого умислу. Зміст прямого умислу при вчиненні кримінального

правопорушення, передбаченого ст. 289 КК, полягає в інтелектуальному та вольовому ставленні особи до вчиненого нею діяння.

На підставі судової практики визначено, що незаконне заволодіння транспортним засобом як правило вчиняється із корисливих мотивів. Винна особа бажає або тимчасово використати останній у своїх інтересах, або ж обернути його на свою користь та отримати матеріальну вигоду для себе чи інших осіб. Корисливий мотив при оберненні транспортного засобу на свою користь має зміст аналогічний змісту корисливого мотиву при вчиненні таких кримінальних правопорушень проти власності, як крадіжка, грабіж чи розбій. Матеріальна користь, вигода у такому випадку досягається злочинцем, коли він чи інші особи отримують можливість володіти, розпоряджатися чи користуватися транспортним засобом як своїм власним, а власник при цьому втрачає таку можливість. Якщо мета користування за призначенням не ставиться, такий транспортний засіб намагаються як найшвидше розібрати на запчастини чи продати, або ж повернути власнику за винагороду. Зазначено, що не слід виключати й інші мотиви, зокрема особисті. Виходячи з конструктивних особливостей транспортного засобу як предмета даного кримінального правопорушення особисті мотиви можна розподілити на два види: а) мотиви, які задовольняються самим результатом незаконного заволодіння транспортним засобом (помста, бажання перевезти вантаж чи доїхати до певного місця, користь тощо); б) мотиви, які задовольняються лише процесом поїздки суб’єкта на викраденому транспортному засобі (наприклад, просто покататися, зміцнити чи підвищити свій авторитет серед оточуючих).

Стосовно мети кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК, то відповідно до примітки зазначеної статті незаконне заволодіння транспортним засобом може вчинятися з будь-якою метою.

Суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є фізична осудна особа, яка досягла 16 років, а кримінальних правопорушень, передбачених ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК, є особа, якій виповнилось 14 років, – якщо така особа не має права користуватись відповідним транспортним засобом. Не можуть виступати суб'єктами кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України осіб, які є співвласниками або законними користувачами транспортного засобу; працівники підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності, які без належного дозволу здійснили поїздку на закріпленому за ними транспортному засобі; службові особи, наділені повноваженнями щодо використання чи експлуатації транспортних засобів; члени сім’ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими він закріплений; водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємства, установи, організації, в яких працюють такі водії; особи, відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, закріплених за ними (начальник колони, інженер з експлуатації тощо); особи, яким власник видав доручення на управління транспортним засобом; г) співвласник транспортного засобу; особи, які користуються транспортним засобом за згодою власника чи користувача, хоча б ця згода і не була належно оформлена.

РОЗДІЛ 3. СПЕЦІАЛЬНІ ПИТАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

3.1. Особливості кваліфікуючих ознак незаконного заволодіння транспортним засобом

Кваліфікуючими ознаками в кримінальному праві вважаються ті обставини, які передбачені в статтях Кримінальним кодексом України, обтяжують покарання і впливають на кваліфікацію. Кваліфікуючими ознаками у ч. 2 ст. 289 КК є вчинене 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, а у ч. 3 ст. 289 КК – дії, вчинені 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. Отже, розглянемо послідовно кожну із зазначених кваліфікуючих ознак із визначенням їх кримінально-правової характеристики та з’ясуванням проблемних питань.

Вчинене повторно. Так у примітці до ст. 289 КК України зазначається, що відповідно до частини другої цієї статті 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 цього Кодексу [79]. 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 здатність останніх бути елементами повторності. Передбачене ст. 289 КК кримінальне правопорушення 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. 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 потягом короткого проміжку часу). При вчиненні продовжуваного злочину суб'єкт посягає на один і той саме об'єкт, діяння вчинюються одним і тим же способом, як правило, із незначною перервою у часі, всі дії суб'єкта об'єднані єдиним умислом і спрямовані на досягнення загальної мети. Остання передбачає знання суб'єктом кінцевого результату і прагнення досягнути його шляхом вчинення декількох діянь.

В юридичній літературі поширеною є точка зору, згідно з якою така кваліфікуюча ознака незаконного заволодіння транспортним засобом, як повторність, відсутня, якщо на момент вчинення нового злочину, передбаченого ст. 289 КК, минули строки давності притягнення до кримінальної відповідальності за попередній злочин [92, С. 27; 93, С. 25; 277, С. 51; 213, С. 11]. Буквальне тлумачення ч. 4 ст. 32 і ч. 1 ст. 33 КК не дозволяє погодитись із таким підходом, який не враховує уточнення юридичної природи кримінально-правового інституту давності. На сьогодні повторність і сукупність можуть утворювати і ті кримінальні правопорушення, стосовно яких сплили строки

давності, але за вчинення яких особа від кримінальної відповідальності судом не звільнялась [63].

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 [52, С. 106-111], які тією чи іншою мірою, розподіливши між собою ролі, виконують об'єктивну сторону складу злочину, передбаченого ст. 289 КК. 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 зло-чинного 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. Попередній змові як ознаці групи осіб за попередньою властиві дві форми: 1) елементарна – домовленість про окремі чи найбільш загальні питання вчинення злочину

(наприклад, домовленість про вид злочину та час його вчинення); 2) детальна – домовленість, яка охоплює усі або більшість подробиць вчинення злочину (домовленість про вид злочину, місце, час, спосіб, знаряддя та засоби вчинення, потенційних потерпілих, розподіл ролей між співучасниками тощо). Можливі різні форми зовнішнього вираження попередньої змови: усна; письмова; з використанням технічних засобів (телефону, мережі Інтернет тощо); шляхом конклюдентних дій (з використанням жестів, міміки чи інших рухів).

Організована група відрізняється від групи осіб за попередньою змовою за такими ознаками: 1) мінімальною кількістю учасників (у групі осіб за попередньою змовою – це дві і більше, а в організованій групі – три і більше особи); 2) ступенем організації (у групі осіб за попередньою змовою наявна попередня змова, а в організованій групі – попередня зорганізованість); 3) характерною для організованої групи стійкістю; 4) метою діяльності об'єднання (якщо група осіб за попередньою змовою може створюватись з метою вчинення одного злочину, то організована група – для вчинення як мінімум двох злочинів); 5) обов'язковою об'єднаністю учасників організованої групи єдиним планом відомим усім учасникам групи; 6) обов'язковою наявністю в організованій групі розподілу функцій учасників групи, спрямованих на досягнення плану. Група осіб за попередньою змовою може трансформуватися (перетворитися) в організовану групу або злочинну організацію. Це може відбутися в результаті набуття стійкості, збільшення кількості учасників, побудови ієрархії в об'єднанні, появи єдиного плану, відомого усім учасникам групи з розподілом функцій, спрямованих на його реалізацію, тощо [28; 29].

Насильство, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, – це умисне заподіяння легкого тілесного ушкодження, що не спричинило короткочасного розладу здоров'я або незначної втрати працездатності, або вчинення інших насильницьких дій (відштовхування, завдання удару, побоїв,

незаконне обмеження або позбавлення волі) за умови, що вони не були небезпечними для життя чи здоров’я в момент заподіяння. Зазначені насильницькі дії, вчинені під час незаконного заволодіння транспортним засобом, будучи його конститутивною ознакою (способом), охоплюються ч. 2 ст. 289 КК і додаткової кваліфікації за іншими статтями КК не потребують.

Як приклади дій, що означають насильницьке обмеження або позбавлення волі, можна назвати зв’язування особи, утримання її руками або за допомогою наручників, вштовхування в приміщення і замикання в ньому, заклеювання рота скотчем. Якщо ж особа з метою незаконного заволодіння транспортним засобом була просто (без фізичного впливу на неї) зачинена в приміщенні, де вона знаходилась, усвідомлюючи характер і спрямованість вчинюваних щодо неї і транспортного засобу злочинних дій, то вчи-нене має розцінюватись як ненасильницьке незаконне заволодіння транспортним засобом і додатково – як незаконне позбавлення волі (ст. 146 КК).

Насильницьке позбавлення волі залежно від обставин вчиненого може розцінюватись як насильство, небезпечне для життя чи здоров’я особи (наприклад, залишення зв’язаної людини в холодному приміщенні або із закритими дихальними шляхами за умов, що виключають можливість покликати на допомогу). Взагалі при з’ясуванні питання про інтенсивність фізичного насильства (було воно таким, що не є або, навпаки, є небезпечним для життя чи здоров’я потерпілого), необхідно виходити не лише з фактичних наслідків, а й зі способу вчинення насильства.

Під насильством, небезпечним для життя чи здоров’я особи, за наслідками слід розуміти умисне заподіяння їй легкого тілесного ушкодження, що спричинило короткочасний розлад здоров’я або незначну втрату працездатності, середньої тяжкості або тяжкого тілесного ушкодження (див. ч. 2 ст. 125, ст. 122 і ст. 121 КК, відповідно, а також Правила судово-медичного

визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, затв. наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 р. № 6).

За способом вчинення протиправних дій до небезпечного фізичного насильства як ознаки складу злочину, передбаченого ч. 3 ст. 289 КК, належать насильницькі дії, які не призвели до наслідків у вигляді тілесних ушкоджень відповідної тяжкості, але були небезпечними для життя чи здоров'я людини в момент їх вчинення. Це може бути, наприклад, здушення шиї, створення перешкод для дихання через надівання на голову поліетиленового пакета, скидання з висоти, застосування електроструму, зброї, наїзд транспортним засобом, тривалі і неодноразові занурювання голови потерпілого у воду, виштовхування (викидання) потерпілої особи з транспортного засобу, який рухається.

З'ясовуючи зміст поняття фізичного насильства, із застосуванням якого може поєднуватись незаконне заволодіння транспортним засобом, слід, серед іншого, враховувати те, що у судовій практиці усталеним є підхід, згідно з яким застосування до потерпілого без його згоди наркотичних, психотропних, отруйних або сильнодіючих речовин (наприклад, це може бути клофелін у поєднанні з міцними спиртними напоями) з метою заволодіння чужим майном (це може бути і транспортний засіб) розглядається як насильство і залежно від того, чи було воно небезпечним для життя або здоров'я, такі дії треба кваліфікувати за ст. 186 або ст. 187 КК, відповідно, як насильницький грабіж або розбій (якщо йдеться про незаконне заволодіння транспортним засобом – то за ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК). Тобто кваліфікація скоєного визначається двома обставинами: 1) було вживання речовин, що викликало безпорадний стан потерпілого, добровільним або він вжив їх під впливом обману (наприклад, під виглядом ліків) чи внаслідок застосування щодо нього насильства (без згоди); 2)

за допомогою судово-медичної експертизи встановлюється небезпечність впливу на організм людини певних речовин.

Наведений варіант кримінально-правової оцінки вказаних злочинних дій, на який свого часу орієнтував і ПВС України (п. 11 постанови від 25 грудня 1992 р. № 12 «Про судову практику в справах про корисливі злочини проти приватної власності», п. 10 постанови від 6 листопада 2009 р. № 10 «Про судову практику у справах про злочини проти власності»), підтримується більшістю науковців. Домінуючий наразі у правозастосуванні підхід до кваліфікації розглядуваних злочинних дій зазвичай обґрунтовується за допомогою таких аргументів.

По-перше, вирішальну роль в цьому разі відіграє не стільки спосіб заволодіння майном (таємний або відкритий), скільки наявність або відсутність фізичного насильства, а його поняттям (поряд із застосуванням фізичної сили) охоплюється і протиправний (хімічний, біологічний) вплив на внутрішні органи і тканини людини (головний мозок, кровоносна і нервова системи тощо) без пошкодження зовнішнього (шкіряного) покриву. І в такому випадку тілесна недоторканність особи страждає, а використані зловмисником обман або довірчі відносини з потерпілим, лише створюючи умови для хімічного (біологічного) впливу на останнього, не позбавляють злочин статусу насильницького. По-друге, напад як ознака розбою, не маючи самостійного значення, втілюється у фізичному або психічному насильстві. Поза насильством напад втрачає кримінально-правове значення, оскільки не здатен зумовити заволодіння чужим майном. По-третє, обманне або непомітне введення в організм потерпілого шкідливих речовин – це дії, які за своїм характером нічим не відрізняються від так званих таємних нападів при розбої. Таке замасковане (завуальоване) введення речовин не можна вважати добровільним, адже обов’язковою ознакою добровільності є усвідомлення всіх важливих обставин (наприклад, про якість і

характер вживаної речовини). Фактично винний непомітно (таємно) або обманним шляхом вводить речовини для того, щоб придушити очікуваний опір потерпілого. За наявності підстав вказані злочинні дії потребують додаткової кваліфікації за відповідними нормами КК (зокрема, за ст. 314 КК «Незаконне введення в організм наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів»). Слід водночас зробити застереження: для заволодіння чужим майном (включаючи транспортний засіб) винна особа може застосовувати не лише наркотичні, психотропні, отруйні або сильнодіючі, а й інші (так би мовити, зви-чайні) речовини, здатні викликати в іншої особи проблеми зі здоров'ям. Наприклад, це може бути умисне застосування певної харчової добавки, спроможної викликати в людини, яка страждає на алергію, серйозні больові відчуття, які позбавляють її здатності усвідомлювати характер вчинюваних щодо неї дій або протидіяти посяганню на майно [54].

Психічне насильство як ознака складу кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 (ч. 3) ст. 289 КК, полягає в погрозі негайно застосувати відповідне фізичне насильство. Способи доведення погрози до потерпілого можуть бути різними – слова, жести, міміка, демонстрація зброї тощо. Погроза застосувати фізичне насильство повинна бути безпосередньою та очевидною, тобто в адресата погрози має скластись враження, що якщо вона буде протидіяти нападнику, не виконає його вимог, то ця погроза буде негайно реалізована. Лише така погроза здатна придушити, зламати волю особи, примусити її виконати вимоги суб'єкта, який незаконно заволодіває транспортним засобом.

Однак для визнання психічного насильства ознакою незаконного заволодіння транспортним засобом (ч. 2, ч. 3 ст. 289 КК) не має значення, чи мав зловмисник насправді намір і фактичну можливість реалізувати заявлену ним погрозу. Головним критерієм реальності погрози є суб'єктивне сприйняття

того, до кого вона звернута. Для кваліфікації дій за ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК за ознакою застосування психічного насильства важливо, щоб у цієї особи в конкретній обстановці склалося враження, що у разі протидії чи невиконання вимоги погроза буде здійснена, а фізичне насильство до неї – застосоване. При цьому особа, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом, з різних причин може планувати фактичне незастосування фізичного насильства (не здатна подолати психологічний бар'єр, вирішила обмежитись залякуванням потерпілого, не виносить вигляду крові тощо).

У судовій практиці і доктрині кримінального права усталеним є підхід, згідно з яким погроза вогнепальною і холодною зброєю, а також предметами господарського-побутового призначення, які мають колючий, колючо-ріжучий, ріжучий або рублячий ефект, однак не є зброєю (ножі, сокири тощо), – це погроза застосувати фізичне насильство, небезпечне для здоров'я чи життя особи. Адже адресат погрози усвідомлює, що за допомогою таких знарядь йому може бути заподіяна фізична шкода будь-якої тяжкості. Так само мають розцінюватись погрози використати собак бійцівських порід чи інших небезпечних тварин. Трапляються випадки, коли винний погрожує застосуванням предметів, які завідомо для нього не можуть бути використані для реалізації заявленої погрози (макет зброї, зіпсована або незаряджена зброя, іграшка, яка має високий ступінь схожості з відповідним оригіналом, тощо). Якщо в конкретній ситуації така фіктивна погроза сприймається адресатом погрози як реальна погроза, тобто він вважає, що застосування предмета спроможне заподіяти шкоду його життю чи здоров'ю, і саме на таке сприйняття розраховував винний, то вчинене слід розцінювати як незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане з погрозою застосування насильства, небезпечного для життя чи здоров'я потерпілого (ч. 3 ст. 289 КК), а якщо адресат погрози усвідомлює справжній характер предмета, яким погрожує

винний, – як незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане з погрозою застосування насильства, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого (ч. 2 ст. 289 КК).

У випадках, коли погроза застосуванням фізичного насильства носить невизначений характер, питання про кваліфікацію вчиненого за ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК слід вирішувати виходячи зі спрямованості умислу винної особи та суб'єктивного сприйняття погрози потерпілим. При цьому слід брати до уваги й інші обставини: місце, час та обстановку вчинення злочину; кількість осіб, які вчиняли посягання; характер предмету (предметів), якими погрожував винний; зміст і характер дій винного, які свідчили про намір застосувати фізичне насильство, тощо. У подібних ситуаціях значення суб'єктивного сприйняття погрози потерпілим не варто переоцінювати через те, що в силу різних обставин таке сприйняття може бути неадекватним реальному змісту заявленої погрози (наприклад, одна і та ж погроза фізичного насильства по-різному сприймається людьми, які мають різний рівень фізичної підготовки).

Якщо зміст неконкретизованої погрози встановити неможливо, то вчинене слід кваліфікувати за ч. 2 ст. 289 КК (за ознакою погрози застосувати насильство, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого). Кваліфікація має бути саме такою, оскільки в іншому разі (при кваліфікації вчиненого за ч. 3 ст. 289 КК) ігноруватиметься принцип суб'єктивного інкримінування, а винний безпідставно нестиме кримінальну відповідальність за вчинення більш небезпечного злочину. У будь-якому разі слід вживати всіх можливих заходів до встановлення змісту висловленої погрози та обґрунтовувати висновок про характер висловленої погрози як такої, що є (не є) погрозою застосувати насильство, небезпечне для життя чи здоров'я потерпілого.

Слова «поєднані з насильством… або з погрозою застосування такого насильства», використані в ч. 2 і ч. 3 ст. 289 КК, означають, що фізичне і психічне насильство відповідної інтенсивності застосовується до потерпілого у зв'язку з отриманням контролю над транспортним засобом та його переміщенням. Кримінальне правопорушення, передбачене ч. 2 (ч. 3) ст. 289 КК, визнається закінченим не з моменту застосування певного насильства, а з моменту вилучення транспортного засобу у власника (користувача). Якщо насильство було застосовано, однак заволодіти транспортним засобом винному не вдалося з причин, які не залежали від його волі, то вчинене слід розцінювати як замах на злочин, посилаючись на відповідні частини ст. 15 і ст. 289 КК.

Не за ч. 1 ст. 289 КК, а (залежно від характеру та інтенсивності застосовуваного насильства) за ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК слід кваліфікувати незаконне заволодіння автомобілем під час тест-драйву (послуга, яку надають окремі автосалони). У цьому разі обман (зловживання довірою), відіграючи допоміжну роль, використовується для того, щоб створити умови для подальшого заволодіння транспортним засобом усупереч волі потерпілого, полегшити доступ до цього засобу.

Кваліфікація насильства, яке застосовується винуватим у закінченому незаконному заволодінні транспортним засобом для того, щоб втекти й уникнути відповідальності, та яке, відповідно, не визнається складовою насильницького злочину, караного за ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК, залежить не лише від тяжкості спричинених потерпілому наслідків, а й від того, до кого це насильство застосовувалось. У цьому разі застосування насильства може утворювати не лише склад того чи іншого кримінального правопорушення проти життя чи здоров'я особи, а і, наприклад, склад кримінального правопорушення, передбаченого ст. 350 КК «Погроза або насильство щодо службової особи чи громадянина, який виконує громадський обов'язок».

Потерпілим у сенсі адресатом застосування насильства може бути як водій1 або інший користувач транспортного засобу, включаючи його власника, так й інша особа. Тобто особа, до якої застосовують фізичне насильство чи якій погрожують застосуванням такого насильства, і власник (користувач), транспортним засобом якого прагне заволодіти винний, з погляду застосування ч. 2 і ч. 3 ст. 289 КК можуть не збігатись. Інкримінування цих кримінально-правових норм не повинне виключатись у випадках застосування фізичного або психічного насильства до осіб, які не є власниками (володільцями) транспортних засобів, зокрема, до: а) осіб, які перешкоджають або можуть перешкодити незаконному заволодінню транспортним засобом, або б) осіб, впливаючи на яких, винний прагне придушити волю того, у віданні чи під охороною кого знаходиться транспортний засіб. Власник (користувач) транспортного засобу може сприйняти погрозу застосуванням насильства щодо іншої особи чи фактичне застосування такого насильства як погрозу застосуванням фізичного насильства щодо нього самого.

Проникнення у приміщення чи інше сховище (ч. 2 ст. 289 КК) – це входження (потрапляння) будь-яким способом у певне місце задля незаконного заволодіння транспортним засобом. Таке проникнення може здійснюватися як таємно, так і відкрито, як із подоланням перешкод або опору людей, так і безперешкодно, шляхом обману, з використанням підроблених документів тощо. При цьому слід мати на увазі те, що у разі застосування під час проникнення в приміщення чи інше сховище фізичного або психічного насильства щодо особи, яка перешкоджала проникненню (охоронці, вахтери тощо), вчинене слід розцінювати і як незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане із застосуванням насильства відповідної інтенсивності (погрозою його застосування), що повинно своїм наслідком мати або

збільшення обсягу обвинувачення за ч. 2 ст. 289 КК, або кваліфікацію вчиненого за ч. 3 ст. 289 КК.

При встановленні змісту аналізованої кваліфікуючої ознаки доцільно орієнтуватись на підходи, вироблені кримінально-правовою наукою і судовою практикою щодо такої кваліфікуючої ознаки кримінальних правопорушень проти власності, передбачених ст. ст. 185, 186 і 187 КК, як проникнення у житло, інше приміщення чи сховище. Про проникнення з погляду інкримінування ч. 2 ст. 289 КК можна вести мову лише в тому разі, коли винний потрапив у приміщення чи інше сховище незаконно, тобто за відсутності права перебувати у місці, де знаходиться майно (у нашому випадку – транспортний засіб). Не дивлячись на те, що ця характеристика прямо не закріплена ні в статтях КК про відповідальність за вказані кримінальні правопорушення проти власності, ні в ст. 289 КК, викладений підхід виходить з того, що законодавець не випадково наголошує саме на поєднанні крадіжки, грабежу і розбою, а так само незаконного заволодіння транспортним засобом із проникненням у певне місце, а не просто вказує на відповідне кримінальне правопорушення, вчинене у цьому певному місці. Вважається, що правомірні дії особи не можуть визнаватись ознакою кваліфікованого складу кримінального правопорушення, наявність якого обумовлює призначення суворішого покарання. Відповідно, наявність вільного доступу до того чи іншого місця (наприклад, салону автомагазину) виключає інкримінування такої кваліфікуючої ознаки, як проникнення у приміщення чи інше сховище, навіть якщо особа потрапляє туди з умислом незаконно заволодіти транспортним засобом. Великою Палатою ВС щодо відповідної кваліфікуючої ознаки зроблено такий аргументований висновок (останній може бути екстрапольований і на незаконне заволодіння транспортним засобом): проникнення як кваліфікуюча ознака розбою передбачає, що особа потрапила у житло, інше приміщення чи сховище

незаконно, тобто за відсутності права перебувати в місці, де знаходиться майно (всупереч волі законного володільця, шляхом обману, за відсутності визначених законом підстав чи на порушення встановленого законом порядку). При цьому незаконність проникнення стосується самого факту потрапляння до житла, іншого приміщення чи сховища або перебування в ньому під час вчинення розбою. Спосіб проникнення (застосування фізичних чи інтелектуальних зусиль) принципового значення для встановлення кваліфікуючої ознаки «проникнення» не має. При вирішенні питання про застосування кваліфікуючої ознаки «проникнення у житло, інше приміщення чи сховище» в складі злочину, передбаченого ч. 3 ст. 187 КК, вирішальне значення мають режим доступу до приміщення (вільний/обмежений) під час вчинення розбою та наявність в особи умислу на незаконне входження (потрапляння) до приміщення або незаконне перебування в ньому з метою заволодіння чужим майном. Необхідно встановлювати та розмежовувати умисел особи на незаконне заволодіння чужим майном та умисел на проникнення, який у сукупності з іншими дослідженими ознаками дає можливість встановити як об'єктивну, так і суб'єктивну сторони вчиненого кримінального правопорушення. Велика Палата ВС вказала на те, що наявність режиму вільного доступу до приміщення свідчить про законність входження (потрапляння) особи у відповідне приміщення та правомірне її перебування там; відтак виключається інкримінування аналізованої кваліфікуючої ознаки, навіть якщо особа потрапила в приміщення з умислом заволодіти чужим майном. Наголошено також на тому, що в діях особи, яка вчинила заволодіння майном в житлі, іншому приміщенні чи сховищі з обмеженим доступом, ознака «проникнення» відсутня у випадку, якщо таку особу відповідно до її службового становища (у зв'язку з роботою, правовим статусом, особливим характером діяльності підприємства, установи, організації) наділено правом безперешкодного доступу

до певних приміщень. Навпаки, якщо особа формально безперешкодно увійшла (потрапила) у приміщення з обмеженим доступом (наприклад, з дозволу чи за запрошенням уповноваженої особи), а способом доступу до майна з метою заволодіння ним обрала обман чи зловживання довірою, то такі дії з урахуванням фактичних обставин справи слід кваліфікувати як розбій, поєднаний з проникненням у житло, інше приміщення чи сховище [205].

У судовій практиці (п. 22 постанови Пленуму ВСУ від 6 листопада 2009 р. № 10 «Про судову практику у справах проти власності») під приміщеннями розуміються різноманітні постійні, тимчасові, стаціонарні або пересувні будівлі чи споруди, призначені для розміщення людей чи матеріальних цінностей (виробниче чи службове приміщення підприємства, установи, організації, гараж, інша будівля господарського призначення, яка відокремлена від житлових будівель, тощо). Іншим сховищем визнається частина території, відведена для постійного чи тимчасового зберігання матеріальних цінностей, яка обладнана огорожею або технічними засобами чи забезпечена іншою охороною (наприклад, стоянка), а також контейнери, рефрижератори і тому подібні сховища.

Так, якщо платформа не містить зовнішніх перешкод (стін, решіток, замків), однак перебуває під постійною сторожовою охороною або обладнана сигналізацією, то можна констатувати, що її призначенням є не лише перевезення, а й збереження цілісності вантажу. За таких обставин немає перешкод для визнання охоронюваної платформи сховищем. Наприклад, транспортні засоби часто перевозлять на відкритих платформах, які мають інші засоби охорони [5, С. 350].

Не визнається сховищем: а) неогороджена і така, що не охороняється, територія, на яку вхід сторонніх осіб є вільним: б) територія, що відведена і використовується для вирощування продукції чи випасу тварин – сад, город,

ставок, поле тощо (цей висновок зроблено з огляду на цільове призначення, відмінне від зберігання матеріальних цінностей).

Встановлюючи наявність такої кваліфікуючої ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом, як проникнення у приміщення чи інше сховище, ч. 2 ст. 289 КК не слід тлумачити обмежувально: у цьому разі мається на увазі проникнення у місце знаходження (зберігання) як транспортного засобу (гараж, бокс, склад, автомобільний магазин, платформа тощо), так й інших матеріальних цінностей.

У висновку Тютюгіна В.І. як члена НКР при ВС зазначається, що питання про віднесення земельної (присадибної) ділянки, огородженої парканом, може вирішуватись по-різному: 1) якщо огорожа тільки визначає певну територію – межі земельної ділянки (наприклад, паркан, яким обнесено клумбу, сквер), то вона не перетворює цю територію на сховище; 2) якщо ж ця огорожа не тільки визначає певну територію, окреслює її межі, а є такою, яка примикає до домоволодіння, і певні матеріальні речі на ній зберігаються, наприклад, в силу того, що вони за своїми габаритами, господарською належністю не можуть зберігатися в іншому місці (у будинку, гаражі тощо), то така територія має бути визнана іншим сховищем.

У висновку Письменського Є.О. як члена НКР при ВС зазначається, що подвір’я домоволодіння слід відносити до сховища, якщо відповідна територія використовується як місце зберігання майна (функціональне призначення) та якщо вона щонайменше огороджена парканом (загороджувальна конструкція).

Подібним чином, висловлюються Борисов В.І. і Демидова Л.М., на думку яких територія подвір’я, яка має огорожу, може визнаватись сховищем у випадку, якщо такій території й огорожі притаманна сукупність обов’язкових ознак поняття «сховище»: 1) функціональна призначеність – зберігання матеріальних цінностей; 2) просторова ознака, яка передбачає наявність

території, де здійснюється або може здійснюватися зберігання матеріальних цінностей, що не є житлом або іншим приміщенням; 3) відокремленість території у просторі від інших об’єктів (предметів) за допомогою засобів охорони (огорожі); 4) неможливість (заборона, ускладненість) вільного зовнішнього доступу на цю територію без згоди власника або особи, яка на законних підставах користується, наприклад, будинком і земельною ділянкою, з таким засобом охорони матеріальних цінностей [154].

У висновку члена НКР при ВС Бурдіна В.М. зазначається, що певну територію можна вважати сховищем, що відповідає ознакам поняття «сховища» в межах окремих складів злочинів проти власності за наявності сукупності таких умов: 1) територія (ділянка) повинна перебувати у законному володінні особи (на законних підставах). В іншому випадку вона не може бути самостійним предметом кримінально-правової охорони, незаконне проникнення на яку є злочином у розумінні ст. 162 КК і, відповідно, не може бути також додатковим безпосереднім об’єктом в межах окремих складів злочинів проти власності; 2) вказана територія повинна бути чітко окреслена візуальними межами, які дають можливість стороннім особам зрозуміти, що вказана територія не є вільною (відкритою) для відвідування всіма бажаючими, а перебування на ній потребує згоди законного володільця цієї території або уповноваженої ним особи; 3) встановлені по периметру окреслених меж території перешкоди повинні утруднювати проникнення на відповідну територію сторонніх осіб. Перешкодами, які дозволяють віднести певну територію до сховища, можна віднести такі об’єктивні чи суб’єктивні перепони, які пересічна особа не долає у повсякденному житті для потрапляння на територію, яка вільною для відвідування всіма бажаючими або власник якої не вважає за необхідне обмежувати доступ до неї з боку сторонніх осіб.

Акумулювавши викладені доктринальні підходи, Об'єднана палата ККС ВС вирішила, що не можна вважати сховищем подвір'я, огорожа якого не перешкоджає проникненню туди сторонніх осіб, внаслідок незавершеності (окремі частини подвір'я не мають суцільного паркана), наявності пошкоджень (проломів), конструктивних особливостей (невелика висота, складається лише зі стовпів та жердин чи дроту, не містить воріт чи хвірток). Також не може виступати сховищем таке подвір'я, яке є загальнодоступним, зокрема, коли на ньому є об'єкти громадського користування (наприклад, колодязь, туалет) чи через нього проходять спільні комунікації (зокрема, стежка), або влаштовані пристосування, які полегшують доступ на подвір'я тощо. Відсутність же загальної доступності подвір'я, а тим більше наявність на ньому пристосувань, засобів, які перешкоджають доступу сторонніх осіб (собак, освітлення, засувів чи гачків і, тим більше, замків на воротах та хвіртках), огорожі, яка за своїми розмірами, матеріалами, конструкцією призначена обмежити чи утруднити доступ сторонніх осіб, навпаки, вказує на те, що таке подвір'я у кримінально-правовому розумінні набуває статусу сховища. При цьому в кожному конкретному кримінальному провадженні, де обвинувачення за ч. 3 ст. 185 КК (ч. 3 ст. 186, ч. 3 ст. 187 КК) включає кваліфікуючу ознаку «проникнення у сховище», слід встановити об'єктивні обставини, які дозволяють ідентифікувати відповідне місце чи територію як «сховище». Ці обставини, з огляду на положення ст. ст. 91–94 КПК, підлягають доказуванню, а зібрані та надані суду докази – від-повідній оцінці [208].

Проектом Закону України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо невідворотності покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом» (реєстр. № 10013 від 7 лютого 2019 р.) ч. 2 ст. 289 КК було запропоновано доповнити такою новою кваліфікуючою ознакою, як застосування електронного пристрою для прихованого втручання в

роботу технічних засобів охорони (блокування) стаціонарних або рухомих об’єктів, з метою отримання несанкціонованого доступу до них.

Фахівці Головного науково-експертного управління апарату Верховної Ради України (далі - ГНЕУ Апарату ВРУ), не підтримавши наведену законодавчу ініціативу, зробили висновок про те, що незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене із застосуванням вказаного електронного пристрою, за ступенем і характером суспільної небезпеки не може ставитись на один щабель з кваліфікуючими (особливо кваліфікуючими) ознаками, вже вказаними у ч. 2 і ч. 3 ст. 289 КК України. В обґрунтування свого висновку парламентські експерти, зокрема, зазначили, що посилення кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом в аналізованому законопроекті пов’язується з тим, які знаряддя (пристрої) застосовує суб’єкт злочину. Якщо таким знаряддям є електронний пристрій для прихованого втручання в роботу технічних засобів охорони (блокування) стаціонарних або рухомих об’єктів, то кримінальна відповідальність, на думку авторів законопроекту, має ставати суворішою. Якщо ж незаконне заволодіння буде вчинене без використання певних знарядь (наприклад, потерпіла особа залишила транспортний засіб при працюючому двигуні із незакритими дверима) або з використанням інших, не «електронних» знарядь (наприклад, набору універсальних відмичок, інструментів для напруги замка, відмички для дворядних рамочних замків), то дії винної особи за відсутності інших кваліфікуючих (особливо кваліфікуючих) ознак слід кваліфікувати за ч. 1 ст. 289 КК. Однак такий поділ однотипних злочинних діянь на більш і менш суворо карані не є переконливим, оскільки теоретично злочинець, який діє з допомогою неелектронних знарядь, може заподіяти охоронюваним суспільним відносинам навіть більше шкоди (наприклад, викрасти більше автомобілів), ніж той, який використовує електронні пристрої. Крім того, окремі транспортні засоби й досі

залишаються без охоронної сигналізації та (або) інших засобів захисту проти викрадення (наприклад, GPS-трекера), а інші, хоч і обладнані заводською стандартною сигналізацією, не потребують для їхнього відключення застосування «електронного» пристрою (наприклад, відключення сигналізації здійснюється шляхом обривання проводу, який проходить із салону автомобіля до генератора та слугує для постійного забезпечення сигналізації током).

Наведене у пояснювальній записці до законопроекту обґрунтування розширення переліку кваліфікуючих ознак складу злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК, продовжили свої міркування фахівці ГНЕУ Апарату ВРУ, пов'язуючи із необхідністю забезпечити невідворотність кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинення якого вимагає спеціальної підготовки, планування та наявності спеціального обладнання для відкриття замків. Проте спеціальної підготовки, планування та наявності спеціального обладнання для відкриття замків, вочевидь, потребує і незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом використання, наприклад, інструменту для відкриття пінових механізмів замків, пневматичної подушки для відкривання дверей без впливу на механізм замка. Якщо ж говорити про ретельно сплановані незаконні заволодіння заздалегідь замовлених «елітних» транспортних засобів, то суб'єктами цих злочинів, як правило, є особи, які діють у складі групи осіб за попередньою змовою або організованої групи, і їхні дії вже охоплюються ч. 2 і ч. 3 чинної редакції ст. 289 КК [24].

Попри те, що відносно вказаної кваліфікованої ознаки були висловлені негативні думки, така ознака як вчинення діяння із використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони знайшла втілення у ч. 2 ст. 289 КК України та є на сьогодні достатньо новою.

Розкриваючи кваліфікуючу ознаку вчинення дій з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, вимагає від нас звернення до криміналістичних характеристик, що не є предметом нашого дослідження, а тому в загальних рисах сформуємо ті ознаки, які можуть впливати на кваліфікацію. До переліку електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони пристроїв можна віднести: пошукові (нелінійні локатори та портативні сканери радіочастот); відмикаючи механічної дії. До цих пристроїв належить спеціалізований інструмент заводського чи кустарного виробництва, що відмикає пристрої, якими користуються правопорушники для проникнення до салонів автомобілів, гаражів, квартир, будинків громадян та інше; відкриття автомобілів (електронні вироби «Кодграбер», за допомогою яких авто можна відкрити без ключа та власника, шляхом сканування радіочастоти пульту навісної та/або штатної сигналізації); ретрансляції сигналу ключа, який є в потерпілої особи, автомобілів, обладнаних штатною (заводською) системою захисту від викрадення.

Під використанням електронних пристроїв слід розуміти їх застосування за прямим призначенням, тобто для втручання в роботу технічних засобів охорони. Під електронними пристроями слід розуміти різні типи обладнання, устаткування, прилади, апаратуру тощо, які спеціально створені, модернізовані, запрограмовані або пристосовані для втручання в роботу технічних засобів охорони з метою отримання до них несанкціонованого доступу [94].

Технічні пристрої: для блокування сигналів супутникового стеження оператора GPS і визначення місця перебування транспортного засобу («глушилки»); для сканування, відключення чи зламу сигналізації (різні типи та види кодграбберів); ноутбуки для заміни модуля керування та ініціювання запуску двигуна тощо. Сучасні автомобільні сигналізації складаються з таких

електронних компонентів: 1) звуковий гучномовний пристрій; 2) сенсор удару; 3) електронні приводи дверних замків; 4) радіоантена; 5) пульт керування сигналізацією; 6) блок керування сигналізацією; 7) різноманітні блокатори; 8) світлові індикатори роботи.

Під технічними засобами охорони (захисту) слід розуміти комплекс приладів, систем і обладнання, що забезпечують безпеку (охорону) транспортного засобу й попереджують власника (користувача) про наявність небезпеки. Втручання в роботу технічних засобів охорони полягає несанкціонованому проникненні в систему цих засобів і вчинення дій, що змінюють режим їхньої роботи, або повністю чи частково припиняють їхню роботу без дозволу власника (користувача), або ж взагалі приводять вказані засоби до непридатного стану Якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п’ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян. Посилення кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом пов’язане з тим, якими знаряддями (пристроями) користується суб’єкт кримінального правопорушення. Тому, у разі втручання в роботу технічних засобів охорони шляхом їх механічного пошкодження (наприклад, обривом дроту живлення), дії за відсутності інших кваліфікуючих чи особливо кваліфікуючих ознак слід кваліфікувати за ч. 1 ст. 289 КК України [25].

Суспільна небезпека цієї кваліфікуючої ознаки полягає в тому, що у осіб, які вчинять кримінальні правопорушення за допомогою таких засобів, наявні спеціальні знання, які вони використовують не на благо суспільства, а у власних корисливих цілях. Наявність спеціального обладнання для втручання в роботу технічних засобів охорони, яке не перебуває у вільному продажу, підвищує

суспільну небезпечність такого кримінального правопорушення тим, що кримінальні правопорушники можуть у будь-який момент розширити свою кримінально протиправну діяльність шляхом вчинення більш тяжких кримінальних правопорушень. Окрім того, такий спосіб вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом не передбачає помітності кримінального правопорушника для свідків та камер спостереження, оскільки втручання в роботу технічних засобів охорони здійснюється на відстані, тому йому залишається покинути місце вчинення кримінального правопорушення з транспортним засобом.

Слід також зазначити, що КК України передбачає кримінальну відповідальність за використання електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, проте прямо не передбачає відповідальності за їх незаконне виготовлення, збут, розповсюдження та придбання. Наявні статті 359, 361, 361-1 КК України лише опосередковано пов’язані з цим питанням [145, С. 80].

Так достатньо новими для ст. 289 КК України є такі кваліфікуючі ознаки як вчинення дій передбачених ст. 289 КК України, якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п’ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян. Отже, вказана ознака пов'язана із вартістю предмета (транспортного засобу) ч. 2 який становить від ста до двохсот п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; ч. 3 якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п’ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян). Передумовою внесення таких змін зокрема стала позиція співробітників Національної поліції України, яка полягала в тому, що de

lege ferenda такі кваліфікуючі ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом, які були раніше визначені у нормі, а саме завдання значної і великої матеріальної шкоди, мають бути «прив'язані» до ринкової вартості транспортного засобу. Кваліфікація розглядуваного злочину не має залежати від повернення чи неповернення транспортного засобу, відшкодування завданої шкоди. Раніше незаконне заволодіння транспортним засобом незалежно від його вартості за відсутності інших кваліфікуючих ознак діяння не утворювали кваліфікованих складів кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Однак 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. Отже наголошувалось на тому, що з ч. 3 примітки ст. 289 КК має бути виключена вказівка на реальність збитків; водночас у згаданій примітці слід зазначити, що «відповідно до частин другої і третьої цієї статті матеріальна шкода визначається дійсною ринковою вартістю транспортного засобу на момент вчинення злочину» [48, С. 172–173, 174]. Так, якщо зловмисник викрадав автомобіль за 150 тисяч євро, його затримували через п'ять кілометрів і транспортний засіб повертали власнику, реальними збитками була вартість витраченого на п'ять кілометрів бензину. Звідси – перекваліфікація дій правопорушників з ч. 3 на ч. 1 ст. 289 і відповідно суттєве зменшення покарання. При цьому, наприклад, у 2017 році в 187 випадках слідчі ухвалили рішення про перекваліфікацію кримінального правопорушення саме з цієї причини [189]. Зазначені прогалини були усунені прийняттям відповідних змін до ст. 289 КК України Законом України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» від 3 вересня 2020 року № 875-IX зокрема: в абзаці першому частини другої слова «або якщо вони завдали значної матеріальної

шкоди" замінити словами "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»; у частині третій: в абзаці першому слова «вони завдали великої матеріальної шкоди» замінити словами «предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п’ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян»; пункт 3 виключити [222]. Отже, до набуття чинності Законом України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» від 3 вересня 2020 року №875IX в якості кваліфікуючих ознак враховувалася не вартість транспортного засобу, а розмір реальних збитків, заподіяних власнику транспортного засобу. Під час вирішення питання про реальність таких збитків, потрібно було керуватися положеннями ст. 22 Цивільного кодексу України, відповідно до якої реальними збитками вважаються втрати, яких особа зазнала внаслідок знищення чи пошкодження речі, а також втрати, які вона зробила чи мусить зробити для відновлення її порушеного права. Якщо ж внаслідок незаконного заволодіння транспортний засіб пошкоджень не зазнавав, його технічний стан не змінювався, тобто відновлення він не потребував, або сума витрат була меншою, ніж 100 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, то дії винної особи, за відсутності інших обтяжуючих обставин, кваліфікувалися за ч. 1 ст. 289 . Але якщо транспортний засіб було знищено або він втратив свою цінність та не міг бути використаний за призначенням, то розмір реальних збитків відповідав вартості авто на день учинення кримінально протиправного діяння. Таким же чином вирішувалося питання, коли транспортний засіб не знаходили. Якщо ж було пошкоджено лише окремі деталі транспортного засобу, то розмір реальних

збитків визначався на підставі вартості відновлювального ремонту та запасних частин [229].

З цього приводу варто зазначити позицію Козака В.М., який вказує на те, що зважаючи на значний ріст професійної злочинності у зазначеній сфері, прийняття Закону України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» від 3 вересня 2020 року№ 875IX стало важливим кроком у боротьбі з досліджуваним явищем. Хоча більш доцільно було б передбачити у ч. ч. 2–3 ст. 289 вказівку на мету обернення транспортного засобу на свою користь чи користь третіх осіб. Вказівка на мету викрадення транспортного засобу вбачається необхідною для уникнення випадків притягнення до відповідальності за ч. 2 чи ч. 3 ст. 289 осіб, які викрадають транспортний засіб з метою покататися [86, С. 93].

Оцінка ринкової вартості колісних транспортних засобів (далі – КТЗ) відбувається відповідно до чинного законодавства, а саме Законів України «Про судову експертизу», «Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні» та іншими нормативно-правовим актами. Сам механізм проведення транспортно-товарознавчої експертизи регулюється чинною «Методикою товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів» [226]. Цей документ періодично оновлювався. Наприклад відповідно до змін від 21.10.2019 розширено перелік документів, які власник КТЗ має надати для проведення оцінки, введено принцип економічної доцільності операції ремонту, змінено значення деяких термінів та введено нові, тощо. Окрім того, цей документ скасовував попередні зміни від 29 серпня 2019 року [224]. Враховуючи, що відповідна ознака, як на наш погляд має кримінально-процесуальні та криміналістичні характеристики та відноситься до спеціальних знань під час розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами,

звернемося до відповідних джерел, які наддадуть можливості її розкриття. Так, одним із різновидів товарознавчої експертизи, яка призначається під час розслідування розглядуваного кримінального правопорушення є транспортно-товарознавча експертиза. До числа основних завдань цієї експертизи належить визначення ринкової вартості колісних транспортних засобів, їх складових, а також розміру вартості матеріальних збитків, заподіяних власнику або володільцю КТЗ, їх складових унаслідок пошкодження останнього. Зазвичай, проведення цієї експертизи може надати відповіді на такі запитання слідчого: Яка ринкова вартість КТЗ (зазначаються його марка, модель і державний реєстраційний номер) на дату оцінки (зазначається дата, на яку визначається його вартість)? Яке значення становить величина втрати товарної вартості КТЗ на дату оцінки (зазначається дата, на яку оцінюється його вартість)? Яка вартість матеріального збитку (шкоди), завданого(ї) власнику КТЗ (зазначаються прізвище, ім'я та по батькові власника, марка, модель КТЗ, його державний реєстраційний номер) унаслідок (зазначається подія, що призвела до матеріальної шкоди) на дату оцінки (зазначається дата, на яку оцінюється вартість)? Чи можливо провести ремонтно-відновлювальні роботи пошкодженого КТЗ (його складових)? Якщо можливо, то який обсяг, характер і вартість цих робіт на дату оцінки (зазначається дата, на яку проводиться оцінка майна)? [225]. На дослідження експерту надаються КТЗ та документація, що стосується його реєстрації, матеріали розслідування події, що призвела до матеріальної шкоди, а також документи, у яких зафіксовані інші вихідні дані, необхідні для вирішення поставленого питання. Орган (особа), який (яка) призначив(ла) експертизу (залучив(ла) експерта), повинен(на) забезпечити можливість огляду КТЗ та належні безпечні умови (освітлення, вільний доступ, можливість огляду КТЗ з різних боків тощо) [225].

Отже, за час існування ст. 289 КК України у законі більшість кваліфікуючих ознак залишились не змінними, проте й є і ті, що є новими, зокрема вчинення дій з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, а також нова редакція такої ознаки, що визначає вартість транспортного засобу. Відповідні зміни направлені на покращення превентивної функції даного кримінального правопорушення та відповідають викликам сьогодення. Проте враховуючи події в Україні пов'язані із військовою агресією російської федерації проти України та введенням в Україні з 24 лютого 2022 року воєнного стану [218] перед зокрема кримінальним законодавством постало питання щодо належного забезпечення визначних у КК України найвищих соціальних цінностей від посягань. Слушною є думка Оробець К.М., який зазначає, що сутністю умов воєнного стану, яка визначає їх соціальну природу обумовлює кримінально-правове закріплення, є породжені військовою агресією особливі (екстремальні) умови, за яких відбувається життєдіяльність цілого суспільства, роблячи вразливим цивільне населення, полегшуючи вчинення кримінальних правопорушень, породжуючи у злочинців оманливе відчуття безкарності. Ситуація може ускладнюватися законодавчо встановленим обмеженням конституційних прав і свобод людини і громадянина. Найбільша небезпека воєнного стану полягає в неможливості належним чином забезпечувати різними державними засобами найвищі соціальні цінності від посягань: людину, її життя і здоров’я, честь і гідність, недоторканність і безпеку [196, С. 1241].

Слід зазначити, що за увесь період воєнного стану значна кількість норм доповнені такою кваліфікуючою ознакою, як вчинення діяння «в умовах воєнного або надзвичайного стану», зокрема прийнято Закон України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за мародерство» від 3 березня 2022 року № 2117-IX, яким

частини 4 статей 185–187, 189, 191 КК України [222]. Серед нових змін до закону про кримінальну відповідальність – визнання вчинення кримінального правопорушення в умовах або під час воєнного чи надзвичайного стану обставинами, що впливають на кваліфікацію окремих кримінальних правопорушень, зокрема проти основ національної безпеки (ч. 2 ст. 111, ч. 2 ст. 113, ст. 114-2 КК), власності (ч. 4 ст. 185–187, ч. 4 ст. 189, ч. 4 ст. 191 КК), у сфері господарської діяльності (ч. 3 ст. 201-2 КК), у сфері використання електронно-обчислювальних машин (комп'ютерів), систем та комп'ютерних мереж і мереж електрозв'язку (ч. 5 ст. 361 КК). Існують також законодавчі ініціативи щодо доповнення цими обставинами інших складів кримінальних правопорушень. Наприклад, законопроектом № 7212 від 25.03.2022 пропонувалося доповнити ч. 2 ст. 245 КК (Знищення або пошкодження об'єктів рослинного світу) такою обставиною, як вчинення цього злочину в умовах воєнного або надзвичайного стану чи особливого періоду [221]. Проте, не всі вчені підтримують законодавчі зміни щодо визнання відповідних обставин такими, що впливають на кваліфікацію. Наприклад, Хавронюк М. І. зазначає, що цілком достатнім є наразі покарання і за крадіжку, грабіж, вимагання та інші кримінальні правопорушення, вчинені в умовах воєнного або надзвичайного стану. До того ж у ст. 67 КК і так є обставина, що обтяжує покарання, за «вчинення злочину з використанням умов воєнного або надзвичайного стану, інших надзвичайних подій». Проблема ж полягає не в м'якому покаранні за ці кримінальні правопорушення, а в причинах того, чому далеко не всі вони викриваються, а особи, викриті в них, не завжди засуджуються та здійснюють реституцію та компенсацію [264]. Мовчан Р. О. слушно зазначає, що кваліфікація будь-яких вчинених при воєнному стані, у тому числі й не пов'язаних із використанням умов останнього, посягань на власність саме за частинами четвертими досліджуваних норм Особливої

частини КК навряд чи може вважатися доцільною [168, С. 283–284]. Наводячи приклади інкримінування особам, які у мирних містах вчиняли крадіжки продуктів харчування з магазинів, вчений підсумовує, що суспільна небезпека цих дій не є достатньою для призначення за них безальтернативного покарання у виді позбавлення волі на строк від 5 до 8 років [168, С. 283–284]. Проте маємо погодитись і думкою Данилевського А.О., Данилевської Ю. О., що такі зміни характеризуються відсутністю системного підходу до використання цієї кваліфікуючої ознаки…[42]. Саме тому такою кваліфікуючою ознакою повинні бути доповнені й інші статті, які передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення проти власності [43, С. 116], зокрема стаття 289 КК України, оскільки, як справедливо зазначається в літературі, незаконне заволодіння транспортним засобом також посягає на право власності. Так, на думку окремих авторів, не дивлячись на те, що основним безпосереднім об’єктом незаконного заволодіння транспортним засобом виступають суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту внаслідок контрольованого використання транспортних засобів, передбачених у примітці до статті 286 КК України, додатковим обов’язковим об’єктом цього кримінального правопорушення виступають суспільні відносини власності, юридичним вираженням яких є право володіння, користування та/або розпорядження відповідним майном (механічним транспортним засобом) [276, С. 150; 56, С. 9]. Більш категоричну думку висловив Горшков Д.В., який вважає саме суспільні відносини, які забезпечують право власності особи на транспортний засіб основним, а безпеку дорожнього руху та порядок використання транспортного засобу – обов’язковим додатковим об’єктом [34, С. 6].

Проте зазначена дискусія не є предметом нашого дослідження, тому сконцентруємо увагу на тих питаннях які стосуються доцільності закріплення

такої кваліфікуючої ознаки як вчинення дій в умовах або під час воєнного чи надзвичайного стану у ст. 289 КК України. Вчені звертають увагу на суспільну небезпеку кримінального правопорушення і особи винного за наявності цих обставин. Винна особа, з метою полегшення вчинення кримінального правопорушення використовує найбільш несприятливий для суспільства час, тяжкі обставини та умови, в яких опинилося суспільство (Вартилецька І. А. та Шармар О. М.) [18, С. 194–195]. Злочин вчиняється з використанням обстановки, яка загрожує життю, здоров'ю, особистій безпеці та власності багатьох людей (Шапченко С. Д.) [179, С. 140]. Використовуються обставини, за яких увага влади й громадян сконцентрована на відверненні небезпеки для життя людей, майна тощо (Клименко В. А. та Шепелєва Н. В.) [105, С. 308]. При цих обставинах часто залишаються без догляду будинки, майно громадян, матеріальні цінності організацій, підприємств, установ (Гаврильченко Л. К.) [124, С. 139]. Як свідчить практика, злочинці використовують такі стани в державі для вчинення злочинів. Наприклад, під час подій у Чорнобилі за умов відселення з Чорнобильської зони населення там вчинювались крадіжки майна. Під час повені в Західній Україні теж почастішали крадіжки майна громадян (Туркевич І. К. і Стрижевська А. А.) [180, С. 178]. За таких обставин полегшується вчинення кримінально протиправного діяння, зростає ризик особи стати потерпілою, а правоохоронні органи мають обмеженні ресурси для адекватного кримінально-правового реагування. Ймовірно, спираючись на ці та інші подібні аргументи, законодавець вирішив посилити кримінальну відповідальність за вчинення окремих злочинів в умовах або під час воєнного чи надзвичайного стану [26].

Ми погоджуємось із думою авторів, з приводу того, що підвищена суспільна небезпечність незаконного заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного стану обумовлюються тим, що винний не просто обмежує

право власності іншої людини на транспортний засіб, але і позбавляє його можливості до задоволення часто життєво важливих потреб (можливості евакуюватися у безпечне місце, доставити продукти, медикаменти тощо). Саме тому дивною видається позиція законодавця, який не доповнив статтю 289 КК України такою кваліфікуючою ознакою як «в умовах воєнного стану». Щодо місця розташування цієї кваліфікуючої ознаки у статті 289 КК України, то аналіз кримінальних правопорушень проти власності показує, що законодавець вважає вчинення діяння в умовах воєнного або надзвичайного стану співрозмірним з такими кваліфікуючими ознаками як великий розмір (в окремих випадках – особливо великий розмір) заподіяної шкоди, заподіяння тілесних ушкоджень, вчинення кримінального правопорушення організованою групою. Зважаючи на це, логічним буде розташувати цю кваліфікуючу ознаку у частині 3 статті 289 КК України. Що стосується розуміння ознаки «в умовах воєнного стану», то на думку вчених, що така кваліфікуюча ознака повинна застосовуватися в усіх випадках вчинення кримінального правопорушення в умовах наявності на території України правового режиму воєнного стану, незалежно від того, чи вплинули такі умови на вчинення кримінального правопорушення (наприклад, вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом було полегшено внаслідок поранення власника транспортного засобу або відсутності в місті, де вчинялося кримінальне правопорушення, правоохоронних органів тощо) [42, С. 19]. Отже, враховуючи наведені доктринальні міркування маємо сформулювати власне бачення щодо доцільності закріплення такої кваліфікуючої ознаки як вчинення діяння в умовах воєнного або надзвичайного стану у ст. 289 КК України. На наш погляд, зазначена обставина, повинна бути закріплена у ст. 289 КК України. Адже, такі зміни будуть впливати на кваліфікацію кримінального правопорушення або призначення покарання враховуючи існуючі реалії.

3.2. Відмежування незаконного заволодіння транспортним засобом від суміжних складів кримінальних правопорушень

Кримінально-правова кваліфікація є визначальним питанням здійснення кримінального провадження, одним з основних етапів (стадій) застосування кримінально-правової норми, саме тому кваліфікація є базовим поняттям у кримінально-правовій літературі та слідчо-судовій практиці [262, С. 10]. У практиці правозастосування часто трапляються випадки, коли під час кримінально-правової кваліфікації виникають ситуації, за яких різні склади кримінальних правопорушень характеризуються, з одного боку, низкою спільних ознак, а з іншого – ознаками, що їх відрізняють (відмінними). У теорії кримінального права, такі склади кримінальних правопорушень прийнято називати суміжними. Крім наявності спільних ознак, характерною рисою суміжних складів кримінальних правопорушень – тією, яка ідентифікує це кримінально-правове явище, є наявність у них розмежувальних (відмежувальних) ознак. Саме завдяки наявності цих ознак і є можливим розмежування (відмежування) цих складів. В результаті аналізу виявлено такі характеристики цих ознак. По-перше, розмежувальні ознаки, як і спільні, є ознаками складу кримінального правопорушення. На це вже зверталась увага у кримінально-правовій літературі. Так, Навроцький В.О. вказував, що «розмежувальними ознаками злочинів є окремі ознаки їх складів» [175, С. 64]. Ознаки складу злочину, з точки зору формальної логіки, виступають, так званими, «конкретними поняттями, тими, які відтворюють певний предмет у його цілісності»; [62, С. 34], визначають його сутність. Певна характеристика (частина, елемент) ознаки складу злочину також може виконувати розмежувальну функцію за умови, що вона є конкретним поняттям. Навроцький В.О. зазначав, що розмежувальними ознаками окремих злочинів

виступають тільки обов'язкові, конститутивні ознаки складу – ті, котрі прямо названі в диспозиції відповідних статей Особливої частини КК [175, С. 65]. З останнім з наведених тверджень Навроцького В.О. загалом можна погодитися. Дійсно, якщо суміжними є основні склади кримінальних правопорушень, то розмежувальними не можуть бути ознаки, які в одному складі є обов'язковими, стосовно іншого – кваліфікуючими, або взагалі не є ознаками цього складу. В такій ситуації відсутнє виключення ознаками одна одної. Тому, розмежування за правилами, що застосовуються до співвідношення суміжних складів кримінальних правопорушень, в такому разі не можливе. Звідси, напрошується висновок, що розмежування здійснюється, за загальним правилом, між основними складами кримінальних правопорушень. Адже основний склад кримінального правопорушення, будучи результатом криміналізації певного типу суспільно небезпечної поведінки, вміщує істотні ознаки цього типу суспільно небезпечної поведінки. Кваліфікуючі ж ознаки, як відомо, це ознаки, в яких втілене законодавче розуміння про підвищений ступінь суспільної небезпеки того чи іншого кримінального правопорушення. Проте, повністю заперечувати доцільність розмежування суміжних складів кримінальних правопорушень з врахуванням кваліфікуючих ознак не можна. Зокрема, для тих випадків, коли відповідником ознаки певного основного складу кримінального правопорушення є незбіжна з нею за змістом кваліфікуюча ознака з іншого складу кримінального правопорушення, і обидві ці ознаки відображені порівнюваними поняттями. Відтак, пару суміжних складають основний склад одного кримінального правопорушення і кваліфікований іншого. За таких умов до уваги у розмежуванні слід брати й кваліфікуючі ознаки. Навроцький В.О. наголошує про те, що розмежувальні ознаки повинні бути прямо названі в диспозиціях відповідних статей Особливої частини КК, має бути адресоване, перш за все, законодавцю [176]. Щодо правозастосування можна вказати на

винятки з цього правила, коли в одному із суміжних складів ознака, за якою має проводитись розмежування, названа, а в іншому – ні. Ці винятки обумовлені недоліками законодавчої техніки, коли ознака, яка об'єктивно властива тому чи іншому складу, законодавцем не передбачена. Об'єктивна необхідність наявності такої ознаки обумовлюється, перш за все, принципом системності кримінального права. В такому випадку наявність неназваної ознаки доводиться припускати. По-друге, розмежувальними можуть бути тільки ознаки, що є порівнюваними поняттями. Перш за все, це ознаки, котрі посідають однакове місце в системі ознак складу кримінального правопорушення (однойменні, одні й ті самі ознаки складу), бо саме вони позначаються порівнюваними поняттями. Якщо в одному із суміжних складів кримінальних правопорушень розмежувальною ознакою є спосіб вчинення кримінального правопорушення, то відповідна їй ознака з іншого складу кримінального правопорушення також має відображуватися поняттям, порівнюваним зі способом вчинення кримінального правопорушення. Не можуть виступати розмежувальними ознаки, які характеризують такі ознаки суміжних складів кримінальних правопорушень, що є не порівнюваними поняттями. Адже їх не можливо порівнювати. По-третє, розмежувальні ознаки – це відмінні за змістом ознаки, поняття про які перебувають у логічному відношенні несумісності (диз'юнкції). Важливою є саме змістова відмінність. Як було показано вище, текстуальна відмінність не завжди тягне різницю в змісті цих ознак. Вони є несумісними порівнюваними поняттями. З точки зору формальної логіки, це поняття, обсяги яких не збігаються ні повністю, ні частково, бо вони містять ознаки, що виключають збіг їхніх обсягів, і які можуть перебувати одна з одною в будь-якому з видів відношення несумісності між поняттями: співпідпорядкування (координації), контрарності (протилежності), контрадикторності (суперечності). Це така змістова відмінність, яка визначає властивість однієї з розмежувальних ознак

виключати наявність іншої у складі кримінального правопорушення, до якого належить ця перша ознака, і навпаки. Конкретне, вчинене у реальній дійсності посягання ніколи не може одночасно характеризуватись обома (кількома) такими ознаками. Між ними існує логічне співвідношення диз'юнкції. Це означає, що кожна з розмежувальних ознак завжди має пару – ознаку, що виключає її, у іншому із суміжних складів. Поняття розмежувальних ознак, так само, як і спільних, також є відносним поняттям. Ознака не сама по собі є розмежувальною, а відносно відповідної ознаки іншого із пари (групи) суміжних складів кримінальних правопорушень. Маємо навести бачення Навроцького В. О. до послідовності дій щодо розмежування будь-яких явищ, процесів, предметів, серед іншого злочинів, а саме: 1) пошук спільного – того, що об'єднує порівнювані об'єкти; 2) з'ясування відмінних ознак цих об'єктів; 3) визначення відмінностей у виявлених розмежувальних ознаках [177, С. 477–478].

Щодо відмежування незаконного заволодіння транспортним засобом від суміжних складів кримінальних правопорушень маємо зазначити, що у теорії кримінального права та судовій практиці по різному вирішуються питання, отже за допомогою дослідження окремих норм і порівняння із ст. 289 КК України визначимо певні закономірності.

У п. 2 примітки до ст. 289 КК України законодавцем визначено, що під повторністю слід розуміти вчинення таких дій особою, яка раніше вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом або кримінальне правопорушення, передбачене ст. ст. 185-187, 189-191, 262, 290, 410 КК України. Отже, фактично, дана примітка надає підставу для констатації, що таке кримінальне правопорушення безпосередньо пов'язано із першочерговим посяганням саме на майнові права, і вже потім – на безпеку руху та експлуатації транспорту, які, у більшості випадків, взагалі можуть не зазнати шкоди та інших

негативних наслідків (про що свідчить конструкція ч. 1 ст. 289 КК України, яка передбачає формальний склад кримінального правопорушення), а також про це свідчить і відповідна судова практика. Проте нами будуть розглянуті питання відмежування ст. 289 КК України із деякими із зазначених вище статями, зокрема із ст. ст. 185-187, 189-191, 356, 410,411 КК України.

Першу групу кримінальних правопорушень із якими буде здійснено відмежування ст. 289 КК України складають окремі норми транспортних кримінальних правопорушень.

Ознаки транспортних злочинів викладено у статтях 286, 286-1, 287-289, 290 КК України, якими визначено підстави кримінальної відповідальності за недотримання особами, які керують транспортними засобами, правил безпеки дорожнього руху або користування транспортом; введення в експлуатацію технічно несправних автомобілів; порушення нормативних актів, що регламентують безпеку дорожнього руху; незаконне заволодіння транспортними засобами тощо. Ця категорія діянь виділяється за видом об’єкта, а отже, являє собою більш обмежену та специфічну сферу суспільних відносин, що підлягають кримінально-правовій охороні, – забезпечення безпеки руху та використання транспортних засобів та інші види механічного транспорту. Виходячи зі змісту об’єктивних та суб’єктивних ознак цих діянь, умовно небезпеку цих кримінальних правопорушень оцінюють як діяння, вчинені з необережності, а отже, як такі, що тягнуть за собою відповідальність лише за наявності реальної шкоди здоров’ю, життю, майну тощо.

При цьому предметом усіх транспортних кримінальних правопорушень виступає предмет. Предметом усіх транспортних кримінальних правопорушень можуть виступати транспортні засоби, шляхи сполучення, споруди на них, транспортні комунікацій, вокзали, засоби зв'язку, сигналізації, автоматизації, що забезпечують безпеку руху транспортних засобів, зокрема транспортні засоби

виступають відмежувальною ознакою. У Законі України «Про транспорт» перш за все підкреслюється, що єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [234]. Відповідні нормативно-правові акти надають визначення окремих транспортних засобів, зокрема У законі про залізничний транспорт [235] визначається, що залізничний транспорт це – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо. До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту. Говорячи про метрополітен, слід зауважити наступне. Закон України «Про транспорт», визначаючи зміст транспорту загального користування, відносить до нього: залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний транспорт, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен. Закон України «Про міський електричний транспорт» [236], визначає, що «міський електричний транспорт»

охоплює: трамваї, тролейбуси, поїзди метрополітену (ст.1). При цьому зазначено, що Правила експлуатації трамвая та тролейбуса затверджуються центральним органом виконавчої влади з питань житлово-комунального господарства. Правила технічної експлуатації метрополітену – центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту (ч. 2 ст. 17). Такий підхід є об'єктивним. Метрополітен призначений для перевезень пасажирів у містах, як і трамваї та тролейбуси. Тому його і відносять до міського електричного транспорту. Але за технічними характеристиками метрополітен належить до залізничного транспорту. Його технічна регламентація здійснюється центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту. І тому порушення правил безпеки руху або експлуатації метрополітену повинно розглядатись як кримінальне правопорушення, відповідальність за вчинення якого передбачена ст. 276 КК України. Відомчий транспорт – це складова транспортної галузі, що забезпечує потреби відомств в перевезеннях за допомогою транспортних засобів. До складу відомчого транспорту входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій. Трубопровідний транспорт – це складова транспортної галузі, що забезпечує потреби населення та суспільного виробництва в переміщенні (поставках, відведеннях) продуктів засобами трубопровідного транспорту. Відповідно до Закону України «Про трубопровідний транспорт» [237] систему трубопровідного транспорту України становлять: магістральний трубопровідний транспорт та промисловий трубопровідний транспорт. Промислові трубопроводи (приєднані мережі) – це всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо. Шляхи сполучень як предмети злочинів. В контексті транспортних злочинів, етимологічне розуміння терміну

«шляхи сполучень», означає спеціальний простір, який використовується людиною при експлуатації транспортних засобів, що дозволяє з'єднати одне з іншим. Шляхами сполучень є: залізничні колії (елементи залізничної колії (земляне полотно, верхня будова та штучні споруди) за міцністю, стійкістю і станом мають забезпечувати безпечний і плавний рух поїздів із швидкостями, встановленими на даній ділянці); річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, а також внутрішні морські води та територіальне море (внутрішні водні шляхи загального користування); повітряний простір (повітряні траси і місцеві повітряні лінії України); автомобільні дороги (лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів) Наведене показує, що Закон України «Про транспорт» неоднаково дає визначення того чи іншого виду транспорту. Так, характеризуючи відомчий транспорт, законодавець говорить лише про транспортні засоби підприємств, установ та організацій. В той час, як характеризуючи, наприклад, міський електротранспорт, морський та річковий транспорт, говорять і про ремонтно-експлуатаційні депо, суднoремонтні заводи. Відомчий транспорт також потребує технічного обслуговування. Таке обслуговування може здійснюватися, наприклад, в гаражах, ремонтних приміщеннях тощо. Однаковий підхід у визначенні змісту поняття «транспорт» вимагає включення до поняття «відомчий транспорт» і приміщень, де його обслуговують. Крім того, Закон України «Про транспорт» неоднозначно вирішує і питання щодо шляхів сполучення. Так, до складу залізничного транспорту віднесено морські шляхи сполучення. До складу міського електротранспорту відносять трамвайні і тролейбусні лінії. Проте, до складу річкового транспорту, до складу автомобільного транспорту, до складу повітряного транспорту, відповідно річкові шляхи, автомобільні шляхи, повітряні шляхи не віднесено (не названо). І між тим, без цих шляхів

функціонування згаданих видів транспорту неможливе. Такі шляхи убезпечуються відповідно до потреб того чи іншого виду транспорту. Наприклад, повітряні судна в польоті супроводжуються наземними службами. Безпеку експлуатації річкових суден, автомобілів на шляхах, якими вони пересуваються, забезпечують, наприклад, різноманітні засоби сигналізації, зв'язку. Щодо транспортних засобів передбачених ст. 289 КК України згідно примітки до ст. 286 КК України під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

Отже, уточнення предмету, який саме транспортний засіб у кримінальному правопорушенні передбаченому ст. 289 КК України, відіграє визначальну роль у відмежуванні його від інших транспортних кримінальних правопорушень. Маємо зазначити деякі спірні питання щодо кримінально-правової характеристики предмету транспортних кримінальних правопорушень. Так, якщо аналізувати ст. 278 КК «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна утворює склад кримінального правопорушення» слід зазначити, що у правозастосовній практиці, суперечливо вирішується питання про охоплення поняттям морського або річкового судна маломірних суден на кшталт моторних або парусних човнів, катерів, яхт тощо. Питання, як має кваліфікуватись незаконне заволодіння маломірним судном (за ст. 278 або статтею КК про відповідальність за те чи інше кримінальне правопорушення проти власності), потребує окремого розгляду. Проте зазначимо, що виходячи, зокрема, з того, що транспортні засоби, перелічені в примітці ст. 286 КК, є дорожніми, тобто придатними до експлуатації у сфері дорожнього руху, зазначене посягання, на нашу думку, немає підстав кваліфікувати за ст. 289 КК. Вважаємо, що в цьому разі було б неправильно ігнорувати цільове призначення нормативно-правого акту (Правил

дорожнього руху), що містить визначення поняття механічного транспортного засобу, яке теоретично дозволяє охопити й обладнані відповідними двигунами маломірні судна. Ще одним аргументом на користь обстоюваної цієї позиції слугує і те, що порушення правил безпеки при користуванні маломірними суднами (відповідно до панівного в юридичній літературі підходу [2, С. 752; 103, С. 132; 128, С. 547; 183, С. 658, 927]) пропонується кваліфікувати не за ст. 286 КК, а за ст. 291 КК «Порушення чинних на транспорті правил». Так само за ст. 289 КК України не може кваліфікуватись незаконне заволодіння розукомплектованим (розібраним на запчастини) колишнім чи майбутнім механічним транспортним засобом (його окремими агрегатами). У цьому випадку діяння за наявності підстав має кваліфікуватись за тією чи іншою статтею КК про відповідальність за кримінальне правопорушення проти власності. Кримінально-правова оцінка випадків незаконного заволодіння деталями, вузлами, агрегатами транспортного засобу може бути різною. Якщо особа заволоділа такими предметами, які знаходились окремо від транспортного засобу, то така поведінка може утворювати склад того чи іншого кримінального правопорушення проти власності. Якщо ж винний заволодів транспортним засобом з метою його подальшого демонтажу на деталі, вузли та агрегати, що і сталося, то вчинене охоплюється диспозицією відповідної частини ст. 289 КК. Цей самий висновок, слід робити й у випадку, коли умисел на заволодіння деталями, вузлами, агрегатами виник у винного вже після незаконного заволодіння транспортним засобом. Якщо незаконне заволодіння транспортним засобом поєднане з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, що спричинили наслідки, зазначені в ст. 286 КК України, то вчинене слід кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених відповідними частинами ст. 289 КК України і ст. 286 КК України.

Другу групу кримінальних правопорушень із якими буде здійснено відмежування із ст. 289 КК України складають окремі норми кримінальних правопорушень проти власності. Певні труднощі виникають під час відмежування кримінальних правопорушень проти власності та ст. 289 КК України. Розкриваючи предмет дослідження, перше, на що слід звернути увагу, це об'єкт та предмет кримінальних правопорушень. Так, у кримінальних правопорушеннях проти власності об'єктом виступає власність, а в ст. 289 КК України безпека руху та експлуатація транспорту. При цьому у примітці визначено, що незаконне заволодіння прапорного засобу… у власника чи користувача…», а відповідно пов’язано із таким об'єктом як власність. Отже, в доктрині кримінального права достатньо тривалий час постає питання щодо перегляду місця ст. 289 КК у КК України. На це також вказує і запропонований у проекті нового кримінального законодавства України підхід, відповідно до якого запропоновано викрадення чужої рухомої речі вважати кримінальним правопорушенням проти власності. В теорії кримінального права думки науковців щодо визначення об’єкта злочину незаконного заволодіння транспортним засобом розділились. Деякі автори вважають, що незаконне заволодіння транспортними засобами має один безпосередній об’єкт, але визначають щодо нього різні суспільні відносини: «безпека експлуатації транспортних засобів», «громадський порядок», «громадська безпека», «система суспільних відносин, що регламентують права власності», «безпека життя і здоров’я людей» тощо [97, С. 52-53; 185, С. 739-742]. Відповідно до примітки до ст. 289 КК України 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. Заволодіння може здійснюватися таємно або відкрито, шляхом обману або зловживання довірою [79]. У зв’язку з цим існує точка зору, що «головним

безпосереднім об’єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є право власності, а додатковим – порядок використання транспорту як джерела підвищеної небезпеки, адже право власності, на відміну від безпеки руху та експлуатації транспорту, порушується завжди зокрема при пересуванні на засобах там, де відсутні інші транспортні засоби (у полі, лісі, безлюдних відкритих місцевостях), або при незаконному заволодінні транспортним засобом досвідченою особою, яка має кваліфікацію водія. Власник при цьому позбавляється права власності, яке передбачено законом, тобто порушуються врегульовані законом суспільні відносини щодо володіння, користування та розпорядження майном. При цьому слід зазначити, що безпосереднім об’єктом злочину слід визнавати не суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а суспільні відносини у сфері власності, вказуючи, що незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене водієм-професіоналом у тверезому стані, який дотримується правил дорожнього руху, не загрожує суспільним відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Незаконне заволодіння транспортним засобом завжди порушує права власника автотранспортного засобу щодо користування і розпорядження майном, тобто посягає на основні складові права власності. При цьому, вчиняючи незаконне заволодіння транспортним засобом, винний усвідомлює порушення ним прав власника та незаконне використання чужого майна. Олійник В.П., обґрунтовуючи свою позицію, цілком слушно зауважив, що вирішення питання кваліфікації цього злочину залежить від правильного встановлення об’єкта посягання та спрямованості умислу винного. За наявності умислу останнього на тимчасове вилучення транспортного засобу з метою використання саме цих його властивостей шкода завдається, насамперед, відносинам у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту. Відносини власності в такому разі є лише додатковим об’єктом злочину. При протиправному заволодінні ним з корисною

метою для обернення на свою користь або на користь інших осіб шкода безпосередньо заподіюється відносинам власності. На підставі викладеного вчений доходить висновку про доцільність виключення з диспозиції ст. 289 КК України вказівки на будь-яку мету заволодіння і встановлення в ній відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом без мети викрадення [192].

Проте Осадчий В.І. вказує на те, що родовий об'єкт транспортних злочинів є складним (двостороннім). Науковець, обґрунтовуючи свою точку зору, зазначає, що безпека руху та експлуатації транспорту включає в себе, зокрема, і власність. Загроза цим благам має місце в сфері руху або експлуатації транспорту через порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту. Тобто родовий об'єкт злочинів, відповідальність за вчинення яких передбачена в статтях розділу XI Особливої частини КК України, – підсумовує він, – це безпека руху та експлуатації транспорту як такий стан його функціонування, за якого власності ніщо не загрожує, створюються умови відсутності будь-яких небезпек. При вчиненні певного транспортного злочину пошкоджується чи ставиться під загрозу пошкодження конкретний безпосередній об'єкт, визначальними ознаками якого є такі складові: безпека руху та експлуатації транспорту (завжди виступає як основний безпосередній об'єкт злочину), та власність, яка виступає як додатковий (обов'язковий чи факультативний) безпосередній об'єкт злочину [192]. Ми визначену позицію підтримуємо та вважаємо що саме таким чином слід здійснювати відмежування, яке позначається на кваліфікації.

В юридичній літературі висловлюється думка про те, що незаконне заволодіння транспортним засобом з іншою, ніж його обернення, метою, та його подальше знищення чи пошкодження повинно кваліфікуватись за сукупністю злочинів, передбачених ст. 289 і ст. 194 КК [51; 60, С. 98]. Така рекомендація не

враховує як легальне визначення поняття незаконного заволодіння транспортним засобом (закріплення у ч. 1 примітки ст. 289 КК «будь-якої мети» означає, що такою метою може бути і знищення або пошкодження транспортного засобу), так і конституційний принцип non bis in idem. Водночас слід мати на увазі те, що незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане зі знищенням або пошкодженням іншого (відмінного від транспортного засобу) чужого майна (наприклад, руйнується гараж, в якому розміщувався автомобіль), потребує (за наявності підстав) додаткової кваліфікації за ст. 194 КК. Якщо незаконне заволодіння транспортним засобом вчиняється з метою заволодіння чужим майном, яке знаходиться у цьому засобі (причепі до нього), то вчинене треба кваліфікувати за ст. 289 і статтею КК, яка передбачає відповідальність за певне кримінальне правопорушення проти власності. Кваліфікуючи вчинене за наявності підстав за сукупністю кримінальних правопорушень (ст. 289 і статтею КК про відповідальність за те чи інше кримінальне правопорушення проти власності), слід мати на увазі, що питання про визнання транспортного засобу іншим сховищем, проникнення в яке є кваліфікуючою ознакою частини кримінальних правопорушень проти власності, в судовій практиці до недавнього часу вирішувалось суперечливо. Іншої точки зору дотримувалась Антонюк Н.О., яка з цього питання кваліфікації писала, що якщо автомобіль або його частина призначені для перевезення і зберігання майна, то сумніву щодо визнання його сховищем немає. Такими транспортними засобами з подвійним призначенням є рефрижератори, автоклави, холодильники тощо. Водночас сховищем згадана дослідниця пропонувала визнавати і транспортний засіб, всередину якого власник помістив інше майно з метою збереження його схоронності. Адже салон автомобіля чітко обмежений у просторі і забезпечений засобами охорони. Останні одночасно слугують охороною як від незаконного заволодіння самим автомобілем, так і від

викрадення речей, що містяться в його середині. Різноманітні пломби, сигналізації, замки, інші засоби охорони вказують на те, що власник використовує автомобіль як сховище для інших речей. Майно, залишене в автомобілі, на думку власника, знаходиться в захищеному місці, а не в бездоглядному стані чи у вільному доступі [5, С. 353–354]. Саме викладена доктринальна позиція врешті-решт знайшла втілення в одній із постанов Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду (далі - ККС ВС), який, погодившись із кваліфікацією за ч. 3 ст. 185 КК дій суб'єкта (таємне викрадення чужого майна, поєднане з проникненням в салон легкового автомобіля за допомогою вимкнення сигналізації шляхом її зчитування), зробив такий висновок. Салони та/або багажні відділення автомобілів, можуть бути віднесені за своїми ознаками до поняття «сховище», виходячи з їх конструктивних особливостей, наявності пристосувань чи засобів охорони, у т. ч. технічних, які об'єктивно перешкоджають вільному доступу сторонніх осіб, а також з інших ознак, які дозволяють ідентифікувати вказані місця як такі, що мають, серед іншого, призначення для постійного або тимчасового зберігання майна (тобто є сховищем). При цьому в кожному конкретному кримінальному провадженні, де пред'явлено обвинувачення за викрадення майна з автомобіля, яке включає кваліфікуючу ознаку «проникнення у сховище» (ч. 3 ст. 185 КК), слід встановити об'єктивні обставини, які дозволяють ідентифікувати відповідний автомобіль як «сховище». Ці обставини, з огляду на положення ст. ст. 91–94 КПК, підлягають доказуванню, а зібрані та надані суду докази – відповідній оцінці [207]. Якщо незаконне заволодіння транспортним засобом надалі супроводжується адресованою його власнику (законному користувачеві) майновою вимогою (зокрема, сплатити за повернення непошкодженого транспортного засобу певну суму грошей), то вчинене потребує додаткової кваліфікації за відповідною частиною ст. 189 КК «Вимагання».

У своїй публікації Германов С.А. визначає, що більшість проблемних питань знаходяться у площині розмежування заволодіння транспортним засобом шляхом обману та шахрайства, а також кримінального правопорушення, передбаченого ст. 191 КК України. Досліджуючи відповідне питання автор зазначає, що у диспозиції ч. 1 ст. 289 КК України, визначено, що під поняттям «незаконного заволодіння» законодавець передбачив всі можливі способи обернення майна на свою користь та отримання можливості розпоряджатись ним на власний розсуд. Водночас аналіз інших норм Особливої частини, в яких передбачено кримінальну відповідальність за вчинення таких дій щодо зброї, наркотичних засобів тощо, надає підставу констатувати, що в диспозиціях перших частин таких норм законодавець чітко визначив форми реалізації об'єктивної сторони: «викрадення, привласнення, вимагання прекурсорів або заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем»; «викрадення, привласнення, вимагання документів, штампів, печаток, заволодіння ними шляхом шахрайства чи зловживання службовим становищем або їх пошкодження»; «викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого військового майна, а також заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем» тощо. Такий підхід надає можливість уникати неоднозначних тлумачень під час кваліфікації кримінальних правопорушень. При цьому пропонує ч. 1 ст. 289 КК України викласти у такій редакції: 1. Викрадення, привласнення, вимагання транспортних засобів чи заволодіння ними шляхом шахрайства – карається», наголошуючи на тому, що така редакція, по-перше, забезпечить вичерпний перелік форм реалізації об'єктивної сторони; по-друге, наддасть можливість уникнути неправильного підходу до тлумачення кримінального законодавства під час кваліфікації

незаконного заволодіння транспортним засобом, яке вчиняється шляхом шахрайства або вчинення дій, передбачений у ст. 191 КК України [32, С. 97-100].

Як і у попередній групі однією із ознак, за якою слід відмежувати ст. 289 КК від інших кримінальних правопорушень проти власності виступає предмет кримінального правопорушення. Щодо предмету кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 вже було зазначено, предметом кримінальних правопорушень деяких кримінальних правопорушень проти власності виступає майно. Поняття «чужа річ (майно), що вживається при характеристиці злочинів проти власності [183; 184; 185; 186], тобто про такий предмет кримінального правопорушення (річ, майно), який не перебуває у власності чи законному володінні винної особи. Отже, заволодіваючи чужим транспортним засобом, суб'єкт кримінального правопорушення незаконно володіє та користується ним, а в деяких випадках і розпоряджається цим майном, тобто посягає не на безпеку руху, а на право власності.

По-третє, сформулюємо позиції щодо відмежування із іншими кримінальними правопорушеннями, які передбачені в інших розділах Особливої частини КК України.

Окремої уваги заслуговують питання відмежування ст. 289 КК України від ст. 356 КК України. У судовій практиці інколи виникає питання про відмежування незаконного заволодіння транспортним засобом від самоправства (ст. 356 КК). Склади деяких кримінальних правопорушень, пов'язаних, так само як і кримінальні правопорушення проти власності, з порушенням майнових прав, мають певні особливості порівняно з ними. Наприклад, їх предметом є транспортний засіб (ст. 289 КК України). Відповідно до загального правила при конкуренції цих норм зі ст. 356 КК України перевагу рекомендується надавати тим, що є нібито спеціальними щодо норми про самоправство. Наукове

тлумачення свідчить, що спеціальний характер зазначених норм визначається ознаками зовнішньої сторони діяння. Саме ці ознаки в такому разі рекомендуються як розмежувальні (предмет, ознаки об'єктивної сторони). Щоправда, за цього підходу ігнорується те, як особа ставиться до вчинюваних нею дій, тобто чи реалізує вона будь-яке своє право щодо такого майна, чи завідомо не має до нього жодного відношення. Максимович Р.Л. наголошує, що, коли тимчасове запозичення транспортного засобу здійснюється «самовільно, при оспорюваності правомірності цих дій із боку інших громадян чи юридичних осіб і заподіюється значна шкода правоохоронюваним інтересам, то це підлягає кваліфікації за ст. 356 КК України» [149, С. 84–85]. У відповідь на це можна справедливо зауважити, що будь-який інший злочин, у т. ч. заволодіння транспортним засобом, може бути самовільним, оспорюватися і завдавати значної шкоди інтересам. Отже, об'єктивні ознаки, вказані автором, жодним чином не показують різниці між самоправством і цим кримінальним правопорушенням. Клименко В.А., як і більшість учених, які досліджували цю проблематику, під «самовільним учиненням будь-яких дій» теж розуміє реалізацію винним свого дійсного або гаданого права всупереч встановленому законом порядку. Водночас автор зазначає: «Якщо самоправні дії є способом вчинення іншого, більш тяжкого злочину, то при кваліфікації скоєного застосовується правило конкуренції загальної та спеціальної норм. Наприклад, самовільне, без нагальної потреби незаконне заволодіння транспортним засобом, скажімо, з метою покататися, – за ст. 289…» [106, С. 561]. Тобто, зважаючи на спосіб учинення кримінального правопорушення, вчений надає пріоритет спеціальним, на його думку, щодо самоправства нормам, враховуючи також тяжкість кримінального правопорушення.

В юридичній літературі з приводу розглядуваного питання кваліфікації зазначається, що незаконне заволодіння транспортним засобом може бути

кваліфіковане за ст. 356 КК у випадках, коли йдеться про здійснення особою свого дійсного чи уявного права всупереч встановленому порядку і без законних повноважень. Це, наприклад, заволодіння транспортним засобом, який є предметом судового спору, або транспортним засобом, який перебуває у спільній частковій власності, всупереч домовленості про порядок володіння та користування ним, або вилучення транспортного засобу кредитором у несумлінного боржника, щоб примусити останнього до виконання зобов'язання [186, С. 408].

У зв'язку з тим, що відповідною розмежувальною ознакою виступає предмет, який може використовуватись тільки особою, яка має на це право, пропонується два варіанти кримінально-правової кваліфікації: 1) транспортний засіб як фактично спірне майно вилучається незворотно до вирішення спору про нього в установленому порядку – тут має місце самоправство; 2) транспортний засіб, який вилучається винуватим, є чужим для нього, і спору з приводу нього не існує – у цьому разі має місце незаконне заволодіння транспортним засобом [202, С. 157].

Викладена диференційована позиція видається обмежувальним тлумаченням кримінального закону: чинна редакція ст. 289 КК, як вже зазначалось, не містить застереження стосовно того, що транспортний засіб, яким винний заволодіває незаконно, має бути чужим для нього; отже, і самовільне, всупереч установленому законом порядку (тобто незаконне в сенсі інкримінування ст. 289 КК) вилучення спірного майна утворює склад злочину «незаконне заволодіння транспортним засобом». Такий саме висновок вважаємо доречним і стосовно ситуації з вилученням кредитором транспортного засобу у несумлінного боржника, щоб примусити останнього до виконання зобов'язання.

Звернемо також увагу на положення щодо відмежування ст. 289 КК України від ст. 410 КК України. Незаконне заволодіння військовим засобом

пересування, військовою чи спеціальною технікою, вчинене військовослужбовцем, слід кваліфікувати за ст. 410 КК «Викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого військового майна, а також заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем». Незаконне заволодіння транспортним засобом, належним до специфічного (військового) майна, вчинене не військовослужбовцем, має кваліфікуватись за ст. 289 КК. Якщо військове майно взято не з метою викрадення, але потім умисно знищено чи пошкоджено, це має кваліфікуватися за сукупністю кримінальних правопорушень. Наприклад, якщо військовослужбовець незаконно заволодів транспортним засобом військової частини, який потім умисно знищив або пошкодив, то він підлягає відповідальності за сукупністю вчинених злочинів, передбачених ст. ст. 289 і 411 КК.

Отже, склади кримінальних правопорушень, наявні в розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», в окремих статтях кримінальних правопорушень проти власності (ст. ст. 185, 186, 187, 190, 191 КК України), в ст. 356 КК України, в ст. 410 КК України співвідносяться зі складом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, як суміжні. Ці склади відрізняються від складу незаконного заволодіння транспортним засобом за предметом, а саме у під час кримінально-правового аналізу та співставленні транспортних кримінальних правопорушень та ст. 289 КК України; кримінальних правопорушень проти власності та ст. 289 КК України; самоправства (ст. 356 КК) та ст. 289 КК України; викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого військового майна, а також заволодіння ними

шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем (ст. 410 КК України) та ст. 289 КК України, а також за об'єктом кримінальних правопорушень: співпоставлення кримінальних правопорушень проти власності та ст. 289 КК України.

3.3. Форми реалізації кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом

З'ясування форм кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, доцільно здійснювати в аспекті існування двох концепцій існування кримінальної відповідальності за вчинення будь-якого протиправного посягання, тобто в аспекті позитивної (перспективної або потенційної) та негативної (ретроспективної або реальної) кримінальної відповідальності. Визначення негативної кримінальної відповідальності, як виду юридичної відповідальності, що полягає у передбачених кримінальним законодавством наслідках, які мають настати для особи після вчинення нею злочину [81, С. 103]. На думку Грищука В.Г., негативна (ретроспективна) кримінально-правової відповідальності є реалізованою необхідністю зазнавання порушником приписів кримінально-правових норм – примусових заходів правового впливу, передбачених ними й застосовуваних компетентними органами держави в установлених процесуальним і виконавчим законодавством формах і межах [216, С. 267]. Спираючись далі на загальнотеоретичне виокремлення Ємельяновим В. П. та Хряпінським П. В. форм позитивної (перспективна або потенційна чи майбутня) та негативної (ретроспективна або реальна) кримінальної відповідальності за вчинення будь-якого кримінального правопорушення, зазначимо, що зовнішній вираз позитивної кримінальної

відповідальності за вчинення розглядуваного кримінального правопорушення може бути представлений загальною та спеціальними формами. Загальна форма позитивної кримінальної відповідальності, виходячи власне зі своєї назви, є вираженням правового наслідку будь-якого передбаченого в Особливій частині КК України кримінального правопорушення. Її наявність обґрунтовується положеннями кримінального закону, які засвідчують його запобіжну функцію, викликаючи у будь-якої особи зобов'язання до бажаної правомірної поведінки. У зв'язку з цим, невчинення особою кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, як раз у цьому конкретному випадку і свідчить про реалізацію позитивної кримінальної відповідальності. Спеціальні форми позитивної кримінальної відповідальності за вчинення цього кримінального правопорушення, а радше спеціальні форми позитивного аспекту кримінальної відповідальності, пов'язуються з існуванням у кримінальному законі так званих заохочувальних норм. У зв'язку з цим, конкретні форми позитивного аспекту кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, можуть бути репрезентовані зокрема такою формою, як звільненням від кримінально-правового обтяження. Ця форма можлива у зв'язку з застосуванням кримінально-правових норм, наслідком чого є звільнення від кримінальної відповідальності або покарання [61, С. 47–49].

Проблему призначення та застосування належного кримінального покарання відносять до складних і недостатньо розроблених у теорії кримінального права. Покарання за кримінальне правопорушення, у виді незаконного заволодіння транспортним засобом, теж не є винятком. Дослідження питань призначення та застосування належного кримінального покарання за кримінально протиправні діяння, передбачені ст. 289 КК України, є необхідним для повноцінного освітлення предмету дослідження, так як

кримінальна відповідальність визначається саме через з'ясування санкцій статті, а також встановлення того, що визначені санкції статті є достатніми, ефективними, направлені на реалізацію функцій кримінального права. Отже, своєрідним віддзеркаленням обґрунтованості покарання є відповідність значущості суспільних відносин, які утворюють основний безпосередній об’єкт кримінального правопорушення, і які охороняє відповідна кримінально-правова норма, суворості (жорстокості) заходів законодавчого впливу на особу, що вчинила відповідне суспільно небезпечне посягання. Безперечно, жорсткість санкції повинна відповідати ступеню небезпеки конкретного кримінального правопорушення в цілому. Так на думку Навроцького В. О., санкція являє собою обчислювальне вираження суспільної небезпечності кримінального правопорушення [173]; це законодавча оцінка рівня суспільної небезпечності кримінального правопорушення певного виду [11, С. 78]. Слід також визнати, що невідповідність призначеного покарання суспільній небезпечності вчиненого кримінального правопорушення може не лише унеможливити досягнення мети запобігання нових кримінальних правопорушень, а й сприяти їх подальшому вчиненню. Водночас у чинному КК України відсутній науковий підхід щодо побудови санкцій як формального класифікатора суспільної небезпечності кримінальних правопорушень. Їм притаманна довільність і недостатність наукового (у тому числі соціологічного та психологічного) обґрунтування. Зокрема, можна констатувати встановлення абсолютно різних покарань за кримінальні правопорушення однакової (схожої) суспільної небезпечності й різний вплив однакових кваліфікуючих ознак на зміну міри типового покарання [252, С. 14]. Унаслідок цього наявні санкції нерідко формують викривлене уявлення про суспільну небезпечність певного кримінального правопорушення, у зв’язку з чим проблему конструювання типових санкцій слід визнати однією з пріоритетних у сучасній кримінально-

правовій доктрині [11]. При вирішенні конкретного провадження суд керується, в першу чергу, загальними засадами призначення покарання (ст. 65 КК України), звертає увагу на ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення (ст. 12 КК України), особу винного і обставини, які пом'якшують і обтяжують покарання (ст. ст. 66, 67 КК України). Однак конкретизація наведених загальних засад має законодавчі обмеження, що стосуються тих видів та розмірів покарання, які законодавець визначив достатніми для кожного кримінального правопорушення й закріпив у санкції відповідної статті. І хоча останню суд, застосовуючи закон, може дещо коригувати, – його рішення повинні відповідати чи ст. 69 КК (у разі пом'якшення покарання), чи ст. 70 (71) КК (у разі посилення).

Караність діяння, передбаченого ст. 289 КК, відбувається через санкції частин зазначеної статті. Так, у ч. 1 ст. 289 КК передбачене покарання у вигляді обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк; ч. 2 – позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої, ч. 3 – позбавленням волі на строк від восьми до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої. Виходячи з того, що санкції всіх частин ст. 289 КК України відносно визначені та для них характерний досить широкий діапазон між найнижчою та найвищою межею покарання, суд має можливість максимально конкретно індивідуалізувати покарання кожного засудженого [60, С. 166-167]. При цьому вивчення судової практики за ст. 289 КК свідчить про те, що судами використовуються усі передбачені законом про кримінальну відповідальність покарання. Згідно з даними, що були отримані із звітності Державної судової адміністрації України про осіб притягнутих до кримінальної відповідальності та види кримінального покарання за 2019-2023 роки маємо зазначити наступні види покарань [256]. Так, за 2019 рік за ст. 289 КК України до 1354 засуджених за ч. 1 ст. 289 КК

України було призначено покарання у виді позбавлення волі на певний строк 26 випадків; за ч. 2 ст. 289 КК України – 376 випадків; за ч. 3. ст. 289 – 33 випадки. Покарання у виді обмеження волі призначалося за ч. 1 ст. 289 – 15 разів, за ч. 2 ст. 289 КК України – 2 рази. Арешт призначено за ч. 2 ст. 289 КК України – 3 випадки, громадські роботи – 3 рази. Покарання у виді штрафу призначалось за ч. 1 ст. 289 КК України – 116 разів, а за ч. 2 ст. 289 КК України – 7 випадків. Окрім основних покарань судами призначалися й додаткові покарання такі як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – за ч. 2 ст. 289 КК України - 2 випадки та конфіскація майна за ч. 2 ст. 289 КК України – 59 разів, за ч. 3 ст. 289 КК України -14 випадків. У 2020 році за ст. 289 КК України до 1369 засуджених були призначені покарання за ч. 1 ст. 289 КК України - у виді позбавлення волі на певний строк 25 випадків; за ч. 2 ст. 289 КК України – 411 випадків; за ч. 3 ст. 289 – 20 випадки. Покарання у виді обмеження волі призначалося за ч. 1 ст. 289 – 13 разів, за ч. 2 ст. 289 КК України – 3 рази. Арешт призначено за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 випадок, тримання в дисциплінарному батальйоні – за ч. 3 ст. 289 – 1 випадок, громадські роботи за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 раз та за ч. 3 ст. 289 КК України - 3 рази. Покарання у виді штрафу призначалось за ч. 1 ст. 289 КК України – 122 разів, а за ч. 2 ст. 289 КК України – 6 випадків. Окрім основних покарань судами призначалися й додаткові покарання такі як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – за ч. 2 ст. 289 КК України - 1 випадок та конфіскація майна за ч. 2 ст. 289 КК України – 56 разів, за ч. 3 ст. 289 КК України - 8 випадків. У 2021 році за ст. 289 КК України до 1308 засуджених були призначені покарання за ч. 1 ст. 289 КК України призначено покарання у виді позбавлення волі на певний строк 24 рази; за ч. 2 ст. 289 КК України – 340 випадків; за ч. 3 ст. 289 – 14 випадків. Покарання у виді обмеження волі призначалося за ч. 1 ст. 289 – 16 разів, за ч. 2 ст. 289 КК

України – 2 рази. Арешт призначено за ч. 1 ст. 289 КК України – 2 випадки, тримання в дисциплінарному батальйоні – за ч. 3 ст. 289 – 1 випадок, громадські роботи за ч. 2 ст. 289 КК України – 7 разів. Покарання у виді штрафу призначалось за ч. 1 ст. 289 КК України – 49 разів, а за ч. 2 ст. 289 КК України – 4 випадки. Окрім основних покарань судами призначалися й додаткові покарання такі як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 випадок; за ч. 2 ст. 289 КК України - 3 випадки, за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 випадок, а також покарання у виді конфіскація майна за ч. 2 ст. 289 КК України – 63 рази, за ч. 3 ст. 289 КК України - 9 випадків. У 2022 році за ст. 289 КК України до 829 засуджених були призначені покарання за ч. 1 ст. 289 КК України призначено покарання у виді позбавлення волі на певний строк 21 випадки; за ч. 2 ст. 289 КК України – 267 випадків; за ч. 3 ст. 289 – 19 випадків. Покарання у виді обмеження волі призначалося за ч. 1 ст. 289 – 10 разів, за ч. 2 ст. 289 КК України – 2 рази. Арешт призначено за ч. 3 ст. 289 КК України – 2 випадки, громадські роботи за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 випадок, за ч. 2 ст. 289 КК України – 1 раз. Покарання у виді штрафу призначалось за ч. 1 ст. 289 КК України – 19 разів, а за ч. 2 ст. 289 КК України – 6 випадків. Окрім основних покарань судами призначалися й додаткові покарання такі як позбавлення військового, спеціального звання, рангу, чину або кваліфікаційного класу – за ч. 2 ст. 289 КК України – 1 випадок, а також покарання у виді конфіскація майна за ч. 2 ст. 289 КК України – 43 рази, за ч. 3 ст. 289 КК України - 10 випадків. У 2023 році за ст. 289 КК України до 731 засуджених були призначені покарання за ч. 1 ст. 289 КК України призначено покарання у виді позбавлення волі на певний строк 15 випадки; за ч. 2 ст. 289 КК України – 233 випадки; за ч.3 ст. 289 – 19 випадків. Покарання у виді обмеження волі призначалося за ч. 1 ст. 289 – 9 разів, тримання в дисциплінарному батальйоні за ч. 2 ст. 289 КК України - 1 раз.

Арешт призначено за ч. 1 ст. 289 КК України – 3 випадки, за ч. 2 ст. 289 – 1 випадок, виправні роботи – ч. 3 ст. 289 – 1 випадок, службове обмеження для військовослужбовців за ч. 1 ст. 289 КК України – 3 рази, за ч. 2 ст. 289 КК України – 1 раз, громадські роботи за ч. 1 ст. 289 КК України – 2 разів, за ч. 2 ст. 289 КК України – 6 випадків. Покарання у виді штрафу призначалось за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 раз, за ч. 2 ст. 289 КК України – 1 випадок, за ч. 3 ст. 289 КК України – 1 випадок. Окрім основних покарань судами призначалися й додаткові покарання такі як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 випадок; за ч. 2 ст. 289 КК України - 39 випадки, а також покарання у виді конфіскація майна за ч. 1 ст. 289 КК України – 1 раз, за ч. 2 ст. 289 КК України – 39 рази, за ч. 3 ст. 289 КК України - 15 випадків. Отже аналіз призначених покарань маємо визначити в такому виді: найбільш призначаємими покараннями є позбавлення волі на певний строк: у 2019 р. (435); у 2020 р. (456); у 2021 р. (378); у 2022 р. (307); у 2023 р. (297). Загальна кількість за вказаний період складає (1873 покарань). Штраф – у 2019 р. (123); у 2020 р. (128); у 2021 р. (53); у 2022 р. (25); у 2023 р. (3) Загальна кількість за вказаний період складає (332 покарання). Конфіскація майна – у 2019 р. (19); у 2020 р. (64); у 2021 р. (72); у 2022 р. (53); у 2023 р. (54). Загальна кількість за вказаний період складає (262 покарання). Проте серед інших покарань, які призначаються за ст. 289 КК України маємо зазначити й такі як обмеження волі призначалося у 2019 р. (17); у 2020 р. (16); у 2021 р. (18); у 2022 р. (12); у 2023 р. (9). Загальна кількість за вказаний період складає (72 покарання). Позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю – у 2019 р. (2); у 2020 р. (1); у 2021 р. (5); у 2022 р. (1); у 2023 р. (40). Загальна кількість за вказаний період складає (49). Громадські роботи – у 2019 р. (3); у 2020 р. (4); у 2021 р. (7); у 2022 р. (2); у 2023 р. (8). Загальна кількість за вказаний період складає (24 покарання). Арешт – у 2019 р. (3); у 2020 р. (1); у

2021 р. (2); у 2022 р. (2); у 2023 р. (3). Загальна кількість за вказаний період складає (11 покарань). Службове обмеження для військовослужбовців – у 2019 р. (0); у 2020 р. (0); у 2021 р. (0); у2022 р. (0); у 2023 р. (4). Загальна кількість за вказаний період складає (4 покарання). Тримання в дисциплінарному батальйоні – у 2019 р. (0); у 2020 р. (1); у 2021 р. (1); у 2022 р. (0); у 2023 р. (1). Загальна кількість за вказаний період складає (3 покарання). Виправні роботи – у 2019 р. (0); у 2020 р. (0); у 2021 р. (0); у 2022 р. (0); у 2023 р. (1). Загальна кількість за вказаний період складає (1 покарання). Відповідна презентація викладена від найбільшої кількості покарань до найменшої.

У підрозділі 2.3. нами була сформоване завдання щодо порівняння санкцій, які передбачають кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом зарубіжних країн (КК Азербайджанської Республіки, Республіки Узбекистан, Республіки Таджикистан, Республіки Молдова, Республіки Польща, Республіки Болгарія, Королівства Іспанія) із санкціями ст. 289 КК України. Маємо зазначити що серед аналізованих КК зарубіжних країн найсуворіше без альтернативне покарання, а саме позбавлення волі міститься у ст. 267 КК Республіки Узбекистан [122, С. 169], у ст. 289 КК Республіки Польща [120, С. 109-110], у ст. 346 КК Республіки Болгарія [117, С. 246-247]. Проте альтернативні санкції, як і ст. 289 КК України мають КК Азербайджанської Республіки до ст. 185.1 такі як виправні роботи, або обмеження волі або позбавлення волі [109, С. 141]; ст. 252 КК Республіки Таджикистан штраф, або обмеженням волі або позбавленням волі [121, С. 176-177]; ст. 192.1 КК Республіки Молдова – штраф, або позбавленням волі неоплачуваною працею на користь суспільства [116, С. 353-354]; ст. 244 КК Королівства Іспанія штраф [112, С. 118-119]. Маємо зазначити, що тільки у ст. 346 КК Республіки Болгарія поряд із позбавлення волі законодавець передбачає покарання про позбавлення права керувати транспортним засобом та з

конфіскацією не менш ½ частини майна винного [117, С. 246-247]. За КК України відносно ст. 289 КК України слід зазначити, що альтернативний характер санкцій охоплює такі покарання, як обмеженням волі або позбавленням волі з конфіскацією майна або без такої. Проте, практика призначення покарань за ст. 289 КК України, вказує на більш широкий перелік призначених покарань а саме обмеження волі, арешт, тримання в дисциплінарному батальйоні, громадські роботи, штраф, службове обмеження для військовослужбовців, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, конфіскація майна, а найбільш часто призначаемими зокрема є штраф, хоча він не передбачений жодною санкцією ст. 289 КК України. Як вже було зазначено найбільш призначаємими покараннями є позбавлення волі на певний строк, штраф та конфіскація майна. За результатами дослідження, одним із найчисленніших із призначених видів покарань за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 ККУ, є штраф. А тому постає питання щодо можливого розширення переліку покарань у санкціях ст. 289 КК, і доповнення таким покаранням як штраф. Звісно відповідне питання продиктовано гуманізацією кримінального законодавства, яка відбувається сьогодні та наявністю в Особливій частині КК України чималої кількості санкцій, які передбачають можливість застосування штрафу як основного покарання. Проте як зазначає Грищук В.К., гуманізація кримінально-правового регулювання потребує диференційованого підходу. Гуманізація не може розглядатися як огульне зниження санкцій кримінально-правових норм, огульна декриміналізація суспільно небезпечних діянь і тим самим послаблення кримінально-правової відповідальності злочинців. Гуманізація в демократичній державі має бути виваженим науково обґрунтованим процесом [37, С. 683].

Отже, враховуючи зазначені положення, пропонуємо доповнити ст. 289 КК України таким видом покарання як штраф враховуючи ступінь тяжкості кримінального правопорушення в такому виді: ч. 1 ст. 289 КК України «карається штрафом від двох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк».

Наступну форму кримінальної відповідальності, яку пропонуємо розглянути в межах даного підрозділу є звільнення від кримінальної відповідальності, передбачене ч. 4 ст. 289 КК України. В кримінально-правовій літературі окремі проблеми зазначеного виду звільнення від кримінальної відповідальності розглядались в роботах таких авторів, як Баулін Ю.В., Білик О.А., Іванов Ю.Ф. та ін. [7, С. 260-266; 10, С. 4-7; 73, С.168-169]. Проте, незважаючи на позитивну роль цих досліджень, деякі судження, що були в них висловлені, є спірними або потребують додаткової аргументації чи уточнення. Крім того, ряд положень ч.4 ст. 289 КК України вимагає доопрацювання. Звернення до статистичних показників щодо клопотань про звільнення від кримінальної відповідальності за ст. 289 КК України зареєстрованих на сайті статистики Генерального прокурора України за 2020 - січень-листопад 2024 роки вказують на наступні показники. Так, у 2020 році - 12 клопотань (з них 4 автомобілями); у 2021 році - 16 клопотань (з них 7 автомобілями); у 2022 році - 5 клопотань (з них 2 автомобілями); у 2023 році - 3 клопотання (з них 1 автомобілем); у січні- листопаді 2024 році - 2 клопотання (з них 1 автомобілем) [255]. Таким чином, практика подання клопотань за вказаний період має тенденцію до зниження за останні 5 років, а це може вказувати зокрема на існуючи прогалини у ч. 4 ст. 289 КК України, що не надають у повній мірі її реалізації. Отже, висвітлимо основні підстави щодо звільнення від кримінальної відповідальності передбачені ч. 4 ст. 289 КК та сформулюємо науково

обґрунтовані пропозиції щодо удосконалення відповідної кримінально-правової норми та практики її застосування.

Будучи однією із форм кримінальної відповідальності та одним із правових засобів забезпечення відшкодування шкоди від 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 судом одноразово та не ставиться в залежність від подальшої поведінки винного. Таке звільнення має обов'язковий (імперативний) характер. За наявності всіх зазначених у ч.4 ст. 289 КК умов суд зобов'язаний (а не вправі) прийняти рішення про звільнення особи від кримінальної відповідальності [211, С. 16]. У цьому полягає державна гарантованість заохочення позитивної посткримінальної поведінки винного. 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. При запровадженні норм про спеціальні види звільнення від кримінальної відповідальності (на кшталт ч. 4 ст. 289 КК) законодавець керувався не стільки принципом гуманізму, скільки положенням про допустимість компромісу в протидії злочинності, переслідуючи цілком конкретні (прагматичні) цілі. Цілі, які переслідує держава, формулюючи спеціальні випадки звільнення від кримінальної відповідальності, можуть бути окреслені по-різному. Наприклад, Хряпінський П.В. заохочувальні кримінально-правові норми поділяє на норми, спрямовані на: 1) припинення злочину, самовикриття і викриття інших осіб, винних у вчиненні злочину,

активне розкриття злочину; 2) вилучення з обігу предметів, засобів, речовин, що становлять підвищену суспільну небезпеку; 3) повернення майна, здобутого злочинним шляхом, або на відшкодування завданих збитків [269, С. 13-14; 270].

Згідно з ч. 4 ст. 289 КК суд звільняє від кримінальної відповідальності особу, яка вперше вчинила дії, передбачені цією статтею (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.

Отже, ця норма визначає чотири умови застосування спеціального виду звільнення особи від кримінальної відповідальності: 1) вчинення вперше незаконного заволодіння ТЗ, крім випадків незаконного заволодіння ТЗ із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства; 2) добровільна заява винної особи про вчинений злочин правоохоронним органам; 3) повернення ТЗ власнику; 4) повне відшкодування завданих збитків.

Під вчиненням злочину вперше у ч. 4 ст. 289 КК розуміється, що особа раніше не вчинила злочину, передбаченого будь-якою частиною цієї статті КК, про що на практиці свідчить відсутність в особи судимості за такий злочин. Застосовуючи ч. 4 ст. 289 КК, потрібно брати до уваги не звичайне (буденне), а юридичне розуміння поняття «вперше», що передбачає а) з’ясування того, чи не втратило раніше вчинене незаконне заволодіння транспортним засобом своє кримінально-правове значення, і б) звернення, серед іншого, до інституту множинності кримінальних правопорушень. Тому особою, яка вперше вчинила аналізоване кримінальне правопорушення, слід також визнавати особу, яка раніше, хоч і вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом, але: а) була виправдана судом за пред’явленим обвинуваченням; б) була правомірно

звільнена від кримінальної відповідальності (ч. 4 ст. 32, ч. 1 ст. 33 КК), зокрема, на підставі ч. 4 ст. 289 КК; в) була реабілітована; г) була засуджена без призначення покарання або звільнена від покарання; ґ) відбула покарання за діяння, злочинність і караність якого усунена законом (відповідно до частин 3, 4 ст. 88 КК вона визнається такою, що не має судимості).

Друга підстава, що передбачена ч. 4 ст. 289 КК України добровільність заяви про вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом правоохоронним органам (або закріпленої у п. 1 ч. 1 ст. 66 КК Україні однією з обставин, що пом'якшує кримінальну відповідальність - з’явлення із зізнанням). Автори науково-практичного коментаря КПК України, характеризуючи визнання обвинуваченим своєї вини, наводять такі його ознаки: 1) зізнання обвинуваченого є доказом; 2) зізнання обвинуваченого у вчиненні ним кримінального правопорушення має істотне значення для повноти встановлення всіх обставин кримінального провадження; 3) зізнання обвинуваченого необхідно перевіряти та оцінювати поряд з іншими видами доказів у кримінальному провадженні; 4) розслідування не повинно проводитись лише в напрямі отримання зізнання обвинуваченого [144, С. 285]. Враховуючи те, що така розповідь може відбуватися на будь-якому етапі кримінального провадження, залежно від стадії процесу зізнання можна умовно розділити на такі види: 1) зізнання особи у вчиненому злочині як спеціальна умова звільнення від кримінальної відповідальності; 2) зізнання особи у вчиненому злочині як повідомлення про вчинений злочин (ст. 214 КПК України); 3) зізнання особи у вчиненому злочині як показання підозрюваного, надані під час досудового розслідування (ст. ст. 95, 224 КПК України); 4) зізнання особи у вчиненому злочині як показання обвинуваченого під час судового розгляду кримінального провадження в суді (ст. 351 КПК України). Зокрема, низка норм КК України) передбачає спеціальні підстави звільнення особи від кримінальної

відповідальності, якщо вона після вчинення злочину зізналася в ньому та вчинила певні дії. Серед таких є: добровільність заяви про вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом правоохоронним органам, передбачена ч. 4 ст. 289 КК України. Отже, для з'ясування відповідної ознаки звільнення від кримінальної відповідальності, передбачену ч. 4 ст. 289 КК, слід розкрити поняття, сутність та зміст таких понять як «з'явлення із зізнанням», «добровільність». Так, з'явлення із зізнанням - це добровільне, безпосереднє звернення особи, яка вчинила злочин, до правоохоронних органів або суду з правдивим повідомленням про вчинений або підготовлюваний нею (самою або у групі) злочин із наміром передати себе в руки правосуддя. Виходячи з етимології терміну «з'явлення із зізнанням», воно передбачає правдиву та повну розповідь особи про всі обставини вчиненого нею кримінального правопорушення, тобто зізнання особи у вчиненні кримінального правопорушення. Якщо особа, маючи намір уникнути справедливого покарання, повідомляє про вчинення нею менш тяжкого кримінального правопорушення, або приховує необхідні для повного розкриття кримінального правопорушення обставини його вчинення, або укриває співучасників кримінального правопорушення, її дії слід розглядати як ухилення від кримінальної відповідальності, а відповідне «з'явлення із зізнанням» не можна враховувати як обставину, яка пом'якшує покарання. Добровільність, як обов'язкова ознака з'явлення із зізнанням означає, що особа, яка з'явилась із зізнанням, усвідомлювала можливість уникнути кримінальної відповідальності, ухилитися від слідства та суду, однак із наявних у неї варіантів поведінки, вона вирішила здатися органам правосуддя. При цьому позитивний вплив на особу з боку близьких, рідних, друзів, переконання з їхнього боку з'явитися із зізнанням не впливає на добровільність з'явлення. Якщо особа мала свободу вибору - викрити себе чи ні, і вона обирає перший варіант, то має місце з'явлення із

зізнанням. Головне встановити, що це є власне рішення винного. Якщо ж особа з'являється із зізнанням під впливом психічного або фізичного насилля, погроз або протизаконних методів ведення дізнання та слідства, то таке «з'явлення із зізнанням» є вимушеним. Відсутність добровільності, як обов'язкової ознаки з'явлення із зізнанням, свідчить і про відсутність відповідної обставини, яка пом'якшує покарання. Отже, суть з'явлення зі зізнанням полягає в тому, що громадянин з'являється особисто в орган державної влади, уповноваженої службової особи для того, щоб письмово чи усно повідомити про вчинене або підготовлене кримінальне правопорушення і свою участь в ньому, або повідомляє про це іншим способом. Законодавство повинно бути гуманним відносно такої особи і надати їй можливість цю свідому потребу реалізувати. Важливо, щоб таке повідомлення виходило від конкретної особи, було, безумовно, офіційним і досить повним, достовірним і добровільним. На необхідність встановлення добровільності як обов'язкової ознаки з'явлення із зізнанням звертав увагу Пленум Верховного Суду України, який у постанові від 24 жовтня 2003 року «Про практику призначення судами кримінального покарання» роз'яснив, що суди, вирішуючи питання про наявність такої обставини, що пом'якшує покарання, як з'явлення із зізнанням, повинні перевіряти, чи були подані до органів розслідування, інших державних органів заява або зроблене посадовій особі повідомлення про злочин (у будь-якій формі) добровільним [232]. Повернення транспортного засобу власнику. Згідно з приміткою до ст. 286 КК України під транспортними засобами слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та 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, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3

кВт (п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306). До транспортних засобів належать: усі види автобусів; усі види автомобілів, зокрема й спеціальних і спеціалізованих (наприклад, санітарні, пожежні, спортивні й поливальні, автокрани, навантажувачі); трактори – самохідні машини (колісні або на гусеничному ходу), призначені для перевезення вантажів чи виконання сільськогосподарських, будівельних, лісових та інших робіт; самохідні машини, призначені для виконання сільськогосподарських, дорожніх, будівельних, меліоративних і лісових робіт, – комбайни, грейдери, бульдозери, екскаватори, крани та ін.; міський електротранспорт – трамваї і тролейбуси, у тому числі пасажирські, вантажні, ремонтні, спеціального обслуговування, колієукладачі; мотоцикли, зокрема дорожні, спортивні, спеціального призначення, з боковим причепом або без нього; моторолери, мотоколяски й інші механічні транспорті засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг; інші механічні транспортні засоби – всюдиходи, аеросани, амфібії тощо; а також причепи. Не є транспортними засобами рухомий склад метрополітену, фунікулера та інших видів залізниць (пасажирські й вантажні потяги, локомотиви, дрезини тощо). На думку вчених, виникає питання щодо вказівки законодавця на повернення транспортного засобу лише його власнику. Хоча у примітці до ст. 289 КК України зазначається, що під заволодінням транспортним засобом у цій статті слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Які пропонують доповнити ч. 4 ст. 289 КК України положенням про можливість повернення транспортного засобу не лише власнику, а й користувачу чи правоохоронним органам [146].

Слід зауважити, що добровільність виключається, якщо особа, яка повертає транспортний засіб, усвідомлює, що незабаром буде викрита і робить

це виключно з метою уникнути кримінальної відповідальності; умовами звільнення від кримінальної відповідальності на підставі ч. 4 ст. 289 КК є добровільність заяви правоохоронним органам про вчинення злочину і добровільне повернення транспортного засобу власнику [213, С. 104, 142]. Необхідність робити застереження «загалом» обумовлена тим, що у ч. 4 ст. 289 КК наголос зроблено на добровільності передусім відповідної заяви, і саме щодо цієї позитивної посткримінальної дії (а не щодо повернення транспортного засобу) має вирішуватись питання про наявність (відсутність) добровільності. До того ж й та особа, яка дотримується умов аналізованого заохочення, прагне уникнути кримінальної відповідальності за вчинений злочин, тобто наявність цієї мети не може бути визначальною при з'ясуванні добровільності дій, до вчинення яких спонукає ч. 4 ст. 289 КК. Отже, не дивлячись на те, що в аналізованій заохочувальній нормі йдеться про повернення транспортного засобу лише власнику, в юридичній літературі [60, С. 159; 183, С. 934; 186, С. 416; 270, С. 275] слушно допускається застосування ч. 4 ст. 289 КК й у випадку повернення транспортного засобу його законному користувачеві, якщо транспортний засіб було вилучено саме у нього. Тим більше, що злочинець може і не знати, кому належить право власності на транспортний засіб.

Повне відшкодування завданих збитків. Із реалізацією даної підстави звільнення від кримінальної відповідальності виникає декілька дискусійних питань. По-перше, якщо звернутись до законодавчої регламентації збитків, то відповідно до ст. 22 ЦК України збитками є: 1) втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки); 2) доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене (упущена вигода). По-друге, як бути в тих

ситуаціях, коли винна особа знищила або пошкодила транспортний засіб і не може (не має можливості) відшкодувати завдані збитки, але може усунути заподіяну шкоду (наприклад, відремонтувати транспортний засіб). Як зазначено у п. 3 постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 12 «Про практику застосування судами України законодавства про звільнення особи від кримінальної відповідальності» повне відшкодування завданих збитків або усунення заподіяної шкоди полягає в добровільному задоволенні винним або іншими особами, зокрема батьками чи близькими родичами, обґрунтованих претензій потерпілого щодо відшкодування заподіяної злочином матеріальної та моральної шкоди, загладжуванні її в інший спосіб, наприклад, шляхом прилюдного вибачення за завдану образу. У зв'язку з цим можна підтримати позицію Хряпінського П. В., який зазначає, що відшкодування збитків полягає у наданні компенсації потерпілому шляхом виплати грошової вартості збитку, передачі свого майна в натурі або наданні іншого майнового еквіваленту. На відміну від цього, усунення заподіяної шкоди – це ліквідація наслідків злочину у натуральному вигляді, що, зазвичай, виникає тоді, коли у винного недостатньо коштів для відшкодування заподіяних збитків, але він може власними силами усунути шкоду» [267, С.4-5].

Окрема (відмінна від згадування про повне відшкодування завданих збитків) законодавча вказівка на повернення транспортного засобу покликана стимулювати винних осіб до повернення транспортних засобів, якими незаконно заволоділи, а тому унеможливлює звернення до ч. 4 ст. 289 КК у випадку знищення або зникнення викраденого транспортного засобу. Отже звернемося до пропозицій Луценко Ю.В., Микитчик О.В., щодо закріплення у ч. 4 ст. 289 КК України положення про можливості винною особою не лише повністю відшкодувати завдані збитки, а й усунути заподіяну шкоду [146, С. 105]. Ми підтримуємо зазначену позицію авторів, передумовами для саме

такого закріплення можуть бути й ті що зазначені авторами, а також загальні підстави звільнення від кримінальної відповідальності передбачені зокрема ст. 45 КК України «…повністю відшкодувала завдані нею збитки або усунула заподіяну шкоду», ст. 46 КК України «…відшкодувала завдані нею збитки або усунула заподіяну шкоду». Сполучник «або» вказує на те, що це альтернативні варіанти однієї підстави звільнення від кримінальної відповідальності, але визначень цих понять законодавець не подає. Натомість судова гілка влади взагалі не проводить розрізнення вказаних понять, принаймні у контексті згадуваних статей відсутні правові позиції, які б розтлумачували їхні відмінності. У науці ці поняття розмежовують, однак підходи до розуміння відрізняються [16; 36; 74; 281]. Проте окремі міркування ми наведемо. Бурбела Ю.С., стверджує, що через ототожнення цих кримінально-правових категорій, паралельне їх вживання та різнобічне тлумачення, з метою оптимізації процесу добровільного відшкодування шкоди, завданої кримінальним правопорушенням, доцільно відмовитися від терміна «збитки» [16, С. 49–50]. І справді, класично вважається, що кримінальним правопорушенням заподіюється істотна шкода і, очевидно, саме її потрібно відшкодувати або усунути. Навіть Верховний суд у своїй постанові від 4 червня 2019 р. у справі № 135/112/17 звернув увагу на цивільно-правовий характер поняття «відшкодування збитків», вказавши, що заподіяна кримінальним правопорушенням шкода як обставина, що впливає на його кваліфікацію та вирішення інших питань, пов’язаних із притягненням особи до кримінальної відповідальності, та відшкодування збитків як спосіб захисту порушеного цивільного права і компенсаційний механізм мають неоднакову юридичну природу, відрізняються за критеріями визначення і правовими наслідками [209].

Окрім здійсненого аналізу зазначених підстав звільнення від кримінальної відповідальності, пропонуємо звернутися до деяких доктринальних пропозицій,

щодо змін у ч. 4 ст. 289 КК України. Зокрема, на підставі аналізу судової практики та тенденцій законотворчої роботи Германов С.А. пропонує редакцію ч. 4 ст. 289 КК України в такому виді: «Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вона до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки» [32]. Отже, автор окрім зазначених підстав конкретизував таку підставу як добровільність заяви правоохоронним органам, стадією такої добровільності, як до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення. Такий виклад без сумніву має підстави для існування, враховуючи те, що повідомлення про підозру являє собою один із найважливіших процесуальних документів на стадії досудового розслідування, а підозру у вчиненні кримінального правопорушення (злочину) можна визначити як обґрунтоване допущення про причетність певної особи до вчинення діяння, передбаченого Кримінальним кодексом України. Проте, на наш погляд, така зміна у ч. 4 ст. 289 КК має бути більш глибинно досліджена та обґрунтована.

Отже, зазначимо, що кримінальна відповідальність за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, є одним із основних неминучих і водночас найсуворіших засобів кримінально-правового реагування. Її сутність полягає в тому, що, з одного боку, вона є нічим іншим, як дотриманням кримінально-правових заборон, а, з іншого, – засудженням або заохоченням позитивної посткримінальної особи обвинувальним вироком, що набрав чинності, чим засвідчується нерозривний діалектичних взаємозв’язок негативного та позитивного аспекту кримінальної відповідальності. У зв’язку з цим, під такою відповідальністю слід розуміти, з одного боку, переживання

фізичною особою державного осуду, зазнавання нею визначених санкцією ч. ч. 1 і 2, 3 ст. 289 КК України обмежень, позбавлень чи заборон карального характеру, а також обмежень, позбавлень чи заборон, що є змістом інших некаральних, але примусових заходів кримінально-правового характеру, а, з іншого боку зобов'язання до правомірної або стимулювання позитивної посткримінальної поведінки особи, зумовленої забороннними та заохочувальними приписами кримінального закону. Визначені форми кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, окреслюють орієнтовні напрями можливих подальших наукових розвідок проблематики кримінально-правового реагування на подібний прояв протиправної поведінки особи. Це стосується і проблематики визначення підстав і умов кримінальної відповідальності (звільнення від кримінальної відповідальності) за вчинення цього діяння.

Висновки до Розділу 3

1. У підрозділі 3.1 досліджуючи особливості кваліфікуючих ознак незаконного заволодіння транспортним засобом встановлено, що до таких за ч. 2 ст. 289 КК відносяться вчинене 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, а за ч. 3 ст. 289 КК – дії, вчинені 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. Доведено, що за час існування ст. 289 КК України у законі більшість кваліфікуючих ознак залишились не змінними, проте закріплені й нові, зокрема вчинення дій з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, а також нова редакція такої ознаки, що визначає вартість транспортного засобу. Відповідні зміни направлені на покращення превентивної функції даного кримінального правопорушення та відповідають викликам сьогодення. Проте враховуючи події в Україні пов'язані із військовою агресією російської федерації проти України та введенням в Україні з 24 лютого 2022 року воєнного стану перед зокрема кримінальним законодавством постоїть питання щодо належного забезпечення визначних у КК України найвищих соціальних цінностей від посягань за допомогою доповнення кримінальних правопорушень, зокрема незаконного заволодіння транспортним засобом, такою кваліфікуючою ознакою, як вчинення діяння «в умовах воєнного або надзвичайного стану». Підтримуються доктринальні позиції щодо закріплення такої кваліфікуючої ознаки як вчинення діяння в умовах воєнного або надзвичайного стану у ст. 289 КК України.

2. У підрозділі 3.2 досліджуючи відмежування незаконного заволодіння транспортним засобом від суміжних складів кримінальних правопорушень, доведено, що склади кримінальних правопорушень, наявні в розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», в окремих статтях кримінальних правопорушень проти власності (ст. ст. 185, 186, 187, 190, 191 КК України), в ст. 356 КК України, в ст. 410 КК України співвідносяться зі складом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, як суміжні. Зазначені норми мають

відмежуватися від складу незаконного заволодіння транспортним засобом за об’єктивними та суб’єктивними ознаками.

3. У підрозділі 3.3 досліджуючи форми реалізації кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, на підставі встановлення двох концепцій кримінальної відповідальності, а саме в аспекті позитивної (перспективної або потенційної) та негативної (ретроспективної або реальної) кримінальної відповідальності ключовими формами кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом наша увага була сконцентрована на покаранні та звільненні від кримінальної відповідальності. Надано та проаналізовано статистичні дані Державної судової адміністрації України про осіб притягнутих до кримінальної відповідальності та види кримінального покарання за 2019-2023 роки щодо призначення покарань за ст. 289 КК України та встановлені певні закономірності. На підставі аналізу кримінально-правових норм, які регулюють кримінальну відповідальність у КК України та КК зарубіжних, зокрема Азербайджанської Республіки, Республіки Узбекистан, Республіки Таджикистан, Республіки Молдова, Республіки Польща, Республіки Болгарія, Королівства Іспанія, а також зазначених статистичних даних запропоновано доповнити ст. 289 КК України таким видом покарання як штраф враховуючи ступінь тяжкості кримінального правопорушення в такому виді: ч. 1 ст. 289 КК України «карається штрафом від двох тисяч до п’яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п’яти років або позбавленням волі на той самий строк».

Щодо такої форми кримінальної відповідальності як звільнення від кримінальної відповідальності, передбачене ч. 4 ст. 289 КК України визначена кримінально-правова характеристика умов такого звільнення, а саме вчинення вперше незаконного заволодіння транспортного засобу, крім випадків

незаконного заволодіння транспортного засобу із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства; добровільна заява винної особи про вчинений злочин правоохоронним органам; повернення транспортного засобу власнику; повне відшкодування завданих збитків. На підставі аналізу відповідних умов та аналізу проблемних питань та доктринальних позицій щодо удосконалення ч. 4 ст. 289 КК України, були виявлені зокрема положення: про можливість повернення транспортного засобу не лише власнику, а й користувачу; встановлення конкретної стадії досудового розслідування (до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення) про добровільне з’явлення про це правоохоронним органам, які потребують подальшого дослідження.

ВИСНОВКИ

У ході здійснення дослідження суспільних відносин у сфері забезпечення кримінально-правової охорони незаконного заволодіння транспортним засобом зроблено наступні висновки.

1. Визначено, що проблематика кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом на доктринальному рівні носить міждисциплінарний характер. Так, у якості предмету дослідження вченими обиралися, як суто кримінально-правові, так і кримінологічні аспекти загального та спеціального попередження (запобігання) кримінально-протиправної (злочинної) поведінки, пов’язаної з незаконним заволодінням транспортним засобом; специфічні ознаки складу кримінальних правопорушень (злочинів) проти безпеки руху та експлуатації транспорту, предметом яких є транспортний засіб; характер способів здійснення незаконного заволодіння транспортними засобами. Основні доктринальні засади щодо виокремлення спеціального складу кримінального правопорушення, пов’язаного незаконним заволодінням транспортним засобом, почали активно формуватися після набуття чинності новим Кримінальним кодексом України у 2001 році. Визначаючи в багатьох спеціальних наукових дослідженнях суспільно небезпечне діяння пов'язане із заволодінням транспортним засобом, вчені поступово доходили висновку щодо необхідності подальшого удосконалення кримінального законодавства шляхом надання особливого правового значення об'єкту, предмету та об’єктивної сторони даного кримінального правопорушення. Наукові дискусії і значний обсяг напрацьованого доктринального масиву відбувся у період незалежності України та стали одним з каталізаторів певних змін за вказаний період до ст. 289 КК України. Проте відповідні доктринальні позиції з цього питання в наукових публікаціях

кримінально-правового, кримінологічного, кримінально-процесуального та криміналістичного характеру вимагають нового та більш глибинного дослідження враховуючи виклики сьогодення.

2. Встановлено джерела, в яких або зароджувались положення про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, або містили її фрагментарний виклад. Так, до перших зачатків кримінальної відповідальності за досліджуваний злочин у вітчизняному законодавстві, можна віднести положення «Руської Правди» про відповідальність за «конову татьбу» або конокрадство. Уложення про покарання кримінальних і виправних 1845 року розглядало конокрадство (як і крадіжку будь-якої іншої робочої худоби) як кваліфікований вид крадіжки та регламентувало посилення покарання за неї на один ступінь. Кримінальний кодекс 1922 року у п. в ст. 180 передбачав відповідальність за викрадення коней. На момент прийняття Кримінального кодексу України 1960 року, не містив статей про відповідальність за викрадення коней і про відповідальність за викрадення автомобілів чи інших механічних транспортних засобів. Проте викрадення автомототранспортного засобу, як самостійна кримінально-правова норма, вперше з'явилася у вітчизняному кримінальному законодавстві у 1965 році після внесення змін та доповнень. Законодавець чітко розмежовував розкрадання та викрадення автомототранспортного засобу, визначаючи різницю у суспільній небезпеці даних злочинів за допомогою суттєво різних санкцій. Указами Президії Верховної Ради України від 12 січня 1983 року і 1 серпня 1985 року кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів була суттєво посилена, а стаття 215-3 КК отримала назву «Угон транспортних засобів». У 1993 році Інститут законодавства Верховної Ради України спільно з Комітетом з питань законності і правопорядку, а також представниками апарату МВС України розробили проект закону щодо посилення відповідності за незаконне

заволодіння транспортними засобами. Проектом пропонувалась нова редакція ст. 215-3 КК України, а саме: «Незаконне заволодіння транспортним засобом». В цій редакції окремо знайшли втілення положення щодо звільняється від кримінальної відповідальності. Досить детально конкретизуються підстави звільнення особи від кримінальної відповідальності, що повністю виключає можливості зловживань і використання туманних положень закону особами, які не мають підстав для такого звільнення. 21 вересня 2000 року Верховною Радою України було прийнято Закон «Про внесення змін до Кримінального, Кримінально-процесуального кодексів України і Кодексу України про адміністративні правопорушення у зв'язку з посиленням відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами», яким останні визнані у КК України спеціальним об'єктом злочинних посягань. Нова редакція ст. 215-3 КК України передбачала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто, вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Таким чином, з Кримінального кодексу було виключено поняття угону, як кримінально караного діяння. У Кримінальному кодексі України 2001 року вже був сформований самостійний розділ XI Особливої частини – «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», який налічував 17 складів злочинів і в якому були зосереджені всі посягання на безпеку в сфері функціонування транспорту. Внесено низку коректив і в практику застосування цих норм, зокрема, в результаті прийняття Пленумом Верховного Суду України постанов від 24 грудня 1982 року № 7 (зі змінами, внесеними постановами від 28 березня 1986 року № 4, від 4 червня 1993 року № 3 та від 3 грудня 1997 року № 12) «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини та від 23 грудня 2005 року № 14 (із змінами, внесеними постановою від 19 грудня 2008 року № 18) «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». Всі ці зміни були спрямовані на підвищення ефективності боротьби з транспортними злочинами. Отже, прийнятий у 2001 році у розділу XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» серед інших злочинів, передбачив кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у ст. 289 КК України. Стаття 289 КК України «Незаконне заволодіння транспортним засобом» неодноразово зазнавала змін. Дана норма викладалася у різних редакціях та лише у 2005 році набула теперішнього вигляду. Окрім змін які були внесені у 2005 році до ст. 289 КК України були внесені й інші зміни, а саме Законом України «Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності» від 15 квітня 2008 року р., № N 270-VI, Законом України від 3 вересня 2020 року «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами», Закон України від 22 вересня 2020 року «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» № 875-IX, які втілені у діючу норму. Продовженням розвитку кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортних засобів на сьогодні, є положення проекту Кримінального кодексу України. А саме інший погляд на регулювання суспільних відносин, що забезпечує володіння транспортним засобом. В проекті у Книзі сьомій «Кримінальні правопорушення проти суспільства» розділом 7.4. передбачено кримінальні правопорушення передбачає проти безпеки руху та експлуатації транспорту, проте досліджуваного кримінального правопорушення не містить. В межах зазначеного розділу визначені більш небезпечні

кримінальні правопорушення, які вчиняються на повітряному, морському та залізничному транспорті. Книга шоста проекту «Кримінальні правопорушення проти економіки» розділом 6.1. «Кримінальні правопорушення проти власності» регулює ст. 6.1.7. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило суттєву майнову шкоду»; ст. 6.1.8. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило значну майнову шкоду»; ст. 6.1.9. «Незаконне заволодіння чужим нерухомим майном або правом на майно, що спричинило тяжку майнову шкоду», які в подальшому можуть бути використані, які ті, що забезпечують суспільні відносини володіння (розпорядження) транспортним.

3. На підставі системно-порівняльного дослідження кримінального законодавства різних зарубіжних країн, здійснено аналіз особливостей відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом (аналіз об'єктивних, суб'єктивних ознак кримінальних правопорушень, що регулюють кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, а також покарання), що доводить наступне. Питання кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом у різних країнах вирішується неоднаково. Законодавство деяких країн не має окремих спеціальних норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом чи його угон, аналогічної ст. 289 КК України, що передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами (викрадення). До таких країн можна віднести Туреччину, Японію, Швейцарію , Китайську Народну Республіку, Литовську Республіку, Чеську Республіку. Проте більшість зарубіжних країн встановлюють кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортних засобів.

Доведено, що за об'єктом злочинів (місцем розташування кримінально-правових норм про відповідальність за незаконне заволодіння транспортним

засобом у системі особливої частини кримінального законодавства) у зарубіжному законодавстві визначаються різні варіанти встановлення. Так, у Франції, США, Швеції, Польща, Таджикистан, Республіки Молдова, Азербайджанської Республіки основним об'єктом, який ставиться під охорону досліджуваного складу злочину є суспільні відносини власності. В КК ряду інших країн кримінально-правова норма про відповідальності за викрадення транспортних засобів розташована в розділі «Злочини проти громадського порядку та суспільної безпеки» (зокрема, Естонія). Нарешті, є правові системи, у яких під охорону даної кримінально-правової норми встановлено, насамперед, суспільні відносини, пов'язані з безпекою дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (КК Болгарії; КК Республіки Узбекистан). До цієї групи держав належить і Україна, так як ст. 289 КК України розташована у розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Визначено, що більшість країн визнають, що автомобіль (як і всі інші транспортні засоби – мотоцикли, трактори, трамваї тощо) є звичайним майном, а тому будь-яке незаконне заволодіння ним визнається злочином проти власності, і залежно від способу і мети заволодіння ним кваліфікується як крадіжка, грабіж, розбій, шахрайство чи привласнення. Деякі зарубіжні країни, на відміну України, предметом угону визнають як автомобіль, так і інші транспортні засоби: судно, літальний апарат (КК Норвегії); інше середовище пересування з механічним приводом (КК Швеції). Цікавою для законодавчого досвіду України є позиція законодавця Норвегії, який встановлює відповідальність не лише за незаконне використання транспортного засобу, судна та літального апарату, а й у самостійній нормі визнає кримінальним незаконне використання будь-якого іншого майна. Існують такі правові системи, в яких предмет відповідної кримінально-правової норми взагалі не визначений (ст. 267 КК Республіки Узбекистан). Отже, предметом

кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, як і в більшості зарубіжних країн, виступає автомобіль чи інше сухопутне (наземне) транспортний засіб, що є обґрунтованим, оскільки у вітчизняному кримінальному законодавстві відповідальність за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна передбачається за окремою спеціальною нормі (ст. 278 КК України).

Визначено, що об'єктивні ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом за законодавством зарубіжних країн суттєво відрізняються від кримінального правопорушення, забороненого ст. 289 КК України. Зокрема, кримінальне законодавство розвинених країн визнає караним не незаконне заволодіння транспортним засобом, а незаконне використання. Тобто є відмінності у регламентації відповідальності за це діяння за кримінальним законодавством розвинених країн і КК України визначаються різним змістом понять «заволодіння» в КК України та «використання» у кримінальних кодексах зарубіжних держав. Результати порівняльного аналізу норм кримінальних законів низки зарубіжних держав і КК України заслуговують на увагу і викликають необхідність подальшого вдосконалення вітчизняного кримінального законодавства у сфері встановлення відповідальності за злочинні посягання, пов'язані з неправомірним заволодінням (викраденням) автомобілями та іншими транспортними засобами.

Встановлено, що по різному зарубіжні законодавці формулюють ознаки суб’єктів транспортних злочинів. У більшості країн, які входили до складу колишнього радянського союзу як і в українському законодавстві, вік кримінальної відповідальності з 16 років, а також встановлено знижений вік кримінальної відповідальності – 14 років (зокрема КК Азербайджанської Республіки, КК Республіки Казахстан, КК Республіки Таджикистан, КК Республіки Узбекистан). Визначено й ті зарубіжні країни, в яких закріплено й

інший вік кримінальної відповідальності за транспортні злочини: КК ФРН, КК Болгарії– з 14 років, КК Швеції, Данії, Швейцарії – з 15 років, у КК Польщі – з 17 років, КК Австралії – з 10 років, КК Франції – з 13 років. Такий широкий діапазон вікових меж кримінальної відповідальності за транспортні злочини (незаконного заволодіння транспортним засобом) пов’язаний історичними, національно-культурними, правовими традиціями різних країн.

Доведено, що суб'єктивна сторона незаконного заволодіння транспортним засобом, відповідно до кримінального законодавства зарубіжних країн, характеризується виною у формі прямого умислу щодо діяння та необережності щодо наслідків. В нормах зарубіжного законодавця також йдеться й про факультативні ознаки суб’єктивної сторони, такі як мотив та мета злочину. Мотивами незаконного заволодіння транспортним засобом за зарубіжним законодавством зарубіжних країн можуть бути як корисливі, так і особисті. Водночас у КК деяких зарубіжних країн корисний мотив незаконного заволодіння транспортним засобом як кваліфікуючу ознаку.

Визначено, що санкції, які передбачають кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом зарубіжних країн у порівняні із санкцією ст. 289 КК України закріплюють найсуворіше без альтернативне покарання, а саме позбавлення волі (КК Республіки Узбекистан, КК Республіки Польща, КК Республіки Болгарія). Альтернативні санкції, як і у ст. 289 КК України містяться у ст. 185.1 КК Азербайджанської Республіки, такі як виправні роботи, або обмеження волі або позбавлення волі; ст. 252 КК Республіки Таджикистан штраф, або обмеженням волі або позбавленням волі; ст. 192.1 КК Республіки Молдова – штраф, або позбавленням волі неоплачуваною працею на користь суспільства. Виокремлено зарубіжні країни, що закріплюють штраф як вид покарання у ст. 244 КК Королівства Іспанія, ст. 192.1 КК Республіки Молдова. ст. 252 КК Республіки Таджикистан. Зазначено, що тільки у ст. 346

КК Республіки Болгарія поряд із позбавлення волі законодавець передбачає покарання про позбавлення права керувати транспортним засобом та з конфіскацією не менш ½ частини майна винного.

4. Встановлено, що основним безпосереднім об’єктом кримінального правопорушення, яке передбачене ст. 289 КК України, є суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту. При цьому додатковим факультативним об’єктом даного кримінального правопорушення можуть виступати життя, здоров’я та власність особи.

Визначено загальні та спеціальні ознаки транспортного засобу, як предмету кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. Серед загальних: 1) фізична (матеріальна), яка полягає у доступності будь-якого об’єкта матеріального світу для сприйняття; 2) соціальна, яка полягає у певній цінності, яка включена до системи відносин між людьми; 3) суть юридичної ознаки полягає в тому, що таке майно є чужим для винного. Серед спеціальних: 1) транспортний засіб є чужим для злочинця; 2) транспортний засіб повинен бути механічним, тобто приводитися в рух двигуном; 3) транспортний засіб повинен бути наземним, тобто призначеним для експлуатації на дорогах загального користування; 4) транспортний засіб має своїм призначенням перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу. На підставі зазначених ознак сформовано та запропоноване теоретичне поняття транспортного засобу як предмету незаконного заволодіння транспортним засобом – це чужий механічний наземний пристрій, призначений для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу.

Визначено, що об'єктивну сторону кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України складає діяння у формі незаконного заволодіння. На підставі вітчизняних доктринальних позицій щодо складності

тлумачення такого поняття як «заволодіння», а також керуючись досвідом деяких зарубіжних країн КК ФРН, КК Норвегії, КК Польщі, КК Австрії, КК Швеції, які використовують таку форму як «використання», запропоновано зміни до ст. 289 КК України (відповідно й до Примітки до ст. 289 КК України). у такій редакції: «Незаконне використання транспортного засобу»

Встановлено, що спосіб, хоча й виступає факультативною ознакою об'єктивної сторони незаконного заволодіння транспортним засобом, проте має ключове значення для кваліфікації. Здійснено кримінально-правовий аналіз таких способів незаконного заволодіння транспортним засобом, як: таємне або відкрите; шляхом обману чи зловживання довірою; із застосуванням насильства або погроз, з використанням службового становища тощо. Зазначено, що окрім зазначених способів, способи незаконного заволодіння транспортним засобом можна класифікувати згідно з кількома різними варіантами розвитку подій відносно впливу на волю потерпілої особи (власника, законного користувача, охоронця стоянки та інших): способи, пов’язані з ігноруванням волі потерпілої особи; способи, пов’язані з придушенням волі потерпілого; способи, пов’язані з фальсифікацією волі потерпілого.

5. Встановлено, що вина у кримінальних правопорушеннях, що мають формальний склад, у тому числі і незаконне заволодіння транспортним засобом (ч. 1 ст. 289 КК України), може бути лише у формі прямого умислу. Зміст прямого умислу при вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, полягає в інтелектуальному та вольовому ставленні особи до вчиненого нею діяння. На підставі судової практики визначено, що незаконне заволодіння транспортним засобом має як правило корисливі мотиви. Винна особа бажає або тимчасово використати останній у своїх інтересах, або ж обернути його на свою користь та отримати матеріальну вигоду для себе чи інших осіб. Корисливий мотив при оберненні транспортного засобу на свою

користь має зміст аналогічний змісту корисливого мотиву при вчиненні таких кримінальних правопорушень проти власності, як крадіжка, грабіж чи розбій. Матеріальна користь, вигода у такому випадку досягається злочинцем, коли він чи інші особи отримують можливість володіти, розпоряджатися чи користуватися транспортним засобом як своїм власним, а власник при цьому втрачає таку можливість. Якщо мета користування за призначенням не ставиться, такий транспортний засіб намагаються як найшвидше розібрати на запчастини чи продати, або ж повернути власнику за винагороду. Окрім зазначеного, визначено, що не слід виключати й інші мотиви, зокрема особисті. Виходячи з конструктивних особливостей транспортного засобу як предмета даного кримінального правопорушення особисті мотиви можна розподілити на два види: а) мотиви, які задовольняються самим результатом незаконного заволодіння транспортним засобом (помста, бажання перевезти вантаж чи доїхати до певного місця, користь тощо); б) мотиви, які задовольняються лише процесом поїздки суб’єкта на викраденому транспортному засобі (наприклад, просто покататися, зміцнити чи підвищити свій авторитет серед оточуючих). Доведено, що мета кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК відповідно до примітки зазначеної статті може бути будь-якою.

Встановлено, що суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є фізична осудна особа, яка досягла 16 років, а кримінальних правопорушень, передбачених ч. 2 або ч. 3 ст. 289 КК, є особа, якій виповнилось 14 років, – якщо така особа не має права користуватись відповідним транспортним засобом. Визначено коло осіб, які не можуть виступати суб'єктами кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України: особи, які є співвласниками або законними користувачами транспортного засобу; працівники підприємств, установ, організацій, незалежно від форм власності, які без належного дозволу здійснили поїздку на

закріпленому за ними транспортному засобі; службові особи, наділені повноваженнями щодо використання чи експлуатації транспортних засобів; члени сім'ї власника транспортного засобу, водіїв, за якими він закріплений; водії транспортних засобів, закріплених за ними адміністрацією підприємства, установи, організації, в яких працюють такі водії; особи, відповідальні за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, закріплених за ними (начальник колони, інженер з експлуатації тощо); особи, яким власник видав доручення на управління транспортним засобом; співвласник транспортного засобу; особи, які користуються транспортним засобом за згодою власника чи користувача, хоча б ця згода і не була належно оформлена.

6. Встановлено, що до кваліфікуючих ознак за незаконне заволодіння транспортним засобом за ч. 2 ст. 289 КК відносяться: вчинене 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, а за ч. 3 ст. 289 КК – дії, вчинені 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.

З'ясовано, що за час існування ст. 289 КК України у законі більшість кваліфікуючих ознак залишились не змінними, проте закріплені й нові, зокрема вчинення дій з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу

технічних засобів охорони, а також нова редакція такої ознаки, що визначає вартість транспортного засобу. Відповідні зміни направлені на покращення превентивної функції даного кримінального правопорушення та відповідають викликам сьогодення. Зокрема, події в Україні пов'язані із військовою агресією російської федерації проти України та введенням в Україні з 24 лютого 2022 року воєнного стану. Доведено, що за увесь період воєнного стану в Україні значна кількість норм доповнені такою кваліфікуючою ознакою, як вчинення діяння «в умовах воєнного або надзвичайного стану», зокрема прийнято Закон України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за мародерство» від 3 березня 2022 року № 2117-IX, яким частини 4 статей 185–187, 189, 191 КК України. Серед нових змін до закону про кримінальну відповідальність – визнання вчинення кримінального правопорушення в умовах або під час воєнного чи надзвичайного стану обставинами, що впливають на кваліфікацію окремих кримінальних правопорушень, зокрема проти основ національної безпеки (ч. 2 ст. 111, ч. 2 ст. 113, ст. 114-2 КК), власності (ч. 4 ст. 185–187, ч. 4 ст. 189, ч. 4 ст. 191 КК), у сфері господарської діяльності (ч. 3 ст. 201-2 КК), у сфері використання електронно-обчислювальних машин (комп’ютерів), систем та комп’ютерних мереж і мереж електрозв’язку (ч. 5 ст. 361 КК). Існують також законодавчі ініціативи щодо доповнення цими обставинами інших складів кримінальних правопорушень (законопроект № 7212 від 25.03.2022 пропонувалося доповнити ч. 2 ст. 245 КК (Знищення або пошкодження об’єктів рослинного світу). Підтримуються доктринальні позиції щодо закріплення такої кваліфікуючої ознаки як вчинення діяння в умовах воєнного або надзвичайного стану у ст. 289 КК України.

7. Доведено, що склади кримінальних правопорушень, наявні в розділі XI «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації

транспорту», в окремих статтях кримінальних правопорушень проти власності (ст. ст. 185, 186, 187, 190, 191 КК України), в ст. 356 КК України, в ст. 410 КК України співвідносяться зі складом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, як суміжні. Ці склади відрізняються від складу незаконного заволодіння транспортним засобом за предметом, а саме у під час кримінально-правового аналізу та співставленні транспортних кримінальних правопорушень та ст. 289 КК України; кримінальних правопорушень проти власності та ст. 289 КК України; самоправства (ст. 356 КК) та ст. 289 КК України; викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого військового майна, а також заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем (ст. 410 КК України) та ст. 289 КК України, а також за об'єктом кримінальних правопорушень: співпоставлення кримінальних правопорушень проти власності та ст. 289 КК України.

8. Встановлені дві концепції кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто в аспекті позитивної (перспективної або потенційної) та негативної (ретроспективної або реальної) кримінальної відповідальності. З'ясовано, що караність діяння, передбаченого ст. 289 КК, відбувається через санкції частин зазначеної статті. Так, у ч. 1 ст. 289 КК передбачене покарання у вигляді обмеженням волі на строк від трьох до п’яти років або позбавленням волі на той самий строк; ч. 2 – позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої, ч. 3 – позбавленням волі на строк від восьми до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої. На підставі статистичних даних щодо призначених покарань за ст. 289 КК України доведено, що до осіб засуджених за незаконне заволодіння транспортним засобом призначаються більш широкий перелік

покарань а саме обмеження волі, арешт, тримання в дисциплінарному батальйоні, громадські роботи, штраф, службове обмеження для військовослужбовців, позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, конфіскація майна. Найбільш призначаємими покараннями є позбавлення волі на певний строк, штраф та конфіскація майна, при цьому штраф, не передбачений жодною санкцією ст. 289 КК України. На підставі дослідження зарубіжного досвіду таких країн, як Азербайджанська Республіка, Республіка Узбекистан, Республіка Таджикистан, Республіка Молдова, Республіка Польща, Республіка Болгарія, Королівство Іспанія, які закріплюють такий вид покарання як штраф, запропоновано доповнення ч. 1 ст. 289 КК України таким видом покарання як штраф враховуючи ступінь тяжкості кримінального правопорушення в такому виді: ч. 1 ст. 289 КК України «карається штрафом від двох тисяч до п’яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п’яти років або позбавленням волі на той самий строк».

Визначено, що ч. 4 ст. 289 КК встановлює таку форму кримінальної відповідальності, як звільнення від кримінальної відповідальності. Відповідна норма передбачає такі умови: вчинення вперше незаконного заволодіння транспортним засобом, крім випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства; добровільна заява винної особи про вчинений злочин правоохоронним органам; повернення транспортним засобом власнику; повне відшкодування завданих збитків. На підставі кримінально-правової характеристики умов, визначені проблемні питання та доктринальні позиції щодо удосконалення ч. 4 ст. 289 КК України, зокрема доповнення ч. 4 ст. 289 КК України положенням: про можливість повернення транспортного засобу не лише власнику, а й користувачу; стадії досудового розслідування (до

повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення) про добровільне з’явлення про це правоохоронним органам. Встановлено, що вказані ініціативи потребують більш глибинного дослідження.

9. На підставі дослідження об’єктивних, суб'єктивних, кваліфікуючих ознак, а також аналізу санкції ст. 289 КК України пропонуються наступні зміни до Кримінального кодексу України:

ст. 289 КК України «Незаконне використання транспортного засобу»/

1. Незаконне використання транспортного засобу -

«***карається штрафом від двох тисяч до п’яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян*** або обмеженням волі на строк від трьох до п’яти років або позбавленням волі на той самий строк».

Примітка.

1. ***Під незаконним використанням транспортного засобом*** *у цій статті слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом* ***чужого механічного наземного пристрію, призначеного для перевезення встановлених на ньому механізмів чи спеціального обладнання, а також людей чи вантажу*** *у власника чи користувача всупереч їх волі.*

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авраменко О. В., Бурда С. Я., Сас М. В. Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навч. посібник у схемах. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2019. 36 с.

2. Актуальні проблеми кримінально-правової кваліфікації: навч. посіб. / за заг. ред. В.В. Топчія; наук. ред. В.І. Антипов. Вінинця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. 896 с.

3. Альошин Д.П. Кримінально-правова характеристика способів незаконного заволодіння транспортним засобом. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)* № 22’2009. С. 120-127.

4. Андрющенко І. М. Об’єкт незаконного заволодіння транспортним засобом: транспортна безпека чи власність? *Право і Безпека*. 2004. Т. 3, № 2. С. 29-32.

5. Антонюк Н.О. Кримінально-правова охорона власності: навч. посібник. Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2012. 514 с.

6. Бажанов М. Г. Уголовное право Украины. Общая часть [Текст] : конспект лекций / М.Г. Бажанов; Сост. В.И. Тютюгин. Днепропетровск : Пороги, 1992. 168 с .

7. Баулін Ю.В. Звільнення від кримінальної відповідальності: Монографія. К.: Атіка,2004. 296 с.

8. Безуглий О. А. Кримінально-правова характеристика незаконного заволодіння автотранспортом. *Держава та регіони*. Сер. Право. 2011. Вип. 1. С. 124-129.

9. Берзін П. С. Кримінальний кодекс УСРР 1922 р. *Вісник Асоціації кримінального права України.* 2017. № 1 (8). С. 276-278. URL: http://vakp.nlu.edu.ua/issue/view/9583

10. Білик О.А. Особливості звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Вісник Акад. праці і соц. відносин Федер. профспілок України*. 2002. № 6. С.4-7.

11. Бондаренко В. В. Класифікація злочинів, пов'язаних зі знищенням, підробкою або зміною номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ.* Київ, 2015. № 2 (10). С. 73-85.

12. Борисов В. И. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения : монография / В. И. Борисов, С. В. Гизимчук. Харьков : Консум, 2001. 160 с.

13. Бояренко А. Ю. Способи скоєння незаконного заволодіння транспортними засобами. *Форум права*. 2011. № 2. С. 116–120 [Електронний ресурс]. –Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11bajztz.pdf

14. Брисковська О.М. Віктимологічна профілактика незаконного заволодіння автотранспортними засобами. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ.* 2011. № 1. С. 277–283.

15. Брисковська О.М., Бурак М.В. Характеристика особи злочинця, який незаконно заволодів автотранспортом з метою подальшого оплатного повернення власнику. *Актуальні питання судової експертології, криміналістики та кримінального процесу*: мат. міжн. наук.-практ. конф. (м. Київ, 5.11.2019 р.) / за заг. ред. О.Г. Рувіна, Н.В. Нестор; уклад. О.І. Жеребко, А.О. Полтавський, О.В. Юдіна. Київ: КНДІСЕ Міністерства юстиції України, 2019. С. 77–81.

16. Бурбела Ю.С. Добровільне відшкодування завданого збитку або усунення заподіяної шкоди в кримінальному праві України : дис. … д.філос. в галузі права : 081. Київ, 2020. 253 с.

17. Бурдін В. М. Деякі аспекти кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту за КК України. *Новітні кримінально-правові дослідження: збірник наукових праць* / відп. ред. О. В. Козаченко. Миколаїв: Іліон, 2016. С. 13-17. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/4788/Burd%d1%96n%20V.M.%20Dejak%d1%96%20aspekti%20krim%d1%96nal.%20v%d1%96dpov%d1%96dal%27nost%d1%96.pdf?sequence=1&isAllowed=y

18. Вартилецька І. А., Шармар О. М. Особливості кваліфікації кримінальних правопорушень, вчинених в умовах воєнного стану та особливого періоду. *Вісник Асоціації кримінального права України. 2021.* № 1 (15). С. 191–206. DOI: https://doi.org/10.21564/2311-9640.20 21.15.233611

19. Великий енциклопедичний юридичний словник. За редакцією академіка Національної академії наук України Ю. С. Шемшученка. К.: ТОВ Видавництво «Юридична думка», 2007. 1020 с.

20. Великий тлумачний словник української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. К. ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2005. 1728 с.

21. Веселов М. Ю., Нестеренко, О. М., Маслянко, С. В.. Проблеми юридичної визначеності під час розгляду судами справ про адміністративні правопорушення, пов’язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп’яніння. *Правовий часопис Донбасу*, (2), 48–57. URL: https://ljd.dnuvs.in.ua/wp-content/uploads/2022/06/veselov.pdf

22. Висновки національних експертів до проекту Кримінального кодексу https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2023/03/16/vysnovok-natsionalnyh-ekspertiv.pdf

23. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до Кримінального та Кримінального процесуального кодексів України щодо удосконалення законодавства у сфері протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» (реєстр. № 3301 від 3 квітня 2020 р.). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua /pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68527

24. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо невідворотності покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом» (реєстр. № 10013 від 7 лютого 2019 р.). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=65440.

25. Висновок на проект Закону України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо невідворотності покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом». Liga 360: веб-сайт. URL:http://search. ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/XH7Q500A.html (дата звернення: 02.10.2020).

26. Вознюк А. А. Воєнний та надзвичайний стан як обставини, що впливають на кваліфікацію кримінального правопорушення або призначення покарання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 6. С. 308–317. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-6/69

27. Вознюк А. А. Кримінальне право України. Загальна частина : конспект лекцій / А. А. Вознюк; вступне слово д.ю.н., проф. О. О. Дудорова. К. : Нац. акад. внутр. справ, «Освіта України», 2016. 236 с.

28. Вознюк А.А. Кримінальна відповідальність за створення злочинних об’єднань та участь у них: монографія. Київ: ФОП Маслаков, 2018. 928 с.

29. Вознюк А.А. Кримінально-правові ознаки організованих груп і злочинних організацій: монографія. Київ: Нац. акад. внутр. справ, 2015. 192 с.

30. Галич П. Крадіжка чи угон? Проблеми кваліфікації злочинів, пов’язаних із незаконним заволодінням мопедів. URL:

https://zib.com.ua/ua/print/122073-problemi_kvalifikacii
_zlochiniv_povyazanih_iz_nezakonnim_zav.html

31. Германов С. А. Окремі детермінанти, що впливають на вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Правовий часопис Донбасу / law journal of Donbass.* № 3(80) 2022, С. 33-36.

32. Германов С.А. Особливості кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом за ознаками об'єктивної сторони кримінального правопорушення. Правові новели. № 22 том 2/2024. С. 93-101.

33. Горбачова І. М. Попередження транспортних злочинів кримінально-правовими заходами безпеки. *Визначальні тенденції генезису державності і права* : зб. наук. праць міжнар. наук.-практ. конф. «Треті Прибузькі юридичні читання» / за ред. В. І. Терентьєва, О. В. Козаченка. Миколаїв: Іліон, 2007. С. 391–394.

34. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання : *автореф. дис. ... канд. юрид. наук* : 12.00.08; Харк. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2016. 16 с.

35. Грига М. А., Брисковська О. М. Використання спеціальних знань у розслідуванні незаконного заволодіння транспортним засобом. *Криміналістичний вісник*, 39(1), С. 65–74. https://doi.org/10.37025/1992-4437/2023-39-1-65

36. Григор'єва М.Є. Звільнення особи від кримінальної відповідальності у зв'язку з її дійовим каяттям : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2007. 204 с.

37. Грищук В.К. Філософсько-правове розуміння відповідальності людини : монографія. Хмельницький : Хмельницький університет управління та права, 2012. 736 с.

38. Гумен В.З. Деякі аспекти протидії незаконному заволодінню автомототранспортними засобами. *Науковий вісник НАВС*. 2013. №1. С. 198-203.

39. Гуславський В . С ., Опальченко О . М., Терещенко А . І . Незаконне заволодіння транспортним засобом (наук.-практ. комент. до ст. 2153 Кримінального кодексу України). *Науковий вісник Дніпропетровського юридичного інституту МВС України*. Дніпропетровськ, 2001. № 1 (4). С. 205-213

40. Гуславський В. С. Кримінальна відповідальність за порушення правил експлуатації транспорту (ст. 215-3 КК України): *Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук*. К., 1997. 23 с.

41. Данилевська Ю.О., Данилевський А.О. Щодо використання воєнного стану як кваліфікуючої ознаки кримінальних правопорушень проти власності. *Забезпечення публічної безпеки і порядку в умовах воєнного стану: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 1 липня 2022 року).* Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2022. С. 115–118.

42. Данилевський А.О., Данилевська Ю.О. Незаконне заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного стану. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління.* № 2 (2024). С.16-23.

43. Данильченко Ю.Б. Кримінологічний аналіз стану та особливостей детермінації незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні в умовах збройної агресії. *Право и безопасность – Law and Safety. 2023. № 2 (89). С. 66-76.*

44. Даньшин М. В., Колеснік І. І. Поняття злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту як предмет криміналістичного

дослідження. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія : Право.* 2016. Вип. 22. С. 159-163.

45. Демидова Л. М. Кримінально-правова відповідальність за заподіяння майнової шкоди : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08; наук. конс.: В. В. Сташис, В. Я. Тацій ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. – Харків, 2014. 44 с.

46. Демидова Л. М. Кримінально-правова відповідальність за заподіяння майнової шкоди : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / Людмила Миколаївна Демидова ; наук. конс.: В. В. Сташис, В. Я. Тацій ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2014. 44 с.

47. Демидова Л.М. Проблеми кримінально-правової відповідальності за заподіяння майнової шкоди в Україні (майнова шкода як злочинний наслідок): теорія, закон, практика [Текст] : монографія / Л. М. Демидова ; Нац. ун-т "Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого". Х. : Право, 2013. 750 с.

48. Діяльність підрозділів карного розшуку Національної поліції України щодо протидії незаконному заволодінню транспортними засобами : збірн. матер. постійн. діюч. семінару (м. Сєвєродонецьк, 31 травня – 2 червня 2018 р.). Сєвєродонецьк : Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка, 2019. 179 с.

49. Дорохіна Ю. А. Щодо розуміння предмету злочину при кваліфікації злочинів проти власності. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Херсон,2014. Вип. 3. Т. 3. С. 20-25.

50. Дорохіна Ю.А. Злочини проти власності. Теоретико-правове дослідження : монографія / Ю.А. Дорохіна. Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2016. 744 с.

51. 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.

52. Дудоров О.О. Кримінальне право: теорія і практика (вибрані праці). К.: Ваіте, 2017. 872 с. (С. 106–111).

53. Дудоров О.О., Дудорова К.Б. Незаконне заволодіння транспортним засобом: проблеми кваліфікації та вдосконалення кримінального закону. *Юридичний науковий електронний журнал.* № 2. 2020. С. 307-31.

54. Дудоров О.О., Каменський Д.В. Кримінально-правова оцінка заволодіння чужим майном шляхом застосування до потерпілого шкідливих для здоров'я людини речовин: про що свідчить досвід США? *Вісник Луганського державного університе-тету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2017. № 4. С. 68–81.

55. Дудоров О.О., Хавронюк М.І. Кримінальне право. Навчальний посібник / за заг. ред. М.І. Хавронюка. Київ: Ваіте, 2014. 944 с.

56. Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.08, Х., 2009. 20 с.

57. Ємельяненко В. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України): огляд нововведень. *Право і Безпека*. 2005. Т. 4, № 6. С. 59-61.

58. Ємельяненко В.В. До питання одо визнання членів сім'ї та близьких родичів власника чи користувача транспортного засобу суб'єктами злочин, передбаченого ст. 289 України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2010. С. 357-360.

59. Ємельяненко В.В. Звільнення від кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Форум права.* 2008. № 2. С.111-117 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2008-2/08evvztz.pdf

60. Ємельяненко В.В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. 212 с.

61. Ємельянов В. П. Кримінальне право України: Загальна частина. Основні питання вчення про злочин : наук.-практ. посіб. Харків : Право, 2018. 142 с.

62. Жеребкін В.Є. Логіка: підручник / В.Є. Жеребкін. – 7-ме вид., стер. К.: Т-во «Знання», КОО, 2004. 255 с.

63. Житний О.О. Актуальні проблеми давності в кримінальному праві. *Питання боротьби із злочинністю.* 2008. Вип. 15. С. 152–153.

64. Жученко Є. Ю. Зарубіжний та міжнародний досвід кримінологічного забезпечення безпеки дорожнього руху. *Європейські перспективи*. 2021. № 3. С. 108-114. URL: https://ep.unesco-socio.in.ua/wpcontent/uploads/2021/11/108-_ZHuchenko.pdf

65. Жученко Є. Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху: дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії. Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2023. 281 с. URL: https://dnuvs.ukr.education/wp-content/uploads/2023/05/zhuchenkodysertacziya.pdf

66. Загиней З. Кримінально-правова герменевтика: монографія. Київ: Видавничий дім «АртЕк», 2015. 380 с.

67. Закон України "Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної

відповідальності" від 15.04.2008 р. [Текст] // Голос України. – 2008. – 5 червня (№106). С. 6-7. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/270-17#Text

68. Закон України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» 3 вересня 2020 року № 875-IX https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-20#Text

69. Закон України «Про внесення зміни до статті 289 Кримінального кодексу України»: від 22.09.2005 р., № 2903-ГУ // Офіційний вісник України. - 2005. -№ 41. -Ст.2594.

70. Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю: ДСТУ 3649–97 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://vzjatkamnet.at.ua/load/dstu_3649_97_sredstva_transportnye_dorozhnye/1–1–0–65.

71. Звіряка В.А. Кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів, попередження угонів : дис. … канд. юрид. наук : 12. 00. 08. К., 1999. 182 с.

72. Звіряка В. А. Особливості кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. 2010. Вип. 1. С. 78-83.

73. Іванов 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. ін-т внутр. справ. 2001. № 1. С.162-171.

74. Ісраєлян А.О. Звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку з примиренням винного з потерпілим : дис. … д.філос. в галузі права : 081. Одеса, 2022. 188 с.

75. Кандаурова А. В. Структура та динаміка незаконного заволодіння транспортними засобами. *Форум права.* 2010. № 4. С. 439-442.

76. Касинюк В. І. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Кримінальне право України. Особлива частина: підручник. Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за ред.. проф. В.Я. Тація, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна. 5-те вид., переробл. і допов. Харків: Право, 2015. С. 340–366.

77. Касынюк В.И. Вопросы квалификации транспортных преступлений / В.И. Касынюк, З.Г. Корчева. К. : УМК ВО, 1988. 70 с.

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

79. Кримінальний кодекс України: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341–14/page13 (дата звернення 01.10.2024)

80. Климчук М.П. Розслідування злочинів про порушення правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів (криміналістичні та процесуальні аспекти) [Текст] : дис... канд. юрид. наук: 12.00.09; Київський національний ун-т внутрішніх справ. К., 2007. 212 с.

81. Костенко О. М. Відповідальність кримінальна. Великий енциклопедичний юридичний словник. За редакцією академіка Національної академії наук України Ю. С. Шемшученка. К.: ТОВ Видавництво «Юридична думка», 2007. С. 103

82. Кодекс законів про працю України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi? nreg=322–08.

83. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.rada.gov.ua

84. Козак В . М. Предмет злочинів, пов’язаних з незаконним обігом транспортних засобів. *Одеські юридичні читання* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. О деса, 10–11 листоп. 2017 р.). Одеса : Видавничий Дім «Гельветика», 2017. С. 150–153.

85. Козак В . М. Предмет злочинів, пов’язаних із незаконним обігом транспортних засобів. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2017. № 5. С. 147–149. URL: http://lsej.org.ua/5_2017/39.pdf.

86. Козак В. М. Кримінальна відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів : монографія / . М. Козак ; [наук. ред. . . Байда] ; М-во освіти і науки країни, Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. – Харків : Право, 2022. 208 с.

87. Козак В. М. Предмет злочинів, пов’язаних із незаконним обігом транспортних засобів. *Юридичний науковий електронний журнал.* 2017. № 5. С. 149. URL:http://lsej.org.ua/5_2017/39.pdf.

88. Козак В. М. Суб’єктивна сторона злочинів, пов’язаних з незаконним обігом транспортних засобів. *Науковий вісник Херсонського державного університету.* Серія «Юридичні науки». Херсон, 2017. Вип. 4. Т. 2. С. 67-70.

89. Козак В.М. Кримінологічні фактори встановлення кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів. *Право і суспільство.* Дніпро, 2017. № 4–2. С. 142–147.

90. Колб О. Г., Колб С. О. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами. *Теорія і практика віктимології* : матеріали Всеукр. конф. для студентів, аспірантів, ад'юнктів, здобувачів, присвяч. 50-річчю з дня заснування каф. кримінології та кримін.-виконав. права (Харків, 12 листоп. 2015 р.) / М-во освіти і науки України, Нац. юрид. ун-т ім.

Ярослава Мудрого, Каф. кримінології та кримін.-виконав. права. Харків : Право, 2015. С. 217-219.

91. Колб С. О.. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 - Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право; Нац. акад. внутр. справ. Київ, 2016. 20 с.

92. Колпаков В.К., Захаров В.П., Гордєєв В.В. та ін. Незаконне заволодіння транспортом: протидія засобами попередження: монографія. Харків: Харків юридичний, 2012. 407 с.

93. Коляда П.В., Мисливий В.А. Коментар до статей 281–292 Кримінального кодексу України. *Законодавство України: науково-практичні коментарі.* 2004. № 6. С.9–32.

94. Коментар до статті 359. Незаконне використання спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації. Юридичні послуги онлайн: веб-сайт. URL: http://yurist-online.com/ukr/uslugi/ yuristam/ kodeks/ 024/356.php (дата звернення: 02.10.2020).

95. Кононенко Н. Особливості проведення слідчих (розшукових) дій на початковому етапі розслідування незаконного заволодіння транспортними засобами. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 11. С. 254–259.

96. Коржанський М.Й. Визначення окремих понять у Кримінальному кодексі України. *Право України*. 2002. № 10. С.83-88.

97. Коржанський М.Й. Кваліфікація автотранспортних злочинів / М.Й. Коржанський, В.А. Мисливий. К. : Юрінком, 1996. 80 с.

98. Корчовий М., Кравчук Б. Незаконне заволодіння транспортними засобами як об’єкт злочину. *Вісник Академії управління МВС.* 2009. № 4. С. 78-86.

99. Криміналістика : підручник [для студентів юрид. спец, вищих закладів освіти] / Глібко В. М., Дудніков А. Л., Журавель В. А. Та ін. ; за ред. В. Ю. Шепітька. К. : Ін Юре, 2001. 684 с.

100. Кримінальне законодавство України XIX – XXI століть. Збірник нормативно-правових актів у 6-ти томах, Збірники статей, Кримінальний процес, видавництво ОВК, Берзін П. С., Коротюк О. В. - Репр.вид. К.ОВК.2020. Т III. 456 с.

101. Кримінальне законодавство України XIX – XXI століть. Збірник нормативно-правових актів у 6-ти томах, Збірники статей, Кримінальний процес, видавництво ОВК, Берзін П. С., Коротюк О. В.- Репр.вид. К.ОВК.2020. Т IV. 232 с.

102. Кримінальне законодавство України XIX – XXI століть. Збірник нормативно-правових актів у 6-ти томах, Збірники статей, Кримінальний процес, видавництво ОВК, Берзін П. С., Коротюк О. В.- Репр.вид. К.ОВК.2020. Т VI. 672 с.

103. Кримінальне право України (Особлива частина): підручник / за ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. Т. 2. Луганськ: вид-во «Елтон – 2», 2012. 780 с.

104. Кримінальне право України. Особлива частина : навчальний посібник / Попович О.В., Томаш Л.В., Латковський П.П., Бабій А.Ю. Чернівці, 2022. 319 с.

105. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / [Ю. В. Александров, В. І. Антипов, М. В. Володько, О. О. Дудоров та ін.]; за ред. М. І. Мельника, В. А. Климента. 5-те вид., переробл. та доповн. Київ : Атіка, 2009. 408 с.

106. Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / Ю.В. Александров, О.О. Дудоров, В.А. Клименко, М.І. Мельник та ін. ; за ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. Київ : Атіка, 2009. 744 с.

107. Кримінальне право України: Загальна частина : підручник / В.Я. Тацій, В.І. Тютюгін, В. І. Борисов та ін. ; за ред. В.Я. Тація, В.І. Тютюгіна, В.І. Борисова. 6-тевид., перероб. і допов. Харків : Право, 2020. 584 с.

108. Кримінальний кодекс Австрії від 29 січня 1974 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL:https://web.archive.org/web/20210608160908/https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10002296

109. Кримінальний кодекс Азербайджанської Республіки, Кримінальний кодекс Республіки Казахстан під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову – Т. В. Руденко. К. : ОВК, 2016. 490 с.

110. Кримінальний кодекс Естонії від 06 червня 2001 р. Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: https://v1.juristaitab.ee/sites/www.juristaitab.ee/files/elfinder/ru-seadused/%D0%9F%D0%95%D0%9D%D0%98%D0%A2%D0%95%D0%9D%D0%A6%D0%98%D0%90%D0%A0%D0%9D%D0%AB%D0%99%20%D0%9A%D0%9E%D0%94%D0%95%D0%9A%D0%A1%2001.03.2020.pdf

111. Кримінальний кодекс Китайської Народної Республіки / Переклад на українську мову – А. О. Воінова, В. С. Станіч / під ред. Коротюк О. В., д. ю. н. К. : ОВК, 2021. 196 с.

112. Кримінальний кодекс Королівства Іспанія / під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову О. В. Лішевської. К. : ОВК, 2016. 284 с.

113. Кримінальний кодекс Іспанії від 24.05.1996 р. станом на 28.02.2024 р. URL : https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444 (дата звернення: 28.02.2024).

114. Кримінальний кодекс Литовської Республіки / переклад – К. В. Менченя; під ред. О. В. Коротюк. К. : ОВК, 2021. 158 с.

115. Кримінальний кодекс Норвегії від 22 травня 1902 року (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресерс]. – Режим доступу: http://www.rumvi.com/products/ebook.

116. Кримінальний кодекс Республіки Білорусь, Кримінальний кодекс Республіки Молдова під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову – Т. В. Руденко. К. : ОВК, 2016. 462 с.

117. Кримінальний кодекс Республіки Болгарія / О. В. Коротюк. К. : ОВК, 2024. 294 с.

118. Кримінальний кодекс Республіки Болгарія от 15 березня 1968 р [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID;

119. Кримінальний кодекс Республіки Болгарія. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1245689&subID=100109090,100109258,100109289,100109355,100109773#text (дата звернення 08.11.2020)

120. Кримінальний кодекс Республіки Польща / під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову В. С. Станіч. К. : ОВК, 2016. 138 с.

121. Кримінальний кодекс Республіки Таджикистан / переклад Станіч В.С.; під ред. О. В. Коротюк. К. : ОВК, 2021. 288 с.

122. Кримінальний кодекс Республіки Узбекистан / під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову – О. В. Іванов. К. : ОВК, 2019. 194 с.

123. Кримінальний кодекс Турецької Республіки / Переклад – В. С. Станіч / під ред. О. В. Коротюк., д. ю. н. К. : ОВК, 2021. 190 с.

124. Кримінальний кодекс України : наук.-практ. комент. / [О. М. Алієва, А. П. Бабій, Л. К. Гаврильченко та ін.]; відп. ред. Є. Л. Стрельцов. 5-те вид., переробл. та доповн. Харків : Одіссей, 2008. 800 с.

125. Кримінальний кодекс України [Текст] : наук.-практ. коментар / Ю. В. Баулін [та ін.] ; заг. ред. В. В. Сташис, В. Я. Тацій ; Акад. прав. наук України, Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. - 3-тє вид., перероб. та допов. Харків : Одіссей, 2006. 1183 с.

126. Кримінальний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25 – 26. Ст. 131.

127. Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар [Текст] : у 2 т. / за заг. ред. акад. Нац. акад. наук України, акад. Нац. акад. прав. наук України, проф. В. Я. Тація [та ін.] ; Нац. акад. прав. наук України, Нац. ун-т "Юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого". - 5-те вид., допов. Х. : Право, 2013 . - Т. 1 : Загальна частина / [Ю. В. Баулін та ін.]. 2013. 374 с.

128. Кримінальний кодекс України: Науково-практичний коментар: у 2 т. / за заг. ред. В.Я. Тація, В.П. Пшонки, В.І. Борисова, В.І. Тютюгіна. 5-те вид., допов. Харків: Право, 2013. Т. 2: Особлива частина / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін. 1040 с.

129. Кримінальний кодекс Української РСР. Введений в дію 1 квітня 1961 року. К.: Державне видавництво політичної літератури УРСР, 1961. 242 с.

130. Кримінальний кодекс Української РСР. Введений в дію 1 квітня 1961 року https://ips.ligazakon.net/document/KD0006?an=485670

131. Кримінальний кодекс Української РСР. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1961. № 2. Ст. 14.

132. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 лютого 1940 року. К.: Державне видавництво політичної літератури при РНК УРСР, 1940. 296 с.

133. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 грудня 1962 року. К.: Державне видавництво політичної літератури УРСР, 1963. 140 с.

134. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 березня 1968 року і постатейними матеріалами. К.: Видавництво політичної літератури України, 1968. 239 с.

135. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 січня 1975 року і постатейними матеріалами. К.: Видавництво політичної літератури України, 1975. 351 с.

136. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 квітня 1985 року. К.: Видавництво політичної літератури України, 1985. 212 с.

137. Кримінальний кодекс УСРР. *ЗУ УСРР*. 1922. № 36. Ст. 553.

138. Кримінальний кодекс УСРР. *ЗУ УСРР*. 1927. № 26 – 27. Ст.ст. 131–132.

139. Кримінальний кодекс Французької Республіки, під ред. В. Л. Менчинського. Переклад на українську мову Станіч В.С.. К. : ОВК, 2017. 348 с.

140. Кримінальний кодекс Чеської Республіки / Переклад на українську мову – О. В. Коротюк. К. : ОВК, 2020. 264 с.

141. Кримінальний кодекс Швейцарії (1937) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: URL: http://www.admin.ch/ch/d/sr/3/311.0.de.pdf

142. Кримінальний кодекс Швеції https://www.lotin.se/Fallor/Pdf/Brottsbalken_(1962_700).pdf

143. Кримінальний кодекс Японії https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/hourei/data/PC.pdf

144. Кримінальний процесуальний кодекс України : [науково-практичний коментар] : у 2 т. / [О. М. Бандурка, Є. М. Блажівський, Є. П. Бурдоль та ін.]; за заг. ред. В. Я. Тація, В. П. Пшонки, А. В. Портнова. – Х. : Право, 2012. Т. 1. 2012. 768 с.

145. Курман О. Критерії розмежування шкідливих технічних засобів та технічних засобів негласно о отримання інформації. *Национальный юридический журнал: теория и практика.* 2020. № 2. С. 79-84.

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

147. Лютий В. В. Криміналістичне забезпечення розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами, вчинених організованими злочинними групами. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2016. № 1. С. 87–91.

148. Максимейко Н.А. Русская Правда и литовско-русское право. К., 1904. Правда Руська XI-XII сторіччя (тексти на основі 7 списків та 5 редакцій). Складено та підготовлено проф. С. В. Юшковим у 1935 році. Кодифікація цивільного законодавства на українських землях: Т. 1. Уклад.: Ю. В. Білоусов, І. Р. Калаур, С. Д. Гринько та ін. / За ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. К.: Правова єдність, 2009. 1168 с.

149. Максимович Р.Л. Кваліфікація тимчасового запозичення майна. *Теорія кримінально-правової кваліфікації як феномен української кримінально-правової доктрини* : наук.-практ. конф. (м. Львів, 16 січ. 2016 р.). Київ : Видавничий дім «АртЕк», 2016. С. 83–85.

150. Максимович Р.Л. Об’єкт складу злочину «незаконне заволодіння транспорт-ним засобом» (ст. 289 КК України). *Кримінальний кодекс України 2001 р.: проблеми застосування і перспективи удосконалення. Прогалини у кримінальному законодавстві.* Міжнародний симпозіум, 12–13 вересня 2008 р. Тези і реферати доповідей, тексти повідомлень. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2008. С. 264-297.

151. Максимович Р.Л. Про поняття "заволодіння" в Кримінальному кодексі України. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*. 2017. Випуск 2. С. 317-324.

152. Максимович Р. Л. Про способи незаконного заволодіння транспортним засобом. *Pravna veda a prax: vyzvy modernych európskyc integračnych procesov: zbornik prispevkov z medzinarodnej vedeckej konferencie* (27–28 novembra 2015). Bratislava, 2015. С. 96–98.

153. Мармура О. З. Ознаки, що кваліфікують злочин: монографія. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2019. 280 с.

154. Матеріали наукової конференції за результатами роботи фахівців Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В.В. Сташиса Національної академії правових наук України за фундаментальними темами у 2018 р. (м. Харків, 26 берез. 2019 р.) / редкол.: В.С. Батиргареєва, В.І. Борисов, Д.П. Євтєєва та ін. Харків: Право, 2019. С. 18–19.

155. Меркулова В.О., Конопельский В.Я. Об’єктивні ознаки кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту: співвідношення класифікації об’єктів посягання та змісту бланкетних диспозицій кримінально-правових норм. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління.* Випуск /I ssue 3 (7), 2024. С. 120-131.

156. Меркулова В.О., Конопельський В.Я., Чекмарьова І. М, Резніченко Г.С., Когут В. М. Особливості кримінальної відповідальності за посягання на

безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Соціально-правові студії.* 2024. Т. 7, № 3. С. 233-233.

157. Микитчик О. В. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / Д.С. Азаров, В.К. Грищук, А.В. Савченко [та ін.]; за ред. О.М. Джужі, А.В. Савченка, В.В. Черєя. Київ: Юрінком Інтер, 2016. С. 629–653.

158. Мирошниченко Н. А. Особливості у визначенні ознак суб'єктів кримінальних правопорушень. *Правове життя сучасної України* : у 3 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Гельветика, 2020. Т. 3. С. 89–92.

159. Мирошниченко Н. М. Вікова осудність неповнолітніх у кримінально-правовій доктрині України: дис. …канд. юрид. наук: 12.00.08; Одеса, 2013. 220 с.

160. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту (кримінально-правове та кримінологічне дослідження): дис... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Київський національний ун-т внутрішніх справ. Київ, 2005. 543 с.

161. Мисливий В. А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. *Право і суспільство*. 2018. № 5. С. 188-194. URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/5_2018/part_1/35.pdf

162. Мисливий В. А., Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил : монографія. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 192 с.

163. Мисливий В.А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія / В.А. Мисливий. Дніпропетровськ: Юрид. акад. мін-ва внутр. справ, 2004. 380 с.

164. Мисливий В.А. Транспортний засіб як предмет злочинів проти безпеки дорожнього руху й експлуатації транспорту. *Право і суспільство.* 2018. № 5. С. 188-194.

165. Митний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. Ст. 552.

166. Михайленко П. П. Борьба с преступностью в Украинской ССР:В 2-х т. Киев, 1966. Т. 1. 1917 – 1925 гг. С. 148 – 157.

167. Мицак Б. Ф. Попередження та розкриття незаконного заволодіння транспортними засобами : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09/ ЛьвДУВС. Львів, 2010. 244 с.

168. Мовчан Р.О. Аналіз законодавчого рішення про посилення кримінальної відповідальності за мародерство. *Аналітично-порівняльне правознавство. Електронне наукове видання.* 2022. № 1. С. 281–285. DOI: https://doi.org/10.24144/2788-6018.2022.01.52

169. Мозоль С. А. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами. *Право і безпека.* 2017. № 4 (67). С. 117-122.

170. Мозоль С. А.. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами. *Юридична наука*, (3(105), 52–60. https://doi.org/10.32844/2222-5374-2020-105-3.07/

171. Моргун Н.С. Сєдакова В.В. Теоретично-правовий аналіз поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом». *Международный научный журнал «Верховенство права»* № 1, 2019. С. 226-233.

172. Музика А. А., Лащук Є.В . Предмет злочину : теоретичні основи пізнання : монографія. Київ : ПАЛИВОДА А. В ., 2011. 192 с.

173. Навроцький В. Значення санкції статті кримінального закону для кваліфікації діяння. *Вісник Академії правових наук України.* Харків, 1999. № 3. С. 117–125.

174. Навроцький В. О. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. 9-те вид., переробл. та допов. Київ: Юридична думка, 2012. С. 833-863.

175. Навроцький В.О. Проблеми кваліфікації злочинів: конспект лекцій / В.О. Навроцький. Львів: Львівський держ. ун-т, 1993. 84 с.

176. Навроцький В.О. Наскрізні та відособлені поняття кримінального права України. *Право України. Право України*. 2020. №2. С.81-86.

177. Навроцький В. О. Основи кримінально-правової кваліфікації : навч. посіб. / В. О. Навроцький. Київ : Юрінком Інтер, 2006. 704 с

178. Науковий коментар Кримінального кодексу України / Проф. Коржанський М. Й. К.: Атіка, Академія, Ельга-Н, 2001. 656 с.

179. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / відп. ред. С. С. Яценко. 2-ге вид., переробл. та доповн. Київ : А. С. К., 2002. 968 с.

180. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / за заг. ред. П. П. Андрушка, В. Г. Гончаренка, Є. В. Фесенка [2-ге вид., переробл. та доповн.]. Київ : Дакор, 2008. 1428 с.

181. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / П.С. Матишевський, Є.В. Фесенко, С.Д. Шапченко та ін. ; за заг. ред. С.С. Яценка. 4-те вид., перероб. та доп. Київ : А.С.К., 2005. 848 с.

182. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України – 4-те вид., переробл. та допов. / за заг. ред. С. С. Яценко. К. : А.С.К., 2006. 848 с.

183. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. 10-те вид., переробл. та допов. Київ: ВД «Дакор», 2018. 1360 с.

184. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 11-те вид., переробл. та допов. Київ : ВД «Дакор», 2019. 1384 с.

185. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 року [Текст] / А. М. Бойко [та ін.] ; ред. М. І. Мельник, М. І. Хавронюк. К. : Каннон, 2001. 1102 с.

186. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України: Злочини проти власності / за ред. М.І. Хавронюка. Київ: ВД «Дакор», 2017. 447 с.

187. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України [Текст] : станом на 5 берез. 2018 р. / [Азаров Д. С. та ін.] ; за заг. ред. О. М. Джужі, А. В. Савченка, В. В. Чернєя ; Нац. акад. внутр. справ. - 2-ге вид., перероб. і допов. Київ : Юрінком Інтер, 2018. 1101 с.

188. Научно-практический комментарий Уголовного кодекса Украины от 5 апреля 2001 года [Текст] / А. М. Бойко [и др.] ; ред. Н. И. Мельник. К. : А.С.К., 2004. 1216 с.

189. Начальник головного управління Нацполіції в Києві Андрій Грищенко заявив, що покарання за викрадення автомобілів зараз надто лояльне до злодіїв і мусить бути більш жорстким. URL: https://auto.24tv.ua/v_ukraini_khochut_posylyty_pokarannia_za_ vykradennia_avto_n232.

190. Начальник Головного управління Нацполіції в Києві Андрій Крищенко заявив, що покарання за викрадення автомобілів зараз надто лояльне до злодіїв і мусить бути більш жорстким. URL:

https://auto.24tv.ua/v_ukraini_khochut_posylyty_pokarannia_za_vykradennia_avto_n232.

191. Новий тлумачний словник української мови : у 4 т. / уклад. : В.В. Яременко,О.М. Сліпушко. К. : Аконт, 2000. Т. 2 : Ж–ОБД. 2000. 911 с.

192. Олійник В.П. Предмет злочинів проти власності: поняття, види, кримінально-правове значення : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 – Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право; Харків, 2010. 219 с.

193. Олійник П. В. Щодо визначення поняття «право на майно» як предмета злочинів проти власності. Проблеми законності: зб. наук. пр. 2014. Вип. 126. С. 146-154.

194. Олійник П. В. Предмет злочинів проти власності: поняття, види, кримінально-правове значення [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 - Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Харків, 2010. 20 с.

195. Олійник П. В. Щодо поняття предмета злочинів проти власності. *Проблеми законності: зб. наук. пр.* 2015. Вип. 128. С. 29-38.

196. Оробець К.М. Кримінальні правопорушення, вчинені в умовах воєнного стану: суспільна небезпечність та законодавче закріплення. The Russian-Ukrainian war (2014–2022): historical, political, cultural-educational, religious, economic, and legal aspects: Scientific monograph. Riga : «Baltija Publishing», 2022. С. 1240–1246.

197. Осадчий В. І. Об’єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України "Київський політехнічний інститут". Політологія. Соціологія. Право*. 2012. № 3. С. 194-201.

198. Патрелюк Д. А. Розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Донецьк. юрид. ін-т МВС України. Донецьк, 2014. 250 с.

199. Петров С. Є. Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09/ КНУВС. Київ, 2010. 19 с.

200. Петров С.Є. Розслідування незаконного заволодіння автотранспортними засобами: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09; Київ. нац. ун-т внутр. справ. К., 2010. 242 с.

201. Пєчук І. С. Особливості розвитку та встановлення кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. *Наше право.* 2014. № 9. С. 96 – 102.

202. Пилипенко І.В. Кримінальна відповідальність за самоправство : дис. … канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2018. 280 с.

203. Пинаев А. А. Уголовно-правовая борьба с хищениями. Харьков : Высш. школа,1975. 189 с.

204. Пинаев А.А. Курс лекций по общей части уголовного права. Книга 1 «О преступлении». Харьков: Юридический Харьков, 2001. 392 с.

205. Постанова Великої Палати Верховного Суду від 18 квітня 2018 р. у справі № 569/1111/16-к. URL: http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/73532589.

206. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

207. Постанова колегії суддів Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 17 березня 2020 р. у справі № 653/3/18. URL: http://reyestr.court.gov.ua /Review/88376207.

208. Постанова Об’єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 19 листопада 2018 р. у справі № 205/5830/16-к. URL: http://reyestr.court.gov.ua/Review/78297730.

209. Постанова Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 4 червня 2019 р. у справі № 135/112/17. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/82261919 (дата звернення: 23.08.2024)

210. Постанова пленум Верховного суду України 23.12.2005 N 14 «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 https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text

211. Постанова Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства про звільнення особи від кримінальної відповідальності» від 23.12.2005 р., № 12. *Вісник Верховного Суду України.* 2006. № 2. -С.13-16.

212. Постанова Верховного Суду України від 21 січня 2016 року (у справі №5-365кс15) // Єдиний державний реєстр судових рішень України: офіційний веб-сайт. URL: http://reyestr.court.gov.ua/Review/55315147

213. Початковий етап розслідування незаконного заволодіння автотранспортом: методичні рекомендації. / Чернявський С.С., Татаров О.Ю., Брисковська О.М. та ін. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2013. 59 с.

214. Пояснювальна записка до законопроекту України «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом» 3 вересня 2020 року № 875-IX https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68527

215. Правила дорожнього руху : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

216. Правова доктрина України: у 5 т. Харків: Право, 2013. Т. 5: Кримінально-правові науки в Україні: стан, проблеми та шляхи розвитку / В. Я. Тацій, В. І. Борисов, В. С. Батиргареєва та ін.; за заг. ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова. 1240 с.

217. Про боротьбу з порушеннями революційного порядку на залізничних та водних шляхах: постанова РНК УСРР від 28 квітня 1921року. *ЗУ УСРР*. 1921. № 7. Ст. 209.

218. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента від 24.02.2022 № 64/2022. *Офіційний вісник України*. 2022. № 46. С. 2497.

219. Про відновлення Радянської влади на Україні: маніфест Тимчасового робітничо-селянського уряду від 5 червня 1919 року. *ЗУ УСРР*.1919. № 1. Ст. 1.

220. Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за мародерство : Закон України від 3 березня 2022 року № 2117-IX. *Офіційний вісник України*. 2022. № 32. С. 1691.

221. Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за злочини в умовах воєнного або надзвичайного стану : проект Закону України від 25.03.2022 р. № 7212. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text

222. Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за мародерство : Закон України від 3 березня 2022 року № 2117-IX. Офіційний вісник України. 2022. № 32. С. 1691.

223. Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом від 3 вересня 2020 року№ 875-IX

224. Про затвердження Змін до Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів : Наказ Міністерства юстиції України від 21.10.2019 № 3207/5/1033. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ z1129-19#Text (дата звернення: 23.02.2021).

225. Про затвердження Інструкції про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень та Науково-методичних рекомендацій з питань підготовки та [...]: наказ Міністерства юстиції України від 8 жовт. 1998 р. № 53/5. Верховна Рада України: [сайт]. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/ show/z0705-98#n14

226. Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів : Наказ Міністерства юстиції України від 24 листопада 2003 р. № 142/5/2092. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/ show/z1074-03#n15 (дата звернення: 23.02.2024)

227. Про заходи щодо охорони залізничного шляху та споруд: постанова РНК УСРР і Революційної Військової Ради Південного фронту від 9 листопада 1920 року. ЗУ УСРР. 1920. № 26. Ст. 545.

228. Про зміни та доповнення Кримінального кодексу УСРР: постанова ВУЦВК від 10 жовтня 1923 року. *ЗУ УСРР*. 1923. № 36. Ст. 511.

229. Про практику застосування судами країни законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верховного суду України від 23.12.2005 р. №14. Вісник Верховного Суду України. 2006. №1. . 9. 2

230. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 14 (із змінами, внесеними постановою від 19 грудня 2008 року № 18). *Збірник постанов Пленуму Верховного Суду України у кримінальних справах: 1963 – 2008 рр*. Вид. п'яте, зі змінами та доповненнями. Х.: Одіссей, 2009. С. 262–272.

231. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті : Постанова Пленуму Верхов. Суду України від 23 груд. 2005 р. № 14 // Відом. Верхов. Суду України. – 2006. – № 1. – С. 6-11.

232. Про практику призначення судами кримінального покарання: Постанова Пленуму Верховного Суду № 7 від 24 жовтня 2003 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0007700-03

233. Про суд: декрет Ради народних комісарів УСРР від 14 лютого 1919 року. ЗУ УСРР. 1919. № 11. Ст. 141.

234. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року N 232/94- Режим доступу https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text

235. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96- Режим доступу https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text

236. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29.06.2004р. Режим доступу https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1914-15#Text

237. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15.05.1996, № 192/96-ВР (з послідуючими змінами). – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80#Text

238. Протидія незаконному заволодінню транспортними засобами підрозділами Національної поліції України: практичний порадник з елементами інтерактивних технологій / Бондар В.С., Бочковий О.В., Дудоров О.О., Кривонос М.В., Скляніченко Д.В. та ін. / за ред. д-ра юрид. наук, проф., заслуженого діяча науки і техніки України О.О. Дудорова. Сєвєродонецьк: РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2020. 311 с.

239. Радковська І. С. Суб'єкти кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту; Національний університет «Одеська юридична академія» Одеса, 2024. 350 с.

240. Ракович М.М. Механізм незаконних заволодінь транспортними засобами та їх досудове розслідування. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2022. № 3. С. 170–177.

241. Савченко А. В., Грудзур О. М. Класифікація злочинів. Велика українська юридична енциклопедія : у 20 т. Т. 17: Кримінальне право / редкол.: В. Я. Тацій (голова), В. І. Борисов (заст. голови) та ін. ; Нац. акад. прав. наук України ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого, 2017. 1064 с.

242. Савченко А.В., Карчевський М.В. Особливості кримінально-правової кваліфікації втручання в роботу вбудових комп'ютерних систем. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2013. № 2. С. 254–259.

243. Свірін М. О. Правові проблеми організації та тактики діяльності ОВС з профілактики злочинних посягань на транспортні засоби. *Вісник Запорізького юридичного інституту МВС України*, 2000. С. 75–79.

244. Свірін М. О. Протидія та запобігання Національною поліцією незаконним заволодінням транспортними засобами (правові та кримінологічні аспекти). Наука і правоохорона. 2017. № 3. С. 147-155.

245. Семейный кодекс Украины. Х. : ООО Одиссей, 2003. 112 с

246. Семенишин М. О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами як об'єкт кримінологічного дослідження. *Підприємництво, господарство і право.* 4/2020. С. 344-349.

247. Скибіцький Б. А. Історичні аспекти та порівняльна характеристика законодавства України та зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Львівська комерційна академія. Науковий вісник Львівської комерційної академії. Серія юридична : зб. наук. пр. / Львів. комерц. акад*. Львів : ТзОВ "Камула", 2015. Вип. 2. С. 252-267.

248. Скоткіна В.П. Вік людини. Юридична енциклопедія : в 6 т. / [редкол. : Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін.]. Київ, 2008. Т. 1. А–Г. 672 с.

249. Скригонюк М. І. Криміналістика : підручник / М. І. Скригонюк. К. : Атіка, 2005. 496 с.

250. Словник української мови : в 11-ти т. / АН УРСР. Інститут мовознавства ; за ред. І. К. Білодіда. Київ, 1970–1980. Т. 3. 1972. 744 с.

251. Словник української мови [Текст]: у 20 т. / Т. 3: Відставання — ґуральня / [уклад.: І. В. Шевченко та ін.]. НАН України, Укр. мов.-інформ. фонд. К. : Наукова думка. 2012. 1119 с.

252. Соболь О.І. Класифікація злочинів : *автореф.дис. ... канд. юрид. наук.* : 12.00.08./ Дніпропетровськ. Державний ун-т внутр. справ.. Д., 2012. 20 с.

253. Соборне Уложення 1649 року. Кодифікація цивільного законодавства на українських землях: Т. 1. Уклад.: Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна Серія «ПРАВО». Випуск 25,

2018рік Ю. В. Білоусов. І. Р. Калаур, С. Д. Гринько та ін. / За ред. Р. О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. К.: Правова єдність. 2009. 1168 с.

254. Станіч В. С. Кримінальний кодекс Франції : Вид. ОВК. Київ, 2017. 348 с. URL: https://owk.com.ua/wa-data/public/site/data/zmist/28.pdf.

255. Статистичні данні Генерального прокурора України (Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за 2020 - січень-листопад 2024 роки. У розділі 1. Віковий, освітній склад та громадянство осіб, які вчинили кримінальні правопорушення. Таблиця 1) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2 (дата звернення 20.10.2024 р.)

256. Статистичні данні Державної судової адміністрації України за 2019-2023 роки щодо роду заняття засуджених на момент вчинення кримінального правопорушення передбаченого ст. 289 КК України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/ (дата звернення 21.09.2024 р.)

257. Тацій В. Я. Об’єкт і предмет злочину в кримінальному праві. Харків: Право, 2016. 256 с.

258. Текст проєкту нового Кримінального кодексу України https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2024/08/02/kontrolnyj-tekst-proyektu-kk-stanom-na-01-08-2024.pdf

259. Уголовное право Украины. Общая и Особенная части [Текст] : учеб. для вузов / [Авт. кол.: Бабий А.П., Гончар Т.А., Магарин Н.С. и др.]; Под ред. Е.Л. Стрельцова. Харьков : Одиссей, 2002. 672 с.

260. Уголовный кодекс Украины: Научно-практический комментарий / Отв. ред. Е. Л. Стрельцов. Издание четвертое, переработанное и дополненное. Х.: ООО «Одиссей», 2007. 871 с.

261. Українське кримінальне право. Загальна частина : підручник / за ред. В. О. Навроцького. Київ : Юрінком Інтер, 2013. 712 с.

262. Ус О.В. Теорія та практика кримінально-правової кваліфікації: лекції. Харків: Право, 2018. 368 с.

263. Фесенко Є. В . Незаконне заволодіння транспортним засобом буде невигідним. *Економіка, фінанси, право*. 1997. № 7. С. 13.

264. Хавронюк М. І. Помилки у законах воєнного часу щодо змін Кримінального кодексу України. 2022. URL: https://uplan.org.ua/ pomylky-u-zakonakh-voiennoho-chasu-shchodo-zmin-kryminalnoho-kodeksu-ukrainy/

265. Хавронюк, М. І. Судово-практичний коментар до Кримінального кодексу України: чинне законодавство зі змінами та доп. станом на 15 листопада 2005 року (відповідає офіц. тексту). К. : Юрисконсульт, 2006. 552 с.

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

267. Хряпінський, П. В. Відшкодування завданих збитків або усунення заподіяної шкоди як константа позитивної посткримінальної поведінки особи. *Часопис Академії адвокатури України*. 2010. № 4. С. 1-7.

268. Хряпінський П. В. Заохочувальні норми у кримінальному законодавстві України [Текст] : [монографія] / П. В. Хряпінський ; Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. Х. : Харків юридичний, 2009. 840 с.

269. Хряпінський П. В. Заохочувальні норми у кримінальному законодавстві України: теоретичні, законотворчі та правозастосовні проблеми [Текст] : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / Хряпінський Петро Васильович ; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Х., 2010. 39 с.

270. Хряпінський П.В. Заохочувальні норми у кримінальному законодавстві України: теоретичні, законотворчі та правозастосовні проблеми [Текст] : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08; Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Х., 2010. 628 с.

271. Челпан О. В. Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 4. С. 55-57.

272. Цивільний кодекс України : офіц. вид. К. : Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. 684 с.

273. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. Дата оновлення: 31.03.2019 // Законодавство України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15 (дата звернення 05.06.2024)

274. Шевчук В.В. Транспортний засіб – предмет, знаряддя чи засіб вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 286 КК України? *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право.* Том 4 № 85 (2024):С. 346-351

275. Шелудяков Р. С. Якою бути юридичній відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп’яніння? *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. 2020. №. 3. С. 78-88. URL: https://luhbulletin.dnuvs.ukr.education/index.php/main/issue/view/58

276. Шпіляревич В. Окремі аспекти дослідження безпосереднього об’єкта та предмета незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України). *Новітні кримінально-правові дослідження 2021* : Альманах наукових праць / за ред. проф. Є.Л. Стрельцова, проф. О.В. Козаченка, О.М. Мусиченко. Миколаїв : МІП НУ ОЮА, 2021. С. 145–151

277. Щупаківський Р. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом: монографія / Р. В. Щупаківський. К.: Атіка, 2007. 160 с.

278. Щупаківський Р. Визначення об’єкта і предмета незаконного заволодіння транспортним засобом. *Право України*. 2003. № 4. С. 101–102.

279. Яремко Г.З. Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини кримінального кодексу України: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.08. Львів, 2010. 408 с.

280. Яремко Г.З. Бланкетні диспозиції в статтях Особливої частини Кримінального кодексу України: Монографія / Г.З. Яремко; за ред. В.О. Навроцького. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2011. 424 с.

281. Ященко А.М. Примирення з потерпілим у механізмі кримінально-правового регулювання : дис. … канд. юрид. наук: 12.00.08. Київ, 2006. 20 с.

282. Ishii Ryosuke. A history o f political Institutions in Japan. T. 1980.

283. StGB, Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich vom 15. Mai 1871. Historisch-synoptische Edition 1871—2013. Herausgegeben von Rechtsanwalt Dr. Thomas Fuchs Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht. — lexetius.com, Mannheim 2013. 1652 p. (PDF Edition in German) [Архівовано 16 червня 2012 у Wayback Machine].

ДОДАТОК А

Окремі вироки щодо притягнення до кримінальної відповідальності за ст. 289 КК України (Єдиний реєстр судових рішень), які мають посилання на корисливий мотив

Справа № 183/6611/23

№ 1-кп/183/1547/23

В И Р О К

І М Е Н Е М У К Р А Ї Н И

05 жовтня 2023 року м. Новомосковськ

Новомосковський міськрайонний суд Дніпропетровської області у складі:

головуючого судді ОСОБА_1 [1],

за участю:

секретаря ОСОБА_2 ,

прокурора ОСОБА_3 ,

обвинуваченого ОСОБА_4 ,

розглянувши у відкритому судовому засіданні в залі Новомосковського міськрайонного суду Дніпропетровської області кримінальне провадження № 12023041350000485 відносно:

ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , уродженця м. Новомосковська Дніпропетровської області, громадянина України, з середньо-спеціальною освітою, не працюючого, одруженого, маючого на утриманні малолітню дитину, зареєстрованого та проживаючого за адресою: АДРЕСА_1 , раніше не судимого,

[1] Врок Новомосковського міськрайонного суду Дніпропетровської області Справа від 5 жовтня 2023 року № 183/6611/23 № 1-кп/183/1547/23 URL:https://reyestr.court.gov.ua/Review/113969259

обвинуваченого у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України,

в с т а н о в и в:

29 березня 2023 року приблизно о 20 годині 00 хвилин ОСОБА_4 знаходився поблизу будинку №2 по вул. Волонтерській м. Новомосковську Дніпропетровської області, де побачив залишений без нагляду транспортний засіб марки «ВАЗ - 21013», зеленого кольору, державний реєстраційний номер НОМЕР_1 , який належить ОСОБА_5 . В цей час у останнього виник злочинний умисел на незаконне заволодіння вказаним транспортним засобом.

Реалізуючи свій злочинний умисел, ОСОБА_4 29 березня 2023 року, приблизно о 20 годині 20 хвилин, знаходячись за вище вказаною адресою, діючи умисно, *з корисливих мотивів*, впевнившись, що за його злочинними діями ніхто не спостерігає, усвідомлюючи суспільно - небезпечний характер своїх дій, передбачаючи та бажаючи настання суспільно - небезпечних наслідків, підійшов до транспортного засобу марки «ВАЗ - 21013», зеленого кольору, державний реєстраційний номер НОМЕР_1, шляхом відчинення дверей автомобіля, бажаючи довести свій прямий умисел до кінця, всупереч волі власника, за допомогою троса підчепив вказаний автомобіль до свого автомобіля марки «DAEWOO» моделі «Nexia» державний номерний знак НОМЕР_2 .

Усвідомлюючи, що здійснити злочин самотужки він не зможе ОСОБА_4 попрохав допомоги у свого раніше знайомого ОСОБА_6 , не посвячуючи останнього про свої злочинні наміри, попрохав ОСОБА_6 сісти за кермо транспортного засобу марки «ВАЗ - 21013», зеленого кольору, державний реєстраційний номер НОМЕР_1 та допомогти відбуксувати вищевказаний транспортний засіб до будинку АДРЕСА_2 , тим самим незаконно заволодів

транспортним засобом марки «ВАЗ - 21013», зеленого кольору, державний реєстраційний номер НОМЕР_1 , який належить ОСОБА_5 .

Після чого, ОСОБА_4 покинув місце вчинення кримінального правопорушення, розпорядився вищевказаним транспортним засобом на власний розсуд, чим спричинив ОСОБА_5 матеріальну шкоду у розмірі 23 157 гривень 78 копійок.

В судовому засіданні обвинувачений ОСОБА_4 вину свою визнав повністю та показав, що обставини, викладені в обвинувальному акті, не оспорює та повністю визнає себе винним у пред`явленому обвинуваченні. Вказав, що шкода відшкодована, транспортний засіб повернутий потерпілому. У скоєному щиро кається.

В судовому засіданні у відповідності до ч. 3 ст. 349 КПК України судом було з`ясовано, що учасники судового провадження правильно розуміють зміст вищенаведених обставин, а також встановлено відсутність сумнівів у добровільності їх позиції.

Оскільки учасники судового провадження, в тому числі обвинувачений, не оспорювали в судовому засіданні обставини, при яких обвинуваченим ОСОБА_4 скоєно злочини, суд вважає недоцільним дослідження доказів щодо тих обставин, які ніким не оспорюються, і учасники судового процесу проти цього не заперечували.

Також в судовому засіданні суд роз`яснив учасникам судового процесу вимоги ч. 3 ст. 349 КПК України щодо позбавлення права оскарження обставин, які ніким не оспорюються, в апеляційному порядку.

Отже, суд, дослідивши докази в межах пред`явленої підозри, не виходячи за межі пред`явленого обвинувачення, яке прокурор підтримав в судовому засіданні, приходить до однозначного висновку про те, що вина обвинуваченого ОСОБА_4 у незаконному заволодінні транспортним засобом, доведена у

повному обсязі і його умисні дії вірно кваліфіковані органом досудового слідства за ч. 1 ст. 289 КК України.

При призначенні виду та розміру покарання обвинуваченому суд керується ст. 65 КК України, враховує ступінь тяжкості вчиненого злочину, дані про особу обвинуваченого, сукупність усіх обставин у справі.

Обставин, що обтяжують покарання ОСОБА_4 судом не встановлено.

Обставинами,що пом`якшуютьпокарання ОСОБА_4 , суд визнає його щире каяття, яке ґрунтується на належній критичній оцінці ним своєї протиправної поведінки, визнанні вини та готовності підлягати кримінальній відповідальності; добровільне відшкодування завданого збитку.

Крім того, суд бере до уваги дані про особу обвинуваченого ОСОБА_4 , який раніше несудимий, вину свою визнав повністю, розкаявся у вчиненому, вчинений ним злочин не є тяжким, на обліку у лікарів не перебуває, за місцем проживання характеризується позитивно, має на утриманні малолітню дитину ОСОБА_7 , ІНФОРМАЦІЯ_2 , транспортний засіб повернутий потерпілому, який не наполягав на призначенні обвинуваченому суворого покарання.

За таких обставин, з урахуванням наявності обставин, які пом`якшують покарання та за відсутності обставин, які його обтяжують, суд приходить до висновку про можливість призначення ОСОБА_4 покарання без ізоляції його від суспільства, а саме у виді позбавлення волі на певний строк, та на підставі ст. 75 КК України звільнення його від відбування покарання з випробуванням, оскільки саме таке покарання буде повністю відповідати ступеню тяжкості вчиненого злочину, конкретним його обставинам, обставинам, що пом`якшують покарання та обтяжують його, даним про особу обвинуваченого.

Таке покарання, виходячи з принципів законності, справедливості, обґрунтованості та індивідуалізації, буде необхідним і достатнім для виправлення обвинуваченого та попередження вчинення ним нових злочинів.

Долю речових доказів необхідно вирішити відповідно до вимог ст. 100 КПК України.

Вирішуючи питання щодо розподілу процесуальних витрат у відповідності до ст. 124 КПК України, суд вважає за необхідне стягнути з обвинуваченого ОСОБА_4 на користь держави документально підтвердженні витрати на залучення експерта, які складають 700,00 грн., (висновок експерта за результатами проведення судово-товарознавчої експертизи № 1760 від 18.04.2023 року у розмірі 700,00 грн.).

На підставі викладеного, враховуючи ступінь тяжкості скоєного кримінального правопорушення, особу обвинуваченого, а також усі обставини по справі, керуючись ст. ст. 370, 371, 374 КПК України, суд,

у х в а л и в :

ОСОБА_4 визнати винуватим у пред`явленому обвинуваченні за ч.1ст. 289КК України та призначити йому покарання у виді позбавлення волі строком на 3 (три) роки.

На підставі ст. 75 КК України звільнити **ОСОБА_4** від відбування призначеного йому покарання з випробуванням строком на 1 (один) рік.

На підставіст.76КК України покласти на ОСОБА_4 обов`язки періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації; повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця свого проживання, роботи; не виїжджати за межі України без погодження з уповноваженим органом з питань пробації.

Речовий доказ: транспортний засіб марки ВАЗ 21013, зеленого кольору, державний номерний знак НОМЕР_1 залишити за належністю потерпілому ОСОБА_5 .

Стягнути з ОСОБА_4 на користь держави витрати на залучення експерта у розмірі 700гривень 00 копійок.

Копію вироку вручити обвинуваченому та прокурору негайно, після його проголошення.

Вирок набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги, якщо таку скаргу не було подано. У разі подання апеляційної скарги вирок, якщо його не скасовано, набирає законної сили після ухвалення рішення судом апеляційної інстанції. Якщо строк апеляційного оскарження буде поновлено, вважається, що вирок не набрав законної сили.

Апеляційна скарга на вирок може бути подана сторонами кримінального провадження до Дніпровського апеляційного суду через Новомосковський міськрайонний суд Дніпропетровської області протягом тридцяти днів з дня його проголошення.

Суддя ОСОБА_1

справа № 361/7747/23

провадження № 1-кп/361/1103/23

10.11.2023

В И Р О К

І М Е Н Е М У К Р А Ї Н И

10 листопада 2023 року м. Бровари

Броварський міськрайонний суд Київської області в складі:

головуючої судді ОСОБА_1[2] ,

за участю секретаря судового засідання ОСОБА_2 ,

за участю сторін кримінального провадження:

прокурора ОСОБА_3 ,

потерпілого ОСОБА_4 ,

обвинувачених: ОСОБА_5 , ОСОБА_6 ,

захисників: ОСОБА_7 , ОСОБА_8 ,

розглянувши у відкритому підготовчому судовому засіданні в залі суду міста Бровари Київської області кримінальне провадження, внесене до Єдиного реєстру досудових розслідувань за №12023111130002277 від 06липня 2023 року, за обвинуваченням

ОСОБА_5 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , уродженця м. Кривий Ріг Дніпропетровської області, громадянина України, з базовою вищою освітою, одруженого, маючого на утриманні малолітню дитину ОСОБА_9 , ІНФОРМАЦІЯ_2 , не працюючого, проживаючого за адресою: АДРЕСА_1 , раніше не судимого,

[2] Врок Броварського міськрайонного суду Київської області від 10 листопада 2023 № 361/7747/23 URL https://reyestr.court.gov.ua/Review/114812303

ОСОБА_6 , ІНФОРМАЦІЯ_3 , уродженця м. Бровари Київської області, громадянина України, з повною загальною середньою освітою, неодруженого, не працюючого, зареєстрованого та проживаючого за адресою: АДРЕСА_2 , відповідно до ст. 89 КК України раніше не судимого,

у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, -

ВСТАНОВИВ:

Судом встановлено, що за змістом обвинувального акту та угоди про визнання винуватості 02 липня 2023 року, більш точного часу не встановлено, ОСОБА_6 , перебуваючи в невстановленому місці, під час спілкування з ОСОБА_5 запропонував останньому вчинити кримінальне правопорушення, а саме: незаконно заволодіти транспортним засобом належним ОСОБА_10 легковим автомобілем марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5», реєстраційний номер НОМЕР_1 , ідентифікаційний номер НОМЕР_2 , 1998 року випуску, що на підставі довіреності перебував у постійному користуванні ОСОБА_4 , та знаходився за адресою: АДРЕСА_3 , на що ОСОБА_5 погодився. Вступивши таким чином у попередню змову, спрямовану на вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом, ОСОБА_6 та ОСОБА_5 заздалегідь домовилися, що кожен із них прийматиме участь у вчиненні запланованого злочину та вчинить необхідні дії для заволодіння чужим майном.

Після чого, 02 липня 2023 року близько 06 год. 39 хв. обвинувачені, діючи за попередньою змовою групою осіб, з метою вчинення кримінального правопорушення, переслідуючи корисливий мотив та з метою незаконного заволодіння транспортним засобом, на належному ОСОБА_11 легковому автомобілі марки «Volkswagen» моделі «Touareg», реєстраційний номер НОМЕР_3 , прибули до паркувального майданчику магазину «РЦ Маркет», що по бульв. Незалежності, 16А в м. Бровари Київської області, де в період часу з 06 год. 39 хв. по 06год. 48 хв. ОСОБА_6 та ОСОБА_5 , не маючи дозволу

власника на експлуатацію транспортного засобу, всупереч волі потерпілого ОСОБА_4 , шляхом пошкодження запірних пристроїв передніх пасажирських та водійських дверей за допомогою невстановленого досудовим розслідуванням твердого предмету проникли до салону автомобіля марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5», реєстраційний номер НОМЕР_1 , ідентифікаційний номер НОМЕР_2 , 1998 року випуску, чорного кольору.

У подальшому 02 липня 2023 року в період часу з 06 год. 48 хв. по 07 год. 27 хв. ОСОБА_6 та ОСОБА_5 , продовжуючи реалізацію спільного злочинного умислу, причепили до бамперу автомобіля марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5», реєстраційний номер НОМЕР_1 , ідентифікаційний номер НОМЕР_2 , 1998 року випуску, чорного кольору, мотузку та з використанням сили своїх рук, ніг і корпусу тіла розвернули вказаний автомобіль та в подальшому з використанням легкового автомобіля марки «Volkswagen» моделі «Touareg», реєстраційний номер НОМЕР_3 , й мотузки, не приводячи в дію двигун внутрішнього згорання, шляхом буксирування перемістили автомобіль марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5», реєстраційний номер НОМЕР_1 , ідентифікаційний номер НОМЕР_2 , 1998 року випуску, чорного кольору, з місця вчинення кримінального правопорушення на територію гаражного кооперативу «Новицького», що по вул. Михайла Грушевського, 2Б в м. Бровари Київської області, таким чином незаконно заволодівши цим транспортним засобом, завдавши потерпілому ОСОБА_4 матеріальні збитки в розмірі 266195,12 грн.

Таким чином, ОСОБА_5 та ОСОБА_6 обвинувачуються у незаконному заволодінні транспортним засобом, вчиненому за попередньою змовою групою осіб, предметом якого є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п`ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, тобто у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України.

08 вересня 2023 року до Броварського міськрайонного суду Київської області надійшов обвинувальний акт з угодами про визнання винуватості, укладеними між прокурором та кожним із підозрюваних окремо, зокрема підозрюваним ОСОБА_5 за участю захисника ОСОБА_7 та підозрюваним ОСОБА_6 за участю захисника ОСОБА_8 , з яких вбачається таке.

Угоди про визнання винуватості укладені 07 вересня 2023 року в місті Бровари під час досудового розслідування у кримінальному провадженні, внесеному до Єдиного реєстру досудових розслідувань за №12023111130002277 від 06 липня 2023 року.

Сторонами цих угод є:

прокурор прокурор Броварської окружної прокуратури Київської області ОСОБА_3 , якій на підставі ст. 37 КПК України надані повноваження прокурора у кримінальному провадженні №12023111130002277 від 06липня 2023 року;

підозрюваними у цьому кримінальному провадженні ОСОБА_5 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , та ОСОБА_6 , ІНФОРМАЦІЯ_3 .

Угоди про визнання винуватості укладені між сторонами за участю захисників - підозрюваного ОСОБА_5 - адвоката ОСОБА_7 , підозрюваного ОСОБА_6 адвоката ОСОБА_8 .

Угоди про визнання винуватості містять: формулювання підозри (обвинувачення) та його правову кваліфікацію із зазначенням статті (частини статті) закону України про кримінальну відповідальність, що наведено вище за текстом мотивувальної частини цього вироку; істотні для цього кримінального провадження обставини; беззастережне визнання підозрюваними своєї винуватості у вчиненні інкримінованого їм кримінального правопорушення; узгоджене покарання та згода підозрюваних (обвинувачених) на його призначення.

Так, згідно з угодами прокурор та підозрювані ОСОБА_5 і ОСОБА_6 дійшли згоди щодо формулювання обвинувачення, всіх істотних для цього кримінального провадження обставин та правової кваліфікації дій підозрюваних за ч. 2 ст. 289 КК України, підозрювані в повному обсязі сформульованого обвинувачення беззастережно визнали свою винуватість у вчиненні цього злочину.

Також сторонами угоди визначено узгоджене покарання ОСОБА_5 й ОСОБА_6 кожному окремо за ч. 2 ст.289 КК України у вигляді 5 (п`яти) років позбавлення волі без конфіскації майна зі звільненням від відбування покарання з випробуванням на підставі ст. 75 КК України та покладенням обов`язків, передбачених ст. 76 КК України, яке останні повинні понести за вчинене кримінальне правопорушення.

Угоди про визнання винуватості скріплені підписами сторін (прокурора і підозрюваних), а також підписана захисниками: підозрюваного ОСОБА_5 адвокатом ОСОБА_7 , підозрюваного ОСОБА_6 адвокатом ОСОБА_8 .

Судом встановлено, що обвинувачені ОСОБА_5 і ОСОБА_6 ознайомлені зі своїми правами, усвідомлюють формулювання і характер обвинувачення, а також наслідки укладення та затвердження угод про визнання винуватості, у тому числі наслідки їх невиконання і наслідки відмови від здійснення права на судовий розгляд.

За умовами угод про визнання винуватості обвинувачені ОСОБА_5 і ОСОБА_6 беззастережно визнали свою винуватість у вчиненні злочину, узгодили з прокурором вид та розмір остаточного покарання у виді позбавлення волі зі звільненням від його відбування та надали згоду на його призначення судом.

Розглядаючи в порядку п. 1 ч. 3 ст. 314 КПК України питання про можливість затвердження даних угод про визнання винуватості, суд виходить з такого.

Відповідно до правил статей 468, 469 КПК України угода про визнання винуватості між прокурором та підозрюваним чи обвинуваченим може бути укладена у провадженні щодо кримінальних проступків, нетяжких злочинів, тяжких злочинів, внаслідок яких шкода завдана лише державним чи суспільним інтересам. Укладення угоди про визнання винуватості у кримінальному провадженні щодо кримінальних правопорушень, внаслідок яких шкода завдана державним чи суспільним інтересам або правам та інтересам окремих осіб, у яких беруть участь потерпілий або потерпілі, не допускається, крім випадків надання всіма потерпілими письмової згоди прокурору на укладення ними угоди.

Прокурор у підготовчому судовому засіданні, вважаючи, що при укладенні даних угод дотримані вимоги і правила КПК України та КК України, просила ці угоди затвердити і призначити обвинуваченим ОСОБА_5 й ОСОБА_6 узгоджені сторонами міри покарання.

Обвинувачені ОСОБА_5 і ОСОБА_6 у підготовчому судовому засіданні також просили затвердити угоди про визнання винуватості і призначити узгоджену в них міру покарання, при цьому беззастережно визнали себе винними у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, за викладених в обвинувальному акті обставин.

Захисники у підготовчому судовому засіданні просили цю угоду затвердити.

Суд дійшов висновку, що угоди про визнання винуватості укладені між сторонами добровільно, тобто без застосування примусу, погроз, насильства, та не є наслідком обіцянок, дій або інших обставин, ніж ті, які ними передбачені.

Таким чином, суд вважає доведеним вчинення ОСОБА_5 й ОСОБА_6 злочину, передбаченого ч. 2 ст.289 КК України.

При цьому суд враховує обставину, яка пом`якшує покарання ОСОБА_5 й ОСОБА_6 відповідно до ст. 66 КК України щире каяття, та вчинення злочину з використанням умов воєнного стану як обставину, що відповідно до ст. 67 КК України обтяжує їх покарання.

Суд, заслухавши пояснення сторін кримінального провадження, переконався, що укладення угод сторонами є добровільним, при цьому встановив, що ОСОБА_5 і ОСОБА_6 повністю усвідомлюють зміст угод про визнання винуватості, характер обвинувачення щодо якого визнають себе винними, вид і розмір покарання, яке буде до них застосовано у разі затвердження угод, цілком розуміють свої права, передбачені п. 1 ч. 4 ст. 474 КПК України, а також наслідки укладення, затвердження даних угод, передбачені ч. 2 ст. 473 КПК України, та наслідки їх не виконання, передбачені ст. 476 КПК України.

З огляду на викладене, оскільки умови угод про визнання винуватості між прокурором та підозрюваними ОСОБА_5 і ОСОБА_6 кожна окремо відповідають вимогам КПК України та КК України, укладення угод про визнання винуватості не порушує права потерпілого, оскільки ним надано письмову згоду прокурору на укладення цих угод, що відповідає положенню абз. 5 ч. 4 ст.469 КПК України, суд дійшов висновку про наявність правових підстав для їх затвердження.

Цивільний позов у кримінальному провадженні не заявлено.

Долю речових доказів вирішити згідно з вимогами ст. 100 КПК України.

Відповідно до ст. 124 КПК України процесуальні витрати на проведення експертиз підлягають стягненню з ОСОБА_5 та ОСОБА_6 з кожного порівно на користь держави.

Запобіжний захід ОСОБА_5 та ОСОБА_6 судом не обирався.

Керуючись положеннями статей 100, 124, 314, 373, 374, 468 469, 472 475 КПК України, суд

УХВАЛИВ:

Затвердити угоду про визнання винуватості від 07 вересня 2023 року, укладену між прокурором Броварської окружної прокуратури Київської області ОСОБА_3 , якій на підставі ст.37 КПК України надані повноваження прокурора у кримінальному провадженні №12023111130002277 від 06 липня 2023 року, та підозрюваним у цьому ж кримінальному провадженні **ОСОБА_5** , укладену за участю захисника ОСОБА_7 .

ОСОБА_5 визнати винуватим у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, та призначити йому покарання у вигляді **позбавлення волі на строк 5 (п`ять) років без конфіскації майна**.

На підставі ст. 75 КК України звільнити **ОСОБА_5** від відбування призначеного покарання з випробуванням, встановивши **іспитовий строк тривалістю 1 (один) рік**.

Відповідно до п. п. 1, 2 ч. 1 ст. 76 КК України покласти на **ОСОБА_5** такі обов`язки:

- періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації;

- повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи.

Затвердити угоду про визнання винуватості від 07 вересня 2023 року, укладену між прокурором Броварської окружної прокуратури Київської області ОСОБА_3 , якій на підставі ст.37 КПК України надані повноваження прокурора у кримінальному провадженні №12023111130002277 від 06 липня 2023 року, та

підозрюваним у цьому ж кримінальному провадженні **ОСОБА_6 ,** укладену за участю захисника ОСОБА_8 .

ОСОБА_6 визнати винуватим у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, та призначити йому покарання у вигляді **позбавлення волі на строк 5 (п`ять) років без конфіскації майна**.

На підставі ст. 75 КК України звільнити **ОСОБА_6** від відбування призначеного покарання з випробуванням, встановивши **іспитовий строк тривалістю 1 (один) рік**.

Відповідно до п. п. 1, 2 ч. 1 ст. 76 КК України покласти на **ОСОБА_6** такі обов`язки:

- періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації;

- повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи.

Речові докази:

- два диски CD (DVD-R) з відеозаписами з камер відеоспостережень «Безпечне місто в м. Бровари» та фасадних приміщень магазину « ІНФОРМАЦІЯ_4 » - залишити в матеріалах кримінального провадження;

- свідоцтво про реєстрацію автомобіля марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5» серії НОМЕР_4 , що в паперовому конверті № 1 приєднано до матеріалів кримінального провадження, - повернути власнику ОСОБА_10 ;

- свідоцтво про реєстрацію автомобіля марки «Volkswagen» моделі «Touareg»,реєстраційний номер НОМЕР_3 ,серії НОМЕР_5 , ключи від вказаного транспортного засобу, які поміщено до спеціального пакету №FPS5004995,які передано під зберігальну розписку ОСОБА_12 - залишити в останнього;

- автомобіль марки «Volkswagen» моделі «Touareg», реєстраційний номер НОМЕР_3 , що передано під зберігальну розписку ОСОБА_13 , - залишити в останнього;

- автомобіль марки «Mitsubishi» моделі «Pajero 3.5», реєстраційний номер НОМЕР_1 , ідентифікаційний номер НОМЕР_2 , що передано під зберігальну розписку ОСОБА_4 , вважати повернутим власнику;

- кросівки червоного кольору, що у спеціальному пакеті № PSP7136017 передано на зберігання до камери зберігання речових доказів Броварського РУП ГУНП в Київській області, - повернути ОСОБА_6 .

Процесуальні витрати на проведення експертиз на загальну суму 5041 (п`ять тисяч сорок одна) гривня 00копійок (висновки №СЕ-19/111-23/37736-ДД на суму 956,00 грн; № СЕ-19/111-23/37698-Д на суму 3585,00грн; № 4769/23 від 10 липня 2023 року на суму 500,00 грн) стягнути з ОСОБА_5 та ОСОБА_6 з кожного порівно на користь держави, тобто з кожного по 2 520 (дві тисячі п`ятсот двадцять) гривень 50 коп.

Вирок може бути оскаржено з підстав, передбачених ст. 394 КПК України, до Київського апеляційного суду через Броварський міськрайонний суд Київської області протягом тридцяти днів з моменту його проголошення.

Вирок набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги, якщо таку скаргу не було подано. У разі подання апеляційної скарги вирок, якщо його не скасовано, набирає законної сили після ухвалення рішення судом апеляційної інстанції.

Копію вироку негайно після його проголошення вручити обвинуваченим та прокурору. Учасники судового провадження мають право отримати копію вироку в суді. Учаснику судового провадження, який не був присутнім в судовому засіданні, копія судового рішення надсилається не пізніше наступного дня після ухвалення.

Суддя: ОСОБА_1

УКРАЇНА

АНАНЬЇВСЬКИЙ РАЙОННИЙ СУД ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Справа №491/468/24

ВИРОК

ІМЕНЕМ УКРАЇНИ

31 жовтня 2024 року Ананьївський районний суд Одеської області[3]

в складі: головуючої судді - ОСОБА_1 ,

за участю секретаря судового засідання ОСОБА_2 ,

прокурора ОСОБА_3 ,

обвинуваченого ОСОБА_4 ,

законного представника обвинуваченого ОСОБА_5 ,

захисника обвинуваченого ОСОБА_6 ,

представника служби у справах дітей Ананьївської міської ради ОСОБА_7

потерпілого ОСОБА_8 ,

розглянувши у відкритому судовому засіданні в залі суду в місті Ананьїв Одеської області обвинувальний акт у кримінальному провадженні №12024162360000092, відомості про яке внесені до Єдиного реєстру досудових розслідувань 10 березня 2024 року, за обвинуваченням ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , зареєстрованого в АДРЕСА_1 , мешканця АДРЕСА_2 , не працюючого, не одруженого, з середньою освітою, паспорт громадянина України № НОМЕР_1 , виданий 15 червня 2023 року органом 5123, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_2 , у вчиненні

[3]Врок Ананьївського районного суду Одеської області від 31 жовтня 2024 року №491/468/24 URL https://reyestr.court.gov.ua/Review/122717635

кримінальних правопорушень, передбачених ч.4 ст.185, ч.2 ст.289 Кримінального кодексу України, раніше притягувався до кримінальної відповідальності 24 липня 2023 року Ананьївським районним судом Одеської області за вчинення кримінального проступку, передбаченого ч.1 ст.162 КК України та йому було призначено покарання у виді штрафу в розмірі п`ятдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян, що складає 850 гривень, 22 вересня 2023 року знятий з обліку Подільського районного сектору №1 Державної установи «Центр пробації» в Одеській області у зв`язку зі сплатою штрафу, прокурори у кримінальному провадженні згідно постанови про призначення групи прокурорів у кримінальному провадженні ОСОБА_9 , ОСОБА_10 , ОСОБА_11 , ОСОБА_12 , ОСОБА_3 , ОСОБА_13 , ОСОБА_14 , ОСОБА_15 , ОСОБА_16 , потерпілий ОСОБА_8 , законний представник обвинуваченого ОСОБА_5 , захисник обвинуваченого ОСОБА_6 ,

ВСТАНОВИВ:

08 березня 2024 року близько 22 години 00 хвилин ОСОБА_4 , переслідуючи корисливий мотив, направлений на таємне викрадення чужого майна, задля власного збагачення, шляхом відкриття хвіртки в паркані, проник на подвір`я території домоволодіння ОСОБА_8 за адресою: АДРЕСА_3 . В подальшому, у цей же день та час ОСОБА_4 у період воєнного стану, який введено в Україні відповідно до указу Президента України №64/2022 від 24.02.2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженого Законом України №2102-IX від 24.02.2022 та продовженого відповідно до Указів Президента України №133/2022 від 14.03.2022 (затвердженого Законом України від 15.03.2022 №2119-IX), №259/2022 від 18.04.2022 (затвердженого Законом України від 21.04.2022 №2212-IX), № 341/2022 від 17.05.2022 (затвердженого Законом України від 22.05.2022 №2263-IX від 22.05.2022) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 23

серпня 2022 року строком 90 діб, №757/2022 від 07.11.2022 (затвердженого Законом України від 16.11.2022 №2738-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 21 листопада 2022 року строком 90 діб, №58/2023 від 06.02.2023 (затвердженого Законом України від 07.02.2023 №2915-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 19 лютого 2023 року строком 90 діб, №254/2023 від 01.05.2023 (затвердженого Законом України від 02.05.2023 № 3057-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 20 травня 2023 року строком 90 діб, №451-2023 від 26.07.2023 (затвердженого Законом України від 27.07.2023 №3275-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 18 серпня 2023 року строком 90 діб, №734-2023 від 06.11.2023 (затвердженого Законом України від 08.11.2023 №3429-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 16 листопада 2023 року строком 90 діб, №49/2024 від 05.02.2024 (затвердженого Законом України від 06.02.2024 №3564-IX) згідно якого строк дії воєнного стану в Україні продовжено з 05 годин 30 хвилин 14 лютого 2024 року строком 90 діб, реалізуючи свій злочинний умисел, направлений на таємне викрадення чужого майна, з метою особистого збагачення, з корисливих мотивів, умисно, діючи з урахуванням сприятливої для нього обстановки, яка на переконання ОСОБА_4 виключала можливість втручання власника чи сторонніх осіб, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, передбачаючи суспільно небезпечні наслідки і бажаючи їх настання, за допомогою підручних засобів, а саме дерев`яної палиці розбив скло на вхідних метало-пластикових дверях будинку, а також розбив скло на метало-пластиковому вікні, після чого через отвір розбитого вікна проник до однієї з кімнат вище вказаного будинку, звідки таємно викрав належний ОСОБА_8 ноутбук, марки «Lenovo G550», без

акумуляторної батареї та зарядного пристрою, вартістю 1600 гривень (одна тисяча шістсот гривень 00 копійок) та жіночу сумку, виготовлену зі штучної шкіри, вартістю 399,75 гривень (триста дев`яносто дев`ять гривень 75 копійок). Продовжуючи свій злочинний умисел, в цей же день та час ОСОБА_4 , шляхом відчинення незапертих вхідних воріт, проник до гаражу на території вище вказаного домоволодіння, звідки таємно викрав, належні ОСОБА_8 дві пластикові каністри, ємкістю 20 літрів кожна, вартістю 50 гривень 00 копійок за одну каністру, на загальну суму 100 гривень, заповнені бензином, в загальній кількості 40 літрів бензину, марки А-95 на загальну суму 2061 гривня 60 копійок (дві тисячі шістдесят одна гривня 60 копійок), після чого ОСОБА_4 залишив територію вищевказаного домоволодіння та викраденим майном розпорядився на власний розсуд. Своїми умисними діями ОСОБА_4 завдав потерпілому ОСОБА_8 матеріальну шкоду на суму 4161 (чотири тисячі сто шістдесят одна) гривня 35 копійок.

За вказаних обставин ОСОБА_4 вчинив кримінальне правопорушення, передбачене ч.4 ст.185 КК України, а саме таємне викрадення чужого майна (крадіжка), поєднана з проникненням у житло та інше приміщення, вчинена в умовах воєнного стану.

08 березня 2024 року близько 22 години 10 хвилин ОСОБА_4 , вчинивши злочин передбачений ст.185 КК України, перебуваючи після скоєння вказаного злочину на подвір`ї території домоволодіння ОСОБА_8 за адресою: АДРЕСА_3 , помітив автомобіль марки «ВАЗ 21063», державний реєстраційний номер НОМЕР_3 , який перебував в подвір`ї території домоволодіння за вищевказаною адресою. В цей же день та час з раптово виниклого умислу, з метою заволодіння транспортним засобом, з корисливих мотивів та з метою використання для власних потреб, умисно, діючи з урахуванням сприятливої для нього обстановки, яка на його переконання виключала можливість

втручання власника чи сторонніх осіб, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, передбачаючи суспільно небезпечні наслідки і бажаючи їх настання, відкривши водійські дверцята вказаного автомобіля, який згідно свідоцтва про реєстрацію НОМЕР_4 належить на праві приватної власності ОСОБА_17 , та перебуває у фактичній власності ОСОБА_8 , і сівши до його салону, за допомогою замка запалення запустив двигун вказаного автомобіля, та увімкнувши передачу заднього ходу, здійснив рух автомобілем назад до моменту, коли двигун автомобіля заглух, при цьому не виїхавши за межі подвір`я території вищевказаного домоволодіння, та цим самим незаконно заволодів автомобілем марки «ВАЗ 21063», державний реєстраційний номер НОМЕР_3 , вартістю 29928 (двадцять дев`ять тисяч дев`ятсот двадцять вісім) гривень 31 копійка.

За вказаних обставин ОСОБА_4 вчинив кримінальне правопорушення, передбачене ч.2 ст.289 КК України, а саме незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене повторно.

Після оголошенняпрокурором короткого викладу обвинувального акта, судом було встановлено особу обвинуваченого та роз`яснено йому суть обвинувачення, постановлено питання обвинуваченому про те, чи зрозуміле йому обвинувачення, чи визнає він себе винним і чи бажає давати показання.

На зазначене питання обвинувачений ОСОБА_4 повідомив, що обвинувачення йому зрозуміле, свою вину він визнає та бажає давати суду показання.

У відповідності до положень ч.1 ст.349 КПК України судом було запропоновано стороні обвинувачення та стороні захисту проголосити вступні промови.

При цьому, прокурор та обвинувачений від оголошення вступної промови відмовилися.

Судом було поставлено на обговорення питання щодо визначення обсягу доказів, які будуть досліджуватися, та порядку їх дослідження.

Прокурор зазначив, що враховуючи повне визнання обвинуваченим своєї вини, добровільності позиції обвинуваченого, відсутності сумнівів у тому, що обвинувачений розуміє суть обвинувачення та не оспорює фактичні обставини справи, він вважає за можливе визнати недоцільним дослідження доказів щодо тих обставин, які ніким не оспорюються, обмежившись допитом обвинуваченого, його законного представника, потерпілого, представника служби у справах дітей, а також дослідженням письмових доказів, відеозаписів та доказів, що характеризують особу обвинуваченого, а також підтверджують процесуальні витрати. Також прокурор вважав за доцільне оголосити в судовому засіданні складену органом пробації досудову доповідь відносно обвинуваченого.

Обвинувачений ОСОБА_4 , його законний представник та захисник з запропонованим прокурором обсягом та порядком дослідження доказів погодились.

Представник служби у справах дітей Ананьївської міської ради ОСОБА_7 також погодився з запропонованим прокурором обсягом та порядком дослідження доказів.

Потерпілий ОСОБА_8 також погодився з запропонованим прокурором обсягом та порядком дослідження доказів.

Суд заслухавши думку учасників процесу, з урахуванням положень частин 2 та 3 статті 349 КПК України на місці постановив ухвалу про визнання недоцільним дослідження доказів щодо тих обставин, які ніким не оспорюються та встановлення запропонованого прокурором порядку дослідження доказів, а саме: допит обвинуваченого, його законного представника, потерпілого, представника служби у справах дітей Ананьївської міської ради, дослідження

письмових доказів, відеозаписів та доказів, що характеризують особу обвинуваченого, а також підтверджують процесуальні витрати, а також вивчення досудової доповіді, наданої органом пробації.

Допитаний у судовому засіданні обвинувачений ОСОБА_4 зазначив, що погоджується з обставинами, зазначеними у обвинувальному акті, а також пояснив, що умисел на вчинення вказаних вище кримінальних правопорушень у нього виник спонтанно. 08 березня 2024 року близько 22 години 00 хвилин він зайшов на територію домоволодіння ОСОБА_8 , взяв палицю, розбив відеокамеру, пластикові двері, вікно, після чого заліз в будинок, звідки викрав ноутбук Lenovo, жіночу сумку, яку взяв через плече, зарядний пристрій для ноутбука не брав, порозкидав все у будинку. Коли він вийшов з будинку, то проник у гараж, звідки викрав 2 пластикові 20-літрові каністри з бензином А95. Все він відніс до бабусі ОСОБА_18 , оскільки вона проживає поряд. Потім він прийшов назад до домоволодіння ОСОБА_8 , де побачив автомобіль марки «ВАЗ 21063», двері якого були відчинені. Він сім у автомобіль, замок запалювання був розібраний. Він провернув серцевину замка запалювання та двигун запустився. Після цього він увімкнув задню передачу та почав їхати заднім ходом, однак проїхавши декілька метрів, двигун автомобіля заглух. Він намагався запустити двигун, однак він не запускався, після чого він закрив двері та пішов. Також додав, що крадіжку з будинку речей він вчинив для власних потреб, однак передумав та залишив їх у бабусі. ОСОБА_19 хотів продати та на отримані гроші щось купити. А щодо автомобіля, то просто хотів покататись. Вдома його не ображають, кормлять, вдягають, дають гроші. В школі він навчався посередньо. Захоплюється технікою, зараз працює на підробітку. Вікна та двері будинку потерпілого поставив, намагається відшкодувати шкоду. Зазначив, що висновки зробив, не буде брати без дозволу нічого чужого. Вину визнає повністю.

Захисник обвинуваченого в судовому засіданні пояснила, що ОСОБА_4 негативно ставиться до скоєного ним.

Представник служби у справах дітей Ананьївської міської ради в судовому засіданні пояснив, що ОСОБА_4 може виправитись.

Законний представник обвинуваченого пояснила, що її син встановив стекло-пакети у будинку потерпілого, її дочка надіслала 9000 гривень для цього. Також вона пояснила, що її син для неї опора, оскільки його батько помер. Її син добрий, працьовитий, іноді не відвідував школу, щоб заробити грошові на підробітках. Вона не знає, може він сердився на потерпілого. Коли її сина ображали у школі, то вона ходила розбиратись. Сусіди в селі до нього нормально ставляться, коли просять його, то він ходить до них, допомагає, заробляє цим.

Потерпілий в судовому засіданні пояснив, що просить покарати ОСОБА_4 за вчинені злочини згідно закону. Також додав, що з його домоволодіння ОСОБА_4 викрав ноутбук, жіночу сумку, 2 пластмасових каністри з бензином по 20 літрів у кожній. Автомобіль не був запертий на замок. При цьому автомобіль знаходився ближче до гаражу, а він його виявив вже ближче до воріт, приблизно в 5 метрах від воріт і він нерівно стояв, а боком. Також ОСОБА_4 розбив відеокамеру на його будинку, стекло-пакети відшкодували.

Після допиту обвинуваченого прокурором було оголошено та надано для долучення до матеріалів справи докази, а саме:

-витяг з ЄРДР №12024162360000092 від 26 травня 2024 року про реєстрацію кримінального провадження за ч.4 ст.185 КК України;

-витяг з ЄРДР №12024162360000092 від 21 березня 2024 року про реєстрацію кримінального провадження за ч.4 ст.185 КК України;

-заяву потерпілого ОСОБА_8 від 09 березня 2024 року про вчинення крадіжки з його домоволодіння;

-протокол огляду місця події від 09 березня 2024 року, згідно кого проведено огляд місця події, а саме, домоволодіння потерпілого ОСОБА_8 в АДРЕСА_3 , та фототаблиця до вказаного протоколу;

-заяву потерпілого ОСОБА_8 від 10 березня 2024 року про надання дозволу на проведення працівниками поліції огляду території його домоволодіння, а також огляду його автомобіля марки «ВАЗ 21063», державний номерний знак НОМЕР_3 ;

-протокол додаткового огляду місця події від 10 березня 2024 року, згідно кого проведено огляд місця події, а саме, домоволодіння потерпілого ОСОБА_8 в АДРЕСА_3 , та фототаблиця до вказаного протоколу;

-заяву ОСОБА_18 від 19 березня 2024 року, відповідно до якої вона надає працівникам поліції для огляду викрадене ОСОБА_4 майно;

-прокол огляду предмету від 19 березня 2024 року, відповідно до якого проведено огляд наданого ОСОБА_18 майна, та фототаблиця до нього;

-копія ухвали Любашівського районного суду Одеської області від 21 березня 2024 року про арешт майна;

-квитанцію №10 про отримання на зберігання речових доказів, вилучених (отриманих) стороною обвинувачення під час здійснення кримінального провадження №12024162360000092 від 10 березня 2024 року;

-довідку про витрати на проведення судової товарознавчої експертизи від 25 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5105-ТВ;

-висновок експерта №СЕ-19/116-24/5105-ТВ від 25 березня 2024 року та ілюстративна таблиця до нього;

-довідку про витрати на проведення судової товарознавчої експертизи від 26 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5107-ТВ;

-висновок експерта №СЕ-19/116-24/5107-ТВ від 26 березня 2024 року та ілюстративна таблиця до нього;

-довідку про витрати на проведення судової товарознавчої експертизи від 27 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5108-ТВ;

-висновок експерта №СЕ-19/116-24/5108-ТВ від 27 березня 2024 року та ілюстративна таблиця до нього;

-довідку про витрати на проведення судової трасологічної експертизи від 27 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5114-Д;

-висновок експерта № СЕ-19/116-24/5114-Д від 27 березня 2024 року та ілюстративна таблиця до нього;

-протокол про пред`явлення речей для впізнання від 09 травня 2024 року, відповідно до якого потерпілому ОСОБА_8 було пред`явлено для впізнання речі та серед яких він впізнав викрадене у нього майно, а також фототаблиця до вказаного протоколу;

-протокол про пред`явлення речей для впізнання від 09 травня 2024 року, відповідно до якого потерпілому ОСОБА_8 було пред`явлено для впізнання речі та серед яких він впізнав викрадене у нього майно, а також фототаблиця до вказаного протоколу;

-довідку Ананьївського районного споживчого товариства №27 від 08 травня 2024 року щодо вартості бувшої у використанні пластикової каністри;

-протокол проведення слідчого експерименту за участю обвинуваченого ОСОБА_4 , та доданий до нього відеозапис на гнучкому диску;

-витяг з ЄРДР №12024162360000188 від 17 травня 2024 року про реєстрацію кримінального провадження за ч.2 ст.289 КК України;

-копію свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу серії НОМЕР_4 , виданого 01 квітня 2021 року ТСЦ 5149;

-довідку про витрати на проведення судової транспортно-товарознавчої експертизи від 23 травня 2024 року №СЕ-19/116-24/9815-АВ;

-висновок експерта №СЕ-19/116-24/9815-АВ від 23 травня 2024 року та ілюстративна таблиця до нього;

-копія ухвали Любашівського районного суду Одеської області від 27 травня 2024 року про обрання відносно ОСОБА_4 запобіжного заходу у вигляді домашнього арешту без застосування електронний засобів контролю строком на два місяці;

-заяву потерпілого ОСОБА_8 від 29 травня 2024 року,в якій він просить долучити до матеріалів кримінального провадження відеозапис на гнучкому диску з камери відеоспостереження, встановленої на його будинку;

-протокол огляду документу (відеозаписів) від 29 травня 2024 року, відповідно до якого проведено огляд наданого потерпілим ОСОБА_8 відеозапису, та фототаблиця до нього, а також доданий до нього гнучкий диск з вказаним відеозаписом;

-копію паспорта громадянина України № НОМЕР_5 , виданого 15 червня 2023 року органом 5123 на ім`я ОСОБА_4 ;

-копію витягу з реєстру територіальної громади №2023/007761892 від 27 вересня 2023 року щодо зареєстрованого місця проживання ОСОБА_4 ;

-копію паспорта громадянина України серії НОМЕР_6 , виданого 05 листопада 2002 року Ананьївським РВ УМВС України в Одеській області на ім`я законного представника обвинуваченого ОСОБА_4 ОСОБА_5 , також копія реєстраційного номер облікової картки платника податків на її ім`я, а також копія витягу з реєстру територіальної громади №2024/002696774 від 18 березня 2024 року щодо її зареєстрованого місця проживання;

-характеристику, видану Ананьївською міською радою за №156 від 04 квітня 2024 року, відповідно до якої за час проживання в АДРЕСА_2 на

ОСОБА_4 скарг та заяв до Шимківського старостинського округу не надходило. Іншими відомостями відносно ОСОБА_4 не володіють;

-довідку Ананьївської міської ради від 04 квітня 2024 року №155 про склад сім`ї, згідно якої до складу сім`ї ОСОБА_4 входять: мати ОСОБА_5 , ІНФОРМАЦІЯ_2 , брат ОСОБА_20 , ІНФОРМАЦІЯ_3 , сестра ОСОБА_21 , ІНФОРМАЦІЯ_4 ;

-довідку КНП «Ананьївська багатопрофільна міська лікарня Ананьївської міської ради» №1043 від 04 квітня 2024 року, відповідно до якої ОСОБА_4 на диспансерному обліку у лікаря-нарколога та лікаря-психіатра не перебуває;

-лист начальника ІНФОРМАЦІЯ_5 від 04 квітня 2024 року, згідно якого ОСОБА_4 не перебуває на військовому обліку у вказаному відділі;

-акт обстеження умов проживання від 29 травня 2024 року, згідно якого членами комісії: завучем сектору ССД Ананьївської міської ради ОСОБА_22 , фахівцем із соціальної роботи КУ «ЦНСП Ананьївської МР» ОСОБА_23 , слідчим СВ ВП №1 Подільського РУП ГУНП в Одеській області ОСОБА_24 проведено обстеження умов проживання в АДРЕСА_2 , тобто, за фактичним місцем мешкання ОСОБА_4 ;

-лист КНП «Ананьївський центр первинної медико-санітарної допомоги Ананьївської міської ради» №297 від 29 травня 2024 року, відповідно до якого ОСОБА_4 є декларантом лікаря загальної практики-сімейного лікаря ОСОБА_25 амбулаторії загальної практики сімейної медицини;

-інформацію про судимість ОСОБА_4 , відповідно до якої ОСОБА_4 раніше не судимий;

-копію вироку Ананьївського районного суду Одеської області від 24 липня 2023 року, відповідно до якого ОСОБА_4 був засуджений за вчинення кримінального проступку, передбаченого ч.1 ст.162 КК України до покарання у вигляді штрафу в розмірі 850 гривень;

-копію ухвали Ананьївського районного суду Одеської області від 21 серпня 2023 року про виправлення описки у вироку Ананьївського районного суду Одеської області від 24 липня 2023 року;

Заперечень або доповнень до зазначених доказів від учасників процесу не надходило, за їх згодою зазначені докази було долучено до матеріалів справи.

Крім того, від представника Подільського районного сектору №1 Філії державної установи «Центр пробації» в Одеській області надійшли матеріали досудової доповіді про обвинуваченого ОСОБА_4 із викладенням матеріалів та висновком органу пробації про те, що виправлення ОСОБА_4 можливе без позбавлення або обмеження волі на певний строк та не становить небезпеки для суспільства (в тому числі окремих осіб), рівень вчинення повторного кримінального правопорушення низький.

Після дослідження доказів, судом було поставлено питання учасникам процесу про те, чи бажають вони доповнити судовий розгляд і чим саме, чи можливо закінчити дослідження доказів та перейти до судових дебатів.

На вказане питання учасники процесу повідомили, що будь-яких доповнень досудового розгляду, заяв або клопотань вони не мають, та вважають за можливе перейти до судових дебатів.

Враховуючи викладене судом без видалення до нарадчої кімнати було постановлено ухвалу про закінчення з`ясування обставин та перевірки їх доказами і перехід до судових дебатів.

У судових дебатах:

Прокурор Любашівської окружної прокуратури пояснив, що під час розгляду кримінального провадження, в судовому засіданні було встановлено та доведено факт скоєння ОСОБА_4 кримінальних правопорушень, передбачених ч.2 ст.289, ч.4 ст.185 КК України, ОСОБА_4 розкаявся у вчинених кримінальних правопорушеннях, докази досліджені, за місцем мешкання

характеризується посередньо, просив визнати ОСОБА_4 винним у вчиненні зазначених кримінальних правопорушень, при цьому враховуючи особу обвинуваченого, обставини, що пом`якшують та обтяжують покарання, призначити йому покарання за ч.4 ст.185 КК України у виді 5 років позбавлення волі, за ч.2 ст.289 КК України застосувавши ст.69 КК України, враховуючи що він є неповнолітнім, розкаявся у вчиненому, частково відшкодував шкоду, у виді 4 років позбавлення волі без конфіскації майна. З урахуванням положень ч.1 ст.70 КК України, за сукупністю злочинів, шляхом поглинення менш суворого покарання більш суворим, остаточно призначити ОСОБА_4 покарання у виді 5 років позбавлення волі. При цьому, із застосуванням положень ст.ст.75, 104 КК України від відбування призначеного покарання ОСОБА_4 звільнити з іспитовим строком 2 роки, з покладенням на ОСОБА_4 обов`язків, передбачених ст.76 КК України, а саме, періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації; повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи або навчання, виконувати заходи, передбачені пробаційною програмою, а саме: зміна прокримінального мислення, формування життєвих навичок. Також просив стягнути з законного представника обвинуваченого ОСОБА_4 судові витрати, пов`язані з проведення судових експертиз. Долю речових доказів вирішити на підставі ст.100 КПК України.

Потерпілий в судових дебатах підтримав думку прокурора.

Законний представник обвинуваченого ОСОБА_7 в судових дебатах зазначив, що думку прокурора підтримує, оскільки ОСОБА_4 розкаюється у вчинених кримінальних правопорушеннях, висновки на майбутнє зробив. Просив призначити ОСОБА_4 покарання, не пов`язане з позбавленням волі.

Законний представник обвинуваченого в судових дебатах зазначила, що вони відшкодовують матеріальну шкоду потерпілому, просить вибачення, більше такого не повториться.

Захисник обвинуваченого ОСОБА_6 в судових дебатах зазначила, що враховуючи вік обвинуваченого, те, що він розкається у вчиненому, визнає вину, сприяв розкриттю злочину, має місце проживання, на обліках у лікаря-нарколога та лікаря-психіатра не перебуває, шкоду відшкодовує, після смерті батька виховується однією матір`ю, просила призначити йому покарання із застосуванням ст.69 КК України у виді позбавлення волі на строк 4 роки з іспитовим строком 1 рік.

Обвинувачений ОСОБА_4 в судових дебатах зазначив, що свою вину у вчиненні інкримінованих злочинів він визнає в повному обсязі, у скоєному щиро розкається, просить вибачення у потерпілого.

В останньому слові обвинувачений зазначив, що у вчиненому щиро розкається, просить вибачення, більше такого не повториться.

Суд за своїм внутрішнім переконанням, яке ґрунтується на всебічному, повному й неупередженому дослідженні всіх обставин кримінального провадження, керуючись законом, оцінюють кожний доказ з точки зору належності, допустимості, достовірності, а сукупність зібраних доказів - з точки зору достатності та взаємозв`язку для прийняття відповідного процесуального рішення, приходить до висновку, що під час судового розгляду підтверджено факт скоєння ОСОБА_4 злочинів, дії обвинуваченого ОСОБА_4 вірно кваліфіковані за ч.2 ст.289, ч.4 ст.185 КК України.

Вказаних висновків суд дійшов провівши судовий розгляд в межах висунутого обвинувачення відповідно до обвинувального акту за своїм внутрішнім переконанням, яке ґрунтується на всебічному, повному й неупередженому дослідженні всіх обставин кримінального провадження,

керуючись законом, оцінюючи докази з точки зору належності, допустимості, достовірності, а сукупність зібраних доказів - з точки зору достатності та взаємозв`язку, виходячи з вищевикладеного.

Відповідно до частини 1 статті 1 КК України цей кодекс має своїм завданням правове забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довкілля, конституційного устрою України від злочинних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання злочинам.

Відповідно до ч.1 ст.18 КК України суб`єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка вчинила кримінальне правопорушення у віці, з якого відповідно до цього Кодексу може наставати кримінальна відповідальність.

Відповідно до ч.1 ст.22 КК України кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення кримінального правопорушення виповнилося шістнадцять років.

Частиною 1 статті 50 КК України визначено, що покарання є заходом примусу, що застосовується від імені держави за вироком суду до особи, визнаної винною у вчиненні злочину, і полягає в передбаченому законом обмеженні прав і свобод засудженого.

Відповідно до частини 2 статті 50 КК України покарання має на меті не тільки кару, а й виправлення засуджених, а також запобігання вчиненню нових злочинів як засудженими, так і іншими особами.

Частиною 1статті 65 КК України визначено, що суд призначає покарання: 1) у межах, установлених у санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу, що передбачає відповідальність за вчинений злочин, за винятком випадків, передбачених частиною другою статті 53 цього Кодексу; 2) відповідно до положень Загальної частини цього Кодексу; 3) враховуючи

ступінь тяжкості вчиненого злочину, особу винного та обставини, що пом`якшують та обтяжують покарання.

Відповідно до частини 2 статті 65 КК України особі, яка вчинила злочин, має бути призначене покарання, необхідне й достатнє для її виправлення та попередження нових злочинів. Більш суворий вид покарання з числа передбачених за вчинений злочин призначається лише у разі, якщо менш суворий вид покарання буде недостатній для виправлення особи та попередження вчинення нею нових злочинів.

Відповідно до положень ст.12 КК України злочини вчинені ОСОБА_4 є:

-ч.2 ст.289 КК України відповідно до ч.5 ст.12 КК України є тяжким злочином;

-ч.4 ст.185 КК України відповідно до ч.5 ст.12 КК України є тяжким злочином;

До обставин, які пом`якшують покарання обвинуваченого ОСОБА_4 згідно зі ст.66 КК України, суд відносить щире каяття, активне сприяння розкриттю злочину, вчинення кримінального правопорушення неповнолітнім.

Обставини, які обтяжують покарання обвинуваченого ОСОБА_4 згідно зі ст.67 КК України, відсутні.

Санкцією частини 2 статті 289 КК України передбачено накладення на особу покарання у виді позбавлення волі на строк від п`яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої.

Відповідно до ч.1 ст.69 КК України за наявності кількох обставин, що пом`якшують покарання та істотно знижують ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, з урахуванням особи винного суд, умотивувавши своє рішення, може, крім випадків засудження за корупційне кримінальне правопорушення, кримінальне правопорушення, пов`язане з корупцією, кримінальне правопорушення, передбачене

статтями 403, 405, 407, 408, 429, 437-439, 442, 442-1 цього Кодексу, вчинене в умовах воєнного стану чи в бойовій обстановці, за катування, вчинене представником держави, у тому числі іноземної, призначити основне покарання, нижче від найнижчої межі, встановленої в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу, або перейти до іншого, більш м`якого виду основного покарання, не зазначеного в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу за це кримінальне правопорушення. У цьому випадку суд не має права призначити покарання, нижче від найнижчої межі, встановленої для такого виду покарання в Загальній частині цього Кодексу. За вчинення кримінального правопорушення, за яке передбачене основне покарання у виді штрафу в розмірі понад три тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, суд з підстав, передбачених цією частиною, може призначити основне покарання у виді штрафу, розмір якого не більше ніж на чверть нижчий від найнижчої межі, встановленої в санкції статті (санкції частини статті) Особливої частини цього Кодексу.

З урахуванням особи обвинуваченого, обставини, що пом`якшують покарання ОСОБА_4 , а саме, щире каяття, часткове відшкодування завданої матеріальної шкоди, повне визнання ОСОБА_4 вини у вчинені зазначених кримінальних правопорушень, неповнолітній вік обвинуваченого, із застосуванням положень ч.1 ст.69 КК України суд приходить до висновку, що за вчинення злочину, передбаченого ч.2 ст.289 КК України, ОСОБА_4 має бути призначено покарання у вигляді 4 років позбавлення волі без конфіскації майна.

Відповідно до частини 4 статті 185 КК України особі може бути призначено покарання у виді позбавлення волі на строк від п`яти до восьми років.

З урахуванням обставин справи та особи обвинуваченого суд приходить до висновку, що за вчинення злочину, передбаченого ч.4 ст.185 КК України, ОСОБА_4 має бути призначено покарання у вигляді 5 років позбавлення волі.

Частиною 1 статті 70 КК України визначено, що при сукупності злочинів суд, призначивши покарання (основне і додаткове) за кожний злочин окремо, визначає остаточне покарання шляхом поглинення менш суворого покарання більш суворим або шляхом повного чи часткового складання призначених покарань.

При цьому, при призначенні ОСОБА_4 остаточного покарання за вчинення злочинів, передбачених ч.2 ст.289, ч.4 ст.185 КК України, суд вважає за доцільне застосувати принцип поглинення менш суворого покарання більш суворим, та остаточне покарання ОСОБА_4 призначити у вигляді 5 років позбавлення волі.

Частинами 1-3 ст.104 КК України передбачено, що звільнення від відбування покарання з випробуванням застосовується до неповнолітніх відповідно до статей 75-78 цього Кодексу, з урахуванням положень, передбачених цією статтею. Звільнення від відбування покарання з випробуванням може бути застосоване до неповнолітнього лише у разі його засудження до арешту або позбавлення волі. Іспитовий строк установлюється тривалістю від одного до двох років.

Відповідно до ч.1 ст.75 КК України якщо суд, крім випадків засудження за корупційне кримінальне правопорушення, кримінальне правопорушення, пов`язане з корупцією, кримінальне правопорушення, передбачене статтями 403, 405, 407, 408, 429 цього Кодексу, вчинене в умовах воєнного стану чи в бойовій обстановці, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керували транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп`яніння або перебували під впливом

лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, катування, передбачене частиною третьою статті 127 цього Кодексу, при призначенні покарання у виді виправних робіт, службового обмеження для військовослужбовців, обмеження волі, а також позбавлення волі на строк не більше п`яти років, 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.

Відповідно до примітки до статті 45 КК України корупційними злочинами відповідно до цього Кодексу вважаються злочини, передбачені статтями 191, 262, 308, 312, 313, 320, 357, 410, у випадку їх вчинення шляхом зловживання службовим становищем, а також злочини, передбачені статтями 210, 354, 364, 364-1, 365-2, 366-1, 368-369-2 цього Кодексу.

Частиною 3 статті 75 КК України визначено, що суд ухвалює звільнити засудженого від відбування призначеного покарання, якщо він протягом визначеного іспитового строку не вчинить нового злочину і виконає покладені на нього обов`язки. Тривалість іспитового строку та обов`язки, які покладаються на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням, визначаються судом.

Відповідно до ч.1 ст.76 КК України у разі звільнення від відбування покарання з випробуванням суд покладає на засудженого такі обов`язки: 1) періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації; 2) повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи або навчання.

Частиною 3 статті 76 КК України визначено, що на осіб, звільнених від відбування покарання з випробуванням, суд може додатково покласти такі обов`язки: 1) попросити публічно або в іншій формі пробачення у потерпілого;

2) не виїжджати за межі України без погодження з уповноваженим органом з питань пробації; 3) працевлаштуватися або за направленням уповноваженого органу з питань пробації звернутися до органів державної служби зайнятості для реєстрації як безробітного та працевлаштуватися, якщо йому буде запропоновано відповідну посаду (роботу); 4) виконувати заходи, передбачені пробаційною програмою; 5) пройти курс лікування від розладів психіки та поведінки внаслідок вживання психоактивних речовин або захворювання, що становить небезпеку для здоров`я інших осіб; 6) дотримуватися встановлених судом вимог щодо вчинення певних дій, обмеження спілкування, пересування та проведення дозвілля.

З урахуванням викладеного, покарання яке має бути призначено ОСОБА_4 , враховуючи тяжкість злочинів, особу винного, обставини, які пом`якшують покарання, відсутність обставин, які обтяжують покарання, та інші обставини справи, суд приходить до висновку про можливість виправлення засудженого без відбування покарання та вважає за можливе звільнити ОСОБА_4 від відбування покарання з випробуванням, з визначенням іспитового строку та покладенням на нього обов`язків, передбачених ч.ч.1, 3 ст.76 КК України.

Частиною 4 статті 76 КК України, визначено, що нагляд за особами, звільненими від відбування покарання з випробуванням, здійснюється уповноваженим органом з питань пробації за місцем проживання, роботи або навчання засудженого, а щодо засуджених військовослужбовців - командирами військових частин.

Згідно ст.124 КПК України, у разі ухвалення обвинувального вироку суд стягує з обвинуваченого на користь держави документально підтверджені витрати на залучення експерта. Процесуальні витрати по кримінальному провадженню за проведення судової товарознавчої експертизи від 25 березня

2024 року №СЕ-19/116-24/5105-ТВ становлять 1514 гривень 56 копійок, за проведення судової товарознавчої експертизи від 26 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5107-ТВ становлять 1135 гривень 92 копійки, за проведення судової товарознавчої експертизи від 27 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5108-ТВ становлять 2271 гривня 84 копійки, за проведення судової трасологічної експертизи від 27 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5114-Д становлять 3029 гривень 12 копійок, за проведення судової транспортно-товарознавчої експертизи від 23 травня 2024 року №СЕ-19/116-24/9815-АВ становлять 3029 гривень 12 копійок, які мають бути стягнуті з обвинуваченого.

Ухвалою Любашівського районного суду Одеської області від 27 травня 2024 року відносно ОСОБА_4 було застосовано запобіжний захід у виді домашнього арешту без застосування електронних засобів контролю строком на два місяці. Строк дії ухвали до 26 липня 2024 року.

Інші заходи забезпечення кримінального провадження під час досудового розслідування та судового розгляду кримінального провадження не застосовувались.

З реєстру матеріалів досудового розслідування та інших матеріалів справи вбачається, що у кримінальному провадженні наявні речові докази, долю яких слід вирішити відповідно до положень ст.100 КПК України.

Цивільний позов потерпілим та прокурором під час досудового розслідування та судового розгляду не пред`явлено.

Враховуючи викладене, керуючись ст.ст.349, 366-371, 373, 374, 376, 395, 532 КПК України,

УХВАЛИВ:

ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , визнати винним у скоєнні кримінальних правопорушень, передбачених ч.2 ст.289, ч.4 ст.185 КК України.

За вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч.4 ст.185 КК України, призначити ОСОБА_4 покарання у вигляді 5 (п`яти) років позбавлення волі.

За вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст.289 КК України, на підставі ч.1 ст.69 КК України призначити ОСОБА_4 покарання у вигляді 4 (чотирьох) років позбавлення волі без конфіскації майна.

На підставі ч.1 ст.70 КК України за сукупністю кримінальних правопорушень, шляхом поглинення менш суворого покарання більш суворим, остаточно призначити ОСОБА_4 покарання у виді позбавлення волі строком на 5 (п`ять) років.

На підставі ст.104, ч.ч.1, 3 ст.75 КК України засудженого ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , звільнити від відбування призначеного покарання з іспитовим строком 2 (два) роки.

У відповідності із п.п.1, 2 ч.1, п.п.2, 4 ч.3 ст.76 КК України на ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , покласти наступні обов`язки:

- періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації;

- повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи або навчання;

- не виїжджати за межі України без погодження з уповноваженим органом з питань пробації;

- виконувати заходи, передбачені пробаційною програмою.

В силу положень ст.165 Кримінально-виконавчого кодексу України іспитовий строк засудженому обчислювати з моменту проголошення вироку, тобто з 31 жовтня 2024 року.

Скасувати арешт майна, накладений ухвалою слідчого судді Любашівського районного суду Одеської області від 21 березня 2024 року, а

саме на: бувший у використанні ноутбук марки «Lenovo G550», у комплекції без батареї живлення та зарядного пристрою, бувшу в використанні жіночу сумку, темно-синього кольору, з шкірозамінника з написом у внутрішній частині «OUSEBEAUTY», дві пластикові каністри ємкістю по 20 літрів кожна, заповнені бензином в загальній кількості 40 літрів бензину, які передано до кімнати зберігання речових доказів СПД №1 ВП №1 Подільського РУП ГУНП в Одеській області.

Речові докази - бувший у використанні ноутбук марки «Lenovo G550», у комплекції без батареї живлення та зарядного пристрою, бувшу в використанні жіночу сумку, темно-синього кольору, з шкірозамінника з написом у внутрішній частині «OUSEBEAUTY», дві пластикові каністри ємкістю по 20 літрів кожна, заповнені бензином в загальній кількості 40 літрів бензину, які передано до кімнати зберігання речових доказів СПД №1 ВП №1 Подільського РУП ГУНП в Одеській області повернути потерпілому ОСОБА_8 .

Речовий доказ гнучкий DVD+R-диск, на якому містяться файли відеозаписів в кількості 4 штук: 1)«SmartPlayer»; 2)XVR_ch1_main_20240309000859_20240309002702; 3) XVR_ch2_main_20240309012851_20240309012909;4)XVR_ch2_main_20240309015134_20240309015152 залишити в матеріалах справи.

Цивільний позов потерпілим та прокурором під час досудового розслідування та судового розгляду не пред`явлено.

Стягнути з ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , зареєстрованого в АДРЕСА_1 , мешканця АДРЕСА_2 , не працюючого, не одруженого, з середньою освітою, паспорт громадянина України № НОМЕР_1 , виданий 15 червня 2023 року органом 5123, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_2 , на користь держави процесуальні витрати на залучення експерта при проведенні судової товарознавчої експертизи від 25 березня 2024

року №СЕ-19/116-24/5105-ТВ Одеським НДЕКЦ МВС України, за кодом класифікації доходів бюджету 24060300 «Інші надходження», в сумі 1514 (одна тисяча п`ятсот чотирнадцять) гривень 56 копійок.

Стягнути з ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , зареєстрованого в АДРЕСА_1 , мешканця АДРЕСА_2 , не працюючого, не одруженого, з середньою освітою, паспорт громадянина України № НОМЕР_1 , виданий 15 червня 2023 року органом 5123, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_2 , на користь держави процесуальні витрати на залучення експерта при проведенні судової товарознавчої експертизи від 26 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5107-ТВ Одеським НДЕКЦ МВС України, за кодом класифікації доходів бюджету 24060300 «Інші надходження», в сумі 1135 (одна тисяча сто тридцять п`ять) гривень 92 копійки.

Стягнути з ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , зареєстрованого в АДРЕСА_1 , мешканця АДРЕСА_2 , не працюючого, не одруженого, з середньою освітою, паспорт громадянина України № НОМЕР_1 , виданий 15 червня 2023 року органом 5123, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_2 , на користь держави процесуальні витрати на залучення експерта при проведенні судової товарознавчої експертизи від 27 березня 2024 року №СЕ-19/116-24/5108-ТВ Одеським НДЕКЦ МВС України, за кодом класифікації доходів бюджету 24060300 «Інші надходження», в сумі 2271 (дві тисячі двісті сімдесят одна) гривня 84 копійки.

Стягнути з ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , зареєстрованого в АДРЕСА_1 , мешканця АДРЕСА_2 , не працюючого, не одруженого, з середньою освітою, паспорт громадянина України № НОМЕР_1 , виданий 15 червня 2023 року органом 5123, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_2 , на користь держави процесуальні витрати на залучення експерта при проведенні судової трасологічної експертизи від 27 березня 2024

року №СЕ-19/116-24/5114-Д Одеським НДЕКЦ МВС України, за кодом класифікації доходів бюджету 24060300 «Інші надходження», в сумі 3029 (три тисячі двадцять дев`ять) гривень 12 копійок.

Стягнути з ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , зареєстрованого в АДРЕСА_1 , мешканця АДРЕСА_2 , не працюючого, не одруженого, з середньою освітою, паспорт громадянина України № НОМЕР_1 , виданий 15 червня 2023 року органом 5123, реєстраційний номер облікової картки платника податків НОМЕР_2 , на користь держави процесуальні витрати на залучення експерта при проведенні судової транспортно-товарознавчої експертизи від 23 травня 2024 року №СЕ-19/116-24/9815-АВ Одеським НДЕКЦ МВС України, за кодом класифікації доходів бюджету 24060300 «Інші надходження», в сумі 3029 (три тисячі двадцять дев`ять) гривень 12 копійок.

Запобіжний захід відносно ОСОБА_4 під час судового розгляду кримінального провадження не обирався.

Інші заходи забезпечення кримінального провадження під час досудового розслідування та судового розгляду кримінального провадження не застосовувались.

Вирок набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги.

Вирок може бути оскаржений в апеляційному порядку до Одеського апеляційного суду через Ананьївський районний суд Одеської області протягом тридцяти днів з дня його проголошення.

У відповідності до ч.15 ст.615 КПК України суд обмежився оголошенням резолютивної частини вироку, копію повного тексту вироку негайно після оголошення вручити учасникам судового провадження.

Головуюча суддя: ОСОБА_1

Справа № 136/1656/24

провадження №1-кп/136/57/24

ВИРОК

ІМЕНЕМ УКРАЇНИ

17 жовтня 2024 року м. Липовець

Липовецький районний суд Вінницької області[4]

в складі головуючого судді ОСОБА_1 ,

за участі секретаря судового засідання ОСОБА_2 ,

розглянувши у відкритому судовому засіданні в залі суду міста Липовець обвинувальний акт у кримінальному провадженні, внесеному до Єдиного реєстру досудових розслідувань за № 12024020060000208 від 16.07.2024, про обвинувачення

ОСОБА_3 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , уродженця с. Кошлани, Оратівського району, Вінницької області, жителя АДРЕСА_1 , українця, громадянина України, освіта професійно-технічна, одруженого, має на утриманні двох малолітніх дітей, працевлаштованого, в силу ст. 89 КК України не судимий,

ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_2 , уродженця с. Кошлани, Оратівського району, Вінницької області, жителя АДРЕСА_2 , українця, громадянина України, освіта неповна загальна середня, одруженого, має на утриманні п`ятьох дітей, непрацюючого, в силу ст. 89 КК України не судимий,

у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст.289 КК України

за участю сторін кримінального провадження

[4] Врок Липовецького районного суду Вінницької області від 17 жовтня 2024 року № 136/1656/24 URL https://reyestr.court.gov.ua/Review/122335731

з боку обвинувачення

прокурора ОСОБА_5

з боку захисту

обвинувачених ОСОБА_3 , ОСОБА_4 ,

ВСТАНОВИВ:

ОСОБА_3 12.07.2024 рухаючись на ділянці дороги між с. Приборівка та селищем Турбів, Вінницької області, помітив залишений без нагляду транспортний засіб - автомобіль марки ВАЗ, моделі 21063, державний номерний знак НОМЕР_1 , який припаркований на узбіччі дороги, поблизу лісосмуги.

У подальшому у ОСОБА_3 виник злочинний умисел, спрямований на заволодіння даним транспортним засобом, з метою подальшого його розукомплектування та реалізації його комплектуючих.

З метою реалізації свого злочинного умислу ОСОБА_3 залучив до вчинення даного кримінального правопорушення свого знайомого ОСОБА_4 , який пристав на пропозицію ОСОБА_3 та спільно 14.07.2024 приблизно о 23.00 год. прибули на місце події, де умисно, протиправно, усвідомлюючи суспільну небезпечність своїх дій та бажаючи їх настання, *з корисливих мотивів*, пересвідчившись у тому, що вищезазначений автомобіль перебуває у технічно несправному стані, оскільки відсутня акумуляторна батарея та заблоковані передні гальмівні колодки керма, шляхом штовхання перемістили автомобіль марки ВАЗ моделі 21063, державний номерний знак НОМЕР_1 , VIN НОМЕР_2, бежевого кольору, 1990 року випуску, власником якого, відповідно до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу серії НОМЕР_3 від 29.09.1995, є ОСОБА_6 та законним користувачем якого є ОСОБА_7 , у ліс ДП «Вінницька лісова науково-дослідницька станція», що за межами с. Приборівка, Турбівської ТГ, Вінницької області.

Після цього ОСОБА_3 спільно із ОСОБА_4 за допомогою заздалегідь заготовлених підручних засобів здійснили розукомплектування автомобіля на запчастини, які залишили на зберігання на місці події та з місця вчинення кримінального правопорушення зникли.

Своїми протиправними діями ОСОБА_3 та ОСОБА_4 завдали матеріальної шкоди потерпілому ОСОБА_7 на суму 41 927,92 грн.

Такі умисні дії ОСОБА_3 кваліфіковано за ч. 2 ст. 289 КК України, а саме незаконне заволодіння транспортним засобом за кваліфікуючими ознаками, вчинене за попередньою змовою групою осіб.

Такі умисні дії ОСОБА_4 кваліфіковано за ч. 2 ст. 289 КК України, а саме незаконне заволодіння транспортним засобом за кваліфікуючими ознаками, вчинене за попередньою змовою групою осіб**.**

Допитаний в судовому засіданні обвинувачений ОСОБА_3 свою винуватість у вчиненні інкримінованого йому кримінального правопорушення визнав у повному обсязі за обставин вказаних в обвинувальному акті, які підтвердив суду, не заперечував правову кваліфікацією вчиненого ним діяння, у вчиненому щиро розкаявся, вказав, що зробив належні висновки, а також добровільно, спільно із ОСОБА_4 , відшкодував завдану потерпілому шкоду у повному обсязі, просив суд суворо його не карати.

Допитаний в судовому засіданні обвинувачений ОСОБА_4 свою винуватість у вчиненні інкримінованого йому кримінального правопорушення визнав у повному обсязі за обставин вказаних в обвинувальному акті, які підтвердив суду, не заперечував правову кваліфікацією вчиненого ним діяння, у вчиненому щиро розкаявся, вказав, що робив для себе належні висновки, зазначив, що у подальшому не буде вчиняти протиправних дій стосовно чужого майна, а також підтвердив, що добровільно, спільно із ОСОБА_3 відшкодував завдану потерпілому шкоду у повному обсязі, просив суд суворо його не карати.

Потерпілий ОСОБА_7 у судове засідання не з`явився, надав заяву про розгляд кримінального провадження у його відсутність, відповідно до якої зазначив, що матеріальних та моральних претензій не має, при призначенні покарання покладається на розсуд суду.

Суд переконався, що показання обвинувачених ОСОБА_3 та ОСОБА_4 є послідовними, логічними, а тому не викликають сумніву щодо правильності розуміння обвинуваченими змісту обставин кримінального правопорушення, добровільності та істинності їх позиції.

Ураховуючи те, що обвинувачені визнали свою винуватість та, беручи до уваги, що інші учасники судового провадження не оспорюють фактичних обставин кримінального провадження, і судом також встановлено, що учасники судового розгляду розуміють правильно зміст цих обставин, не має сумніву у добровільності їх позиції, роз`яснивши, що у такому випадку вони будуть позбавлені права оскаржити ці обставини в апеляційному порядку, суд визнав недоцільним дослідження доказів стосовно тих фактичних обставин кримінального провадження, які ніким не оспорюються, що узгоджується з положеннями ч.3 ст.349 КПК України.

Суд вважає доведеною винуватість обвинувачених ОСОБА_3 та ОСОБА_4 у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст.289 КК України, тобто незаконне заволодіння транспортним засобом за кваліфікуючими ознаками, вчинене за попередньою змовою групою осіб.

Призначаючи вид та міру покарання обвинуваченим, суд керується положеннями ст.65 КК України, враховує характер і ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, особу обвинуваченого та обставини, що пом`якшують та обтяжують покарання.

Судом встановлено, що ОСОБА_3 та ОСОБА_4 скоїли кримінальне правопорушення, яке відповідно дост. 12 КК України відноситься до категорії тяжких злочинів.

Відповідно до ст. 66 КК України обставинами, які пом`якшують покарання обвинуваченого ОСОБА_3 суд визнає щире каяття, активне сприяння розкриттю кримінального правопорушення та добровільне відшкодування завданого збитку.

Обставини, що обтяжують покарання обвинуваченого ОСОБА_3 , відповідно до ст. 67 КК України, судом не встановлено.

Судом також враховується, що ОСОБА_3 має на утриманні двох малолітніх дітей, працевлаштований, на обліку у лікаря психіатра та нарколога не перебуває, в силу статті 89 КК України раніше не судимий.

Відповідно до ст. 66 КК України обставинами, які пом`якшують покарання обвинуваченого ОСОБА_4 суд визнає щире каяття, активне сприяння розкриттю кримінального правопорушення та добровільне відшкодування завданого збитку.

Обставини, що обтяжують покарання обвинуваченого ОСОБА_4 , відповідно до ст. 67 КК України, судом не встановлено.

Судом також враховується, що ОСОБА_4 має на утриманні п`ятьох дітей, не працевлаштований, на життя заробляє тимчасовими заробітками, за місцем проживання негативно не характеризується, на обліку у лікаря психіатра та нарколога не перебуває, в силу статті 89 КК України раніше не судимий.

Обираючи обвинуваченому ОСОБА_3 вид та міру покарання, суд виходить із встановленої ст. 50 КК України, його мети кари, виправлення та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень, заснованої на вимогах виваженості, справедливості та індивідуалізації покарання, при цьому враховує визначеніст.65 КК України загальні засади призначення покарання

стосовно обставин цієї справи, ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, особу винного, обставини, що пом`якшують та обтяжують покарання, відсутності тяжких наслідків від вчиненого кримінального правопорушення, тому суд вважає, що необхідним і достатнім для виправлення і попередження вчинення обвинуваченим нових кримінальних правопорушень буде покарання передбачене санкцією частини статті, за якою інкриміновано його діяння у виді позбавлення волі на певний строк, із застосуванням положень ст. 69-1 КК України.

При цьому, з урахуванням тяжкості вчиненого ОСОБА_3 кримінального правопорушення, особи винного та інших обставин кримінального провадження, суд дійшов висновку про можливість виправлення засудженого без відбування покарання та ізоляції від суспільства, а тому приймає рішення про звільнення його від відбування покарання з випробуванням відповідно до ст.75 КК України із покладенням обов`язків, що передбачені ст.76 КК України.

На переконання суду, іспитовий строк сприятиме формуванню у ОСОБА_3 звички законослухняної поведінки і не бажання в майбутньому повторювати дії, які мають наслідком встановлення зазначених обмежень.

Обираючи обвинуваченому ОСОБА_4 вид та міру покарання, суд виходить із встановленої ст. 50 КК України, його мети кари, виправлення та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень, заснованої на вимогах виваженості, справедливості та індивідуалізації покарання, при цьому враховує визначені ст. 65 КК України загальні засади призначення покарання стосовно обставин цієї справи, ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення, особу винного, обставини, що пом`якшують та обтяжують покарання, відсутності тяжких наслідків від вчиненого кримінального правопорушення, тому суд вважає, що необхідним і достатнім для виправлення

і попередження вчинення обвинуваченим нових кримінальних правопорушень буде покарання передбачене санкцією частини статті, за якою інкриміновано його діяння у виді обмеження волі на певний строк, із застосуванням положень ст. 69-1 КК України.

При цьому, з урахуванням тяжкості вчиненого ОСОБА_4 кримінального правопорушення, особи винного та інших обставин кримінального провадження, суд дійшов висновку про можливість виправлення засудженого без відбування покарання та ізоляції від суспільства, а тому приймає рішення про звільнення його від відбування покарання з випробуванням відповідно до ст.75 КК України із покладенням обов`язків, що передбачені ст.76 КК України.

На переконання суду, іспитовий строк сприятиме формуванню у ОСОБА_4 звички законослухняної поведінки і не бажання в майбутньому повторювати дії, які мають наслідком встановлення зазначених обмежень.

Підстав для застосування ст. 69 КК України суд не вбачає.

Цивільний позов у кримінальному провадженні не заявлявся.

Питання про речові докази та процесуальні витрати суд вирішує в порядку ст.ст. 100, 124 КПК України.

Судом встановлено, що в ході досудового розслідування даного кримінального провадження було вжито заходів забезпечення кримінального провадження шляхом накладення арешту на майно за ухвалою слідчого судді Липовецького районного суду Вінницької області від 24.07.2024, питання про яке суд вирішує відповідно до ст.174 КПК України.

Запобіжний захід стосовно обвинувачених в рамках цього кримінального провадження не застосовувався.

Керуючись ст. ст. 65, 69-1 КК України, ст. ст. 100, 124, 174, 368, 370, 374, 376 КПК України , суд,

УХВАЛИВ:

ОСОБА_3 визнати винуватим у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст.289 КК України та призначити йому покарання у виді позбавлення волі строком на 5 (п`ять) років.

На підставі ст.75 КК України, звільнити ОСОБА_3 від відбування призначеного покарання, якщо він протягом іспитового строку, тривалістю в 1 (один) рік не вчинить нового злочину та виконає покладені на нього обов`язки.

Згідно ст.76ч.1п.1,2КК України покласти на ОСОБА_3 наступні обов`язки: періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації; повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи або навчання.

Початок іспитового строку рахувати з моменту проголошення вироку.

ОСОБА_4 визнати винуватим у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст.289 КК України та призначити йому покарання у виді позбавлення волі строком на 5 (п`ять) років.

На підставі ст.75 КК України, звільнити ОСОБА_4 від відбування призначеного покарання, якщо він протягом іспитового строку, тривалістю в 1 (один) рік не вчинить нового злочину та виконає покладені на нього обов`язки.

Згідно ст.76ч.1п.1,2ККУкраїни покласти на ОСОБА_4 наступні обов`язки: періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації; повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи або навчання.

Початок іспитового строку рахувати з моменту проголошення вироку.

Речові докази повернути законному володільцю ОСОБА_7 , ІНФОРМАЦІЯ_3 , скасувавши арешт на майно накладений ухвалою слідчого судді Липовецького районного суду Вінницької області від 24.07.2024.

Стягнути з ОСОБА_3 на користь держави документально підтверджені витрати на залучення експертів в сумі 5 074 (п`ять тисяч сімдесят чотири) грн 30 коп.

Стягнути з ОСОБА_4 на користь держави документально підтвердженні витрати на залучення експертів в сумі 5 074 (п`ять тисяч сімдесят чотири) грн 30 коп.

Судове рішення суду першої інстанції не може бути оскаржене в апеляційному порядку з підстав заперечення обставин, які ніким не оспорювалися під час судового розгляду і дослідження яких було визнано судом недоцільним відповідно до положень частини третьої статті 349 КПК України.

Апеляційна скарга може бути подана на вирок протягом тридцяти днів з дня його проголошення.

Вирок, якщо інше не передбачено цим Кодексом, набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги, якщо таку скаргу не було подано. У разі подання апеляційної скарги вирок, якщо його не скасовано, набирає законної сили після прийняття рішення судом апеляційної інстанції.

Учасники судового провадження мають право отримати в суді копію вироку. Обвинуваченому та прокурору копія вироку вручається негайно після його проголошення. Учаснику судового провадження, який не був присутнім в судовому засіданні, копія судового рішення надсилається не пізніше наступного дня після ухвалення.

Суддя ОСОБА_8

Справа № 163/2516/24

Провадження № 1-кп/163/253/24

ЛЮБОМЛЬСЬКИЙ РАЙОННИЙ СУД ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

ВИРОК

ІМЕНЕМ УКРАЇНИ

02 грудня 2024 року Любомльський районний суд Волинської області[5]

в складі головуючого судді ОСОБА_1

з участю секретаря ОСОБА_2 ,

прокурора ОСОБА_3 ,

обвинуваченого ОСОБА_4 ,

захисника ОСОБА_5 ,

розглянувши у відкритому судовому засіданні в приміщенні суду в місті Любомль Ковельського району Волинської області кримінальне провадження № 12024030560000446 про обвинувачення

ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , уродженця села Куснища Ковельського (колишнього Любомльського) району Волинської області, проживаючого без реєстрації місця проживання по АДРЕСА_1 , українця, громадянина України, середньої освіти, неодруженого, непрацюючого, судимого 10 червня 2019 року Шацьким районним судом Волинської області за ч.1 ст.185, ч.1 ст.357 КК України до 2 років позбавлення волі, 05 серпня 2019 року Ковельським міськрайонним судом Волинської області за ч.2 ст.185, ч.3 ст.357 КК України до 2 років 2 місяців позбавлення волі, 04 липня 2022 року Ковельським

[5] Врок Любомльського районного суду Волинської області від 02 грудня 2024 року 163/2516/24. URL https://reyestr.court.gov.ua/Review/123591653

міськрайонним судом Волинської області за ч.2 ст.185 КК України до 4 місяців арешту,

у вчиненні злочину, передбаченого ч.2 ст.289 КК України,

в с т а н о в и в :

ОСОБА_4 близько 00:22 години 01 жовтня 2024 року, перебуваючи в стані алкогольного сп`яніння, на території бази відпочинку « ІНФОРМАЦІЯ_2 », що по АДРЕСА_2 , під приводом відпочинку в салоні транспортного засобу заволодів ключами від замка запалювання цього автомобіля і умисно, з корисливих мотивів шляхом увімкнення замка запалювання та приведення в дію двигуна, повторно незаконно заволодів належним ОСОБА_6 автомобілем «Фольксваген», номерний знак НОМЕР_1 , номер кузова НОМЕР_2 , перемістивши його у просторі із АДРЕСА_2 , чим заподіяв потерпілому ОСОБА_6 майнову шкоду на суму 137 741 гривень.

Обвинувачений ОСОБА_4 в судовому засіданні свою вину за інкримінованим обвинуваченням визнав повністю.

Потерпілий ОСОБА_6 подав до канцелярії суду заяву, в якій зазначив, що заподіяна шкода ньому відшкодована.

Обвинувачений в судовому засіданні заявив, що не оспорює і визнає доведеними спосіб, час, місце вчинення злочину та фактичні обставини обвинувачення.

За таких обставин при згоді сторін кримінального провадження суд дослідив докази в порядку ч.3 ст.349 КПК України і дійшов висновку, що винуватість ОСОБА_4 у незаконному заволодінні транспортним засобом, вчиненому повторно, повністю доведена, а надана органом досудового розслідування кваліфікація його дій за ч.2 ст.289 КК України є правильною.

Обираючи міру покарання обвинуваченому, суд враховує характер і тяжкість вчиненого ним злочину, особу обвинуваченого, обставини, що пом`якшують та обтяжують покарання.

До пом`якшуючих обставин суд відносить те, що обвинувачений щиро кається у вчиненому, активно сприяв розкриттю кримінального правопорушення.

До обтяжуючих обставин суд відносить вчинення злочину в стані алкогольного сп`яніння.

Враховуючи наведене, суд приходить до висновку, що покарання обвинуваченому слід призначити в межах закону, за яким він притягується до кримінальної відповідальності, у вигляді реального позбавлення волі. Таке покарання буде достатнім і необхідним для попередження вчинення ним нових кримінальних правопорушень і його виправлення як особи неодноразово судимої за злочини проти власності, а призначення покарання з випробуванням не буде відповідати характеру та тяжкості вчиненого злочину і принципам законності та справедливості.

Долю речових доказів належить вирішити згідно зі ст.100 КПК України.

Цивільний позов по справі не заявлений.

На підставі ст.124 КПК України судові витрати на проведення експертизи слід покласти на обвинуваченого.

Щодо обвинуваченого обрано запобіжний захід у вигляді тримання під вартою. Клопотання про скасування чи зміну такого заходу не заявлено, тому такий захід слід залишити до набрання вироком законної сили.

Керуючись ст.ст.373, 374, ч.15 ст.615 КПК України, **суд**

у х в а л и в :

ОСОБА_4 визнати винуватим у вчиненні злочину, передбаченого ч.2 ст.289 КК України, і за цим законом призначити йому покарання у вигляді 5 (п`яти) років позбавлення волі.

Строк відбуття покарання ОСОБА_4 рахувати з 25 жовтня 2024 року відповідно до ухвали Любомльського районного суду від 25 жовтня 2024 року про обрання запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою.

Речові докази:

автомобіль "Фольксваген", номерний знак НОМЕР_1 , номер кузова НОМЕР_2 , який знаходиться на спец майданчику відділенням поліції № 1 (АДРЕСА_3 , надати потерпілому ОСОБА_6 в повне розпорядження, знявши накладений 02 жовтня 2024 року слідчим суддею Любомльського районного суду Волинської області арешт;

свідоцтво про реєстрацію автомобіля "Фольксваген", номерний знак НОМЕР_1 , яке знаходиться при матеріалах кримінального провадження № 12024030560000446, повернути потерпілому ОСОБА_6 в повне розпорядження;

оптичні носії інформації - DVD-R із відеозаписами, які зберігаються при матеріалах кримінального провадження № 12024030560000446, залишити при матеріалах цього провадження.

Стягнути із ОСОБА_4 в користь держави 2387 (дві тисячі триста вісімдесят сім) гривень 70 копійок судових витрат на проведення судової транспортно-товарознавчої експертизи.

Запобіжний захід обвинуваченому ОСОБА_4 до вступу вироку в законну силу залишити попередній - тримання під вартою.

Вирок набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги, якщо таку скаргу не було подано.

У разі подання апеляційної скарги вирок, якщо його не скасовано, набирає законної сили після ухвалення рішення судом апеляційної інстанції.

Вирок може бути оскаржений в апеляційному порядку до Волинського апеляційного суду протягом 30 днів із дня його проголошення, а засудженим протягом 30 днів з дня вручення копії даного вироку через Любомльський районний суд.

Копію вироку негайно після його проголошення вручити обвинуваченому та прокурору.

Головуючий : суддя ОСОБА_1

Провадження № 282/616/23

ВИРОК Провадження № 1-кп/0274/392/24

І м е н е м У к р а ї н и

22.08.2024 року м. Бердичів

Бердичівський міськрайонний суд Житомирської області в складі[6]:

головуючого - судді . . . . . ОСОБА_1

за участі секретаря судового засідання . . . . ОСОБА_2 ,

розглянувши у відкритому судовому засіданні кримінальне провадження № 282/616/23 про обвинувачення

ОСОБА_3 , ІНФОРМАЦІЯ_1 , уродженця с. Филинці Любарського (на даний час Житомирського) району Житомирської області, громадянина України, з професійно-технічною освітою, неодруженого, не працює, зареєстрованого та проживаючого в АДРЕСА_1 , раніше не судимого,

за ч. 2 ст. 289 КК України,

ОСОБА_4 , ІНФОРМАЦІЯ_2 , уродженця с. Кутище Любарського (на даний час Житомирського) району Житомирської області, громадянина України, з базовою загальною середньою освітою, учня 2 курсу Любарського професійного ліцею, зареєстрованого та проживаючого в АДРЕСА_2 , раніше не судимого,

за ч. 2 ст. 289 КК України,

за участі

прокурора . . . . . ОСОБА_5

потерпілого . . . . . ОСОБА_6

[6] Врок Бердичівського міськрайонного суду Житомирської області від 22.08.2024 року № 282/616/23 . URL https://reyestr.court.gov.ua/Review/121154323

захисника . . . . . ОСОБА_7

законного представника обвинуваченого . . ОСОБА_8

обвинувачених . . . . . ОСОБА_3 , ОСОБА_4 ,

в с т а н о в и в :

28 квітня 2023 року близько 01 години 49 хвилин, у нічний час доби ОСОБА_3 за попередньою змовою із ОСОБА_4 , керуючись *корисливим мотивом,* умислом, який був спільний та взаємоузгоджений, на незаконне заволодіння транспортній засобом - мотоциклом марки Lifan LF 175-10M, р/н НОМЕР_1 , зеленого кольору, 2022 року випуску, власником якого є ОСОБА_6 , діючи протиправно, тобто усвідомлюючи суспільно небезпечний характер свого діяння та його суспільно небезпечні наслідки і бажаючи їхнього настання, прибули до домогосподарства, що за адресою: АДРЕСА_3 , де ОСОБА_3 на виконання вказаного задуму залишився на АДРЕСА_3 і спостерігав, щоб їхні дії з ОСОБА_4 не були викриті сторонніми особами, а ОСОБА_4 , скориставшись відсутністю власника та інших осіб, які б могли викрити його дії, шляхом вільного доступу проник на територію даного домогосподарства, звідки за допомогою фізичної сили вивів вказаний вище мотоцикл за межі домогосподарства та разом з ОСОБА_3 залишив місце події.

З метою приховування слідів вчинення кримінального правопорушення ОСОБА_3 та ОСОБА_4 заховали транспортний засіб - мотоцикл марки Lifan LF 175-10M, р/н НОМЕР_1 , зеленого кольору, 2022 року випуску, на території домогосподарства ОСОБА_4 , що d АДРЕСА_2 .

У результаті незаконного заволодіння транспортним засобом - мотоциклом марки Lifan LF 175-10M, р/н НОМЕР_1 , зеленого кольору, потерпілому ОСОБА_6 було завдано матеріальної шкоди.

Кримінальна відповідальність за злочин, у вчиненні якого визнаються винуватими ОСОБА_3 та ОСОБА_4 , передбачена ч. 2 ст. 289 КК України.

В судовому засіданні **обвинувачений ОСОБА_3** свою вину у вчиненні інкримінованого йому злочину визнав повністю та показав, що число не скаже, у теплу пору 2023 року зустрілися з ОСОБА_9 , сиділи говорили. ОСОБА_9 показав на телефоні фото мотоцикла потерпілого. У розмові спільно вирішили його викрасти, мали на меті розібрати на запчастини, продати і отримати кошти. У вечірній час поїхали у Чорторию. Підійшли до хвіртки домоволодіння потерпілого, територія якого була повністю огороджена, не освітлювалася, на території знаходилося й інше майно, зокрема, й інший мотоцикл. ОСОБА_9 пішов на територію, а він відійшов і спостерігав, щоб ніхто не йшов і не помітив їхні дії. Деревенько вивів мотоцикл «Ліфан» і вони пішли. Їхні дії ніхто не бачив. Потім поїхали у с. Кутище, загнали мотоцикл до домоволодіння ОСОБА_9 . У скоєному він кається, обіцяє більше такого не робити, просить суворо не карати.

Обвинувачений ОСОБА_4 свою вину у вчиненні інкримінованого йому злочину також визнав повністю та показав, що він вийшов на стадіон, там був ОСОБА_10 , який приїхав до сестри, спілкувалися. Він вчився у ОСОБА_11 коледжі і бачив потерпілого. У Інтернеті побачив, що потерпілий виставив на продаж мотоцикл. У спілкуванні з ОСОБА_12 показав фото цього мотоциклу, зговорилися поїхати і викрасти цей мотоцикл. Близько 23 години на його власному мотоциклі поїхали у Нову Чорторию. Залишили мотоцикл біля гуртожитку, через парк пройшли до домоволодіння потерпілого. Це було за північ. Він зайшов на територію, вивів мотоцикл, ОСОБА_12 спостерігав, що їх ніхто не викрив. Викрадений мотоцикл провели з метрів 500, потім завели та поїхали назад на ОСОБА_13 . На другий день мотоцикл вилучила міліція з закинутого домоволодіння навпроти його будинку, мотоцикл вони не розбирали. Перед потерпілим він вибачався, відшкодовували збитки. У

скоєному кається, обіцяє, що такого більше робити не буде, просить призначити покарання пом`якше.

Крім повного визнання вини обвинуваченими, їхня винуватість також підтверджується сукупністю й інших зібраних та досліджених у судовому засіданні доказів

Так, допитаний **потерпілий ОСОБА_6** пояснив суду, що на час подій він спав у себе вдома, був один. Вночі ніяких шумів не чув. Зранку прокинувся, на той час у нього була виробнича практика у коледжі і він кожного ранку на своєму мотоциклі їздив на поле. Мотоцикл стояв у нього на подвір`ї, біля гаража, під навісом, там де знаходяться й інші речі, ключі запалення були у замку запалення, раніше випадків крадіжок не було. Вийшовши, виявив зникнення мотоцикла. Обдзвонив друзів, думаючи, що можливо невдалий жарт, оббігав місцину. Потім згадав, що є ж камери відеоспостереження, подивився, побачив, як близько 01 ночі викрадаються мотоцикл. Викликав поліцію. У подальшому надіслав відео до коледжу, магазинів, щоб можливо впізнали крадіїв. З коледжу подзвонили і сказали, що схожий на Деревенька. Поліцейські його мотоцикл знайшли, не був демонтованим, лише подряпина на баці. Збитки обвинувачений ОСОБА_14 з дідом відшкодовували, 10000 грн, будь-яких претензій до обвинувачених не має. При призначенні покарання обвинуваченим просить не позбавляти тих волі, підтримує запропоновану прокурором умовну міру.

Крім того, винуватість ОСОБА_3 , ОСОБА_4 також підтверджується:

*даними **протоколу прийняття заяви про кримінальне правопорушення та іншу подію від 28.04.23**, з якого видно, що попереджений про кримінальну відповідальність за завідомо неправдиве повідомлення про вчинення злочину ОСОБА_6 заявив, що 28.04.23 близько 02 год. невідомі особи

з території його домоволодіння по АДРЕСА_3 здійснили угон мотоцикла марки Lifan LF 175-10M зеленого кольору (т. 1, а.п. 9-10);

*наданою потерпілим копією **свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу НОМЕР_2** на належний йому транспортний засіб марки Lifan LF 175-10M, р/н НОМЕР_1 , зеленого кольору, 2022 року випуску (т. 1, а.п. 20);

*даними **протоколу огляду місця події від 28.04.23 з ілюстративною таблицею та планом-схемою до нього**, під час якого зафіксовано місце скоєння злочину -оглянуто територію огородженого домоволодіння АДРЕСА_3. В ході огляду зафіксовано місце розташування мотоцикла до викрадення (т. 1, а.п. 12-16);

*даними **протоколу огляду місця події від 28.04.23 з ілюстративною таблицею до нього**, при проведенні якого на ділянці місцевості навпроти місця проживання ОСОБА_4 по АДРЕСА_2 вилучено викрадений у потерпілого мотоцикл марки Lifan LF 175-10M, р/н НОМЕР_1 , зеленого кольору. В ході огляду виявлено та вилучено, серед іншого, запаховий слід (т. 1, а.п. 25-29);

*даними **протоколу отримання зразків для експертизи від 02.05.23**, в ході якого у ОСОБА_4 відібрано зразок запахової інформації (т. 1, а.п. 44);

*даними **протоколу огляду речового доказу від 03.05.23**, а саме DVD-R-диску з відеозаписом з камер спостереження домогосподарства по АДРЕСА_3 , на якому зафіксовано як о 01.49 двоє молодих чоловіків підходять до домогосподарства потерпілого, після чого один з них у зелених чоботях, заходить на територію та виводить мотоцикл (т. 1, а.п. 50-53);

*даними **висновку судової транспортно-товарознавчої експертизи № СЕ-19/106-23/5825-АВ від 08.05.23**, відповідно до якого ринкова вартість мотоцикла LifanLF175-10M,р/н НОМЕР_1 , станом на 28.04.23 складає 48087 грн 50 коп. (т. 1, а.п. 64-70);

*даними **висновку судової одорологічної експертизи № СЕ-19/106-23/5839-БД від 29.05.23**, відповідно до якого на вилученому 28.04.23 сидінні мотоцикла наявні запахові сліди ОСОБА_4 , порівняльні зразки якого вилучені у вигляді запахової інформації на марлевий тампон, який замотаний у фольгу (т. 1, а.п. 76-82).

Суд не покладає в основу вироку та визнає неналежними доказами дані **протоколів отримання зразків для експертизи від02.05.23** (т. 1, а.п. 45, 46, 48), **висновку судової дактилоскопічної експертизи № СЕ-19/106-23/5874-Д від 11.05.23** (т. 1, а.п. 87-105), оскільки жодних даних про обставини, що підлягають доказуванню у цьому кримінальному провадженні, протоколи, висновок не містять.

Також суд визнає *недопустимими* доказами та не покладає у основу рішення як докази дані **протоколів проведення слідчого експерименту від 30.05.23 за участі підозрюваних ОСОБА_15 та ОСОБА_3 (т. 1, а.п. 184-187, 188-190)**, оскільки вказані докази отримані не у порядку, встановленому Кримінальним процесуальним кодексом України, зокрема відповідно до ч. 6 ст. 240 КПК України про проведення слідчого експерименту слідчий складає протокол згідно з вимогами цього Кодексу. Крім того, у протоколі докладно викладаються умови і результати слідчого експерименту. Відповідно ж до ч. 1 ст. 104 КПК України у випадках, передбачених цим Кодексом, хід і результати проведення процесуальної дії фіксуються у протоколі. Законодавцем передбачено єдине виключення щодо не фіксування такого ходу і результатів текст показань може не вноситися до відповідного протоколу допиту, якщо він фіксується за допомогою технічних засобів. У будь-якому іншому випадку у протоколі (не на диску), в тому числі при проведенні слідчих експериментів, обов`язково має бути викладено хід і результати дії. У вказаних же вище протоколах проведення слідчих експериментів такий хід і

результати взагалі не викладені (слідчий у тексті протоколу лише зробив відмітку про те, що слідча дія зафіксована на відеозапис, і взагалі не описано ні показання, ні сам хід слідчої дії), однак і слідчий, і прокурор вказані вище вимоги закону проігнорували. У деяких, виключних, випадках відповідно до практики Верховного Суду дозволяється виключення і можливість використання даних з відеоносію, однак у цій справі суд підстав для такого виключення не вбачає.

В судовому засіданні законний представник **ОСОБА_8** показала, що обвинувачений ОСОБА_4 є її сином. Зараз син проживає з дідом, так сталося, що її мати хворіла, син звик жити з бабусею і дідусем, потрібно було доглядати бабусю. Вона ж зараз проживає окремо з іншою сім`єю, але з сином у них постійне спілкування, вона його забезпечує матеріально, як і батько, син не мав ні у чому потреби. Серед друзів сина осіб, які притягувалися б до відповідальності, немає, син також ніколи не притягувався до відповідальності, скарг на нього не було. Після подій син змінив поведінку на краще, сам підробляє на власні потреби, крім їхнього забезпечення, сумлінніше ставиться до своєї поведінки. Вона думає, що з дідом вони зможуть забезпечити належну поведінку сина.

За клопотанням прокурора, проти задоволення якого не заперечили інші учасники судового розгляду, суд визнав недоцільним дослідження інших доказів щодо фактичних обставин, які ніким не оспорюються.

Оцінивши ж наведені докази в їхній сукупності, суд вважає винуватість обвинувачених ОСОБА_3 , ОСОБА_4 доведеною повністю та кваліфікує їхні дії **за ч. 2 ст. 289 КК України**, як незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене за попередньою змовою групою осіб, поєднане з проникненням у сховище.

Обставинами, що пом`якшують покарання обвинуваченим, суд визнає: щире каяття, активне сприяння розкриттю злочинів, а обвинуваченому ОСОБА_4 ще й добровільне відшкодування завданого збитку та вчинення злочину неповнолітнім.

Обставин, які б обтяжували покарання обвинуваченим, суд не встановив.

При призначенні покарання обвинуваченим суд керується загальними засадами призначення покарання, визначеними у ст. 65 КК України, і враховує ступінь тяжкості вчиненого ними злочину, дані про особи винних та обставини, що пом`якшують і обтяжують їхнє покарання.

Відповідно до ст. 12 КК України кримінальне правопорушення, передбачене ч. 2 ст. 289 КК України, є тяжким злочином.

Обвинувачений ОСОБА_3 раніше не судимий, проживає з батьком, мама померла, за місцем проживання характеризується як спокійний, ввічливий, трудолюбивий, має багато друзів, бере активну участь у громадському житті села.

Обвинувачений ОСОБА_4 також раніше не судимий, проживає з дідом, за місцем проживання характеризується з задовільної сторони, як трудолюбивий, має друзів, відсутні компрометуючі відомості. Відповідно до висновку органу пробації за результатами складення досудової доповіді, де враховані вказані вище обставини, а також те, що ОСОБА_4 має низький рівень ризику вчинення повторного кримінального правопорушення, виправлення обвинуваченого може бути досягнуто з застосуванням покарання, яке не пов`язане з позбавленням чи обмеженням волі.

З урахуванням наведеного, зокрема характеру суспільно небезпечного діяння, вчиненого обвинуваченими, беручи до уваги санкцію статті закону про кримінальну відповідальність, суд призначає їм покарання у виді позбавлення волі без конфіскації майна. Враховуючи думку потерпілого, який просить не

позбавляти волі, беручи до уваги, що обвинувачені на час скоєння злочину є не судимими, щиро розкаялися, активно сприяли розкриттю злочину, суд з врахуванням думок учасників суд вважає можливим відповідно до ст.ст. 75, 104 КК України звільнити обвинувачених від відбування покарання з випробуванням, а щодо обвинуваченого ОСОБА_4 , який крім раніше вказаних обставин, що пом`якшують його покарання також добровільно відшкодував збиток, був та залишається неповнолітнім ще й застосувати з врахування прохання сторони обвинувачення положення ст. 69 КК України. На думку суду, саме визначені судом заходи примусу є необхідними для виправлення обвинувачених та запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень, як ними так і іншими особами.

Цивільний позов у провадженні не подано.

Процесуальні витрати, пов`язані із залученням експертів, підлягають стягненню з обвинувачених у рівній мір.

Підстав для обрання щодо обвинувачених запобіжних заходів, враховуючи поведінку обвинувачених на досудовому слідстві і судовому розгляді, відсутність клопотань з даного приводу, до набрання вироком законної сили суд не вбачає.

Керуючись статтями 373, 374 КПК України, суд

у х в а л и в :

ОСОБА_3 визнати винуватим у пред`явленому обвинуваченні у скоєнні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, та призначити йому покарання у виді позбавлення волі на строк 05 (п`ять) років без конфіскації майна.

На підставі ст. 75 КК України звільнити ОСОБА_3 від відбування покарання з випробуванням протягом 01 (одного) року 06 (шести) місяців іспитового строку, якщо він протягом визначеного судом строку не вчинить нового кримінального правопорушення і виконає покладені на нього обов`язки.

На підставі ст. 76 КК України зобов`язати ОСОБА_3 періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації та повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання та роботи або навчання; не виїжджати за межі України без погодження з уповноваженим органом з питань пробації; виконати заходи, передбачені пробаційною програмою «Зміна прокримінального мислення».

ОСОБА_4 визнати винуватим у пред`явленому обвинуваченні у скоєнні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, та з врахуванням ч. 1 ст. 69 КК України призначити йому покарання у виді позбавлення волі на строк 02 (два) роки 06 (шість) місяців без конфіскації майна.

На підставі статей 75, 104 КК України звільнити ОСОБА_4 від відбування покарання з випробуванням протягом 01 (одного) року іспитового строку, якщо він протягом визначеного судом строку не вчинить нового кримінального правопорушення і виконає покладені на нього обов`язки.

На підставі ст. 76 КК України зобов`язати ОСОБА_4 періодично з`являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації та повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання та навчання або роботи; не виїжджати за межі України без погодження з уповноваженим органом з питань пробації; виконати заходи, передбачені пробаційною програмою «Зміна прокримінального мислення».

Речові докази у кримінальному провадженні після набрання вироком законної сили:

мотоцикл марки Lifan LF 175-10M, р/н НОМЕР_1 , зеленого кольору, з сидінням, переданий на зберігання потерпілому ОСОБА_6 повернути власнику ОСОБА_6 ;

резинові чоботи зеленого кольору, які відповідно до постанови ст. слідчого від 01.05.23 передані на зберігання до кімнати зберігання речових

доказів ВП № 1 Житомирського РУП ГУНП в Житомирській області повернути законному володільцю ОСОБА_4 ;

DVD-R-диск з відеозаписом з камер спостереження домогосподарства по АДРЕСА_3 , який зберігається у матеріалах провадження залишити у матеріалах кримінального провадження.

Стягнути з ОСОБА_3 на користь держави 3864 грн. 88 коп. процесуальних витрат на залучення експертів при проведенні Житомирським НДЕКЦ МВС України судових транспортно-товарознавчої, одорологічної та дактилоскопічної експертиз (отримувач: ГУК у Жит. обл./ ТГ м. Житомир/24060300; банк отримувача: Казначейство України; код ЄДРПОУ: 37976485; рахунок НОМЕР_3 ; код класифікації доходів: 24060300).

Стягнути з ОСОБА_4 на користь держави 3864 грн. 88 коп. процесуальних витрат на залучення експертів при проведенні Житомирським НДЕКЦ МВС України судових транспортно-товарознавчої, одорологічної та дактилоскопічної експертиз (отримувач: ГУК у Жит. обл./ ТГ м. Житомир/24060300; банк отримувача: Казначейство України; код ЄДРПОУ: 37976485; рахунок НОМЕР_3 ; код класифікації доходів: 24060300).

Арешт, накладений відповідно до ухвали слідчого судді Любарського районного суду Житомирської області від 03.05.23 на мотоцикл марки Lifan LF 175-10M, р/н НОМЕР_1 , зеленого кольору, сидіння від вказаного мотоцикла, резинові чоботи зеленого кольору - скасувати.

Запобіжні заходи до набрання вироком законної сили щодо обвинувачених ОСОБА_3 , ОСОБА_4 - не застосовувати.

Вирок набирає законної сили після закінчення строку подання апеляційної скарги, якщо таку скаргу не було подано. У разі подання апеляційної скарги вирок, якщо він не скасований, набирає законної сили після ухвалення рішення судом апеляційної інстанції.

На вирок протягом тридцяти днів з дня проголошення може бути подана апеляційна скарга до Житомирського апеляційного суду через Бердичівський міськрайонний суд Житомирської області.

Копія вироку негайно після проголошення вручається обвинуваченим та прокурору. Учаснику, який не був присутнім в судовому засіданні, копія вироку надсилається не пізніше наступного дня після його ухвалення.

Головуючий – суддя ОСОБА_1

ДОДАТОК Б

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації: