

НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ: ПРОБЛЕМИ КВАЛІФІКАЦІЇ ТА ВДОСКОНАЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНОГО ЗАКОНУ

Безкровний Єгор В'ячеславович

курсант 3 курсу ФПФПКП

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Україна

Іванющенко Артур Вячеславович

курсант 3 курсу ФПФПКП

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Україна

Науковий керівник: Плахотний Артем Павлович

старший викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки, підполковник поліції

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Україна

***Анотація.** Стаття присвячена розгляду окремих питань за кримінальні правопорушення проти власності. Дослідження практики, розкриття та призначення покарання за кримінальне правопорушення в розділі XI Особливої частини Кримінального кодексу України. Розглянемо ст. 289 Кримінального кодексу України (Незаконне заволодіння транспортним засобом).*

***Ключові слова:** транспортний засіб; кримінальне правопорушення; кримінальний закон; транспорт; заволодіння транспортом; незаконне заволодіння транспортом.*

Постановка проблеми. Основною причиною цього правопорушення є матеріальний стан злочинців. Більшість осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами, мають низький рівень доходів і не можуть дозволити собі придбати власний автомобіль. Іншою причиною цього правопорушення є бажання злочинців продемонструвати свою вправність або силу. Також є ще причини як протиправні мотиви, деякі особи вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами з метою використання транспортного засобу для вчинення інших злочинів, таких як перевезення наркотиків або зброї, або для втечі з місця злочину.

Аналіз досліджень цієї проблеми. Незаконне заволодіння транспортним засобом є досить поширеним злочином в Україні. Основними причинами вчинення цього злочину є матеріальні проблеми, а також протиправні мотиви. Як наприклад дані Міністерства внутрішніх справ України, у 2022 році, було зафіксовано понад 10 000 випадків вчинення кримінального правопорушення, а саме ст 289 КК України.

Метою цієї статті. Є розгляд як проблемних питань кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом, так і наявних пропозицій щодо вдосконалення кримінально-правової заборони, присвяченої цьому злочину, а також висунення за результатами такого розгляду рекомендацій щодо поліпшення ст. 289 КК і практики її застосування.

Викладення основного матеріалу. Ст. 289 Кримінального кодексу України [8] (далі – КК) «Незаконне заволодіння транспортним засобом» досить активно застосовується на практиці. Так, у 2022 р. із 76 804 осіб, засуджених за скоєння злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту, 1881 особу було засуджено

саме за незаконне заволодіння транспортним засобом. У 2021 р. ці статистичні показники становили відповідно 73 659 та 1441 особу [1, с. 67]. Варто, однак, враховувати, що значна частина навіть зареєстрованих випадків скоєння злочину, передбаченого ст. 289 КК, не розкривається, відповідні провадження не направляються до суду, у зв'язку з чим особи, які вчинили цей злочин, залишаються безкарними. Такий невтішний стан речей неодноразово констатували фахівці Головного науковоекспертного управління Апарату Верховної Ради України (далі – ГНЕУ ВРУ), піддаючи критичній оцінці пропозиції різних суб'єктів законодавчої ініціативи щодо посилення покарання за некваліфіковане незаконне заволодіння транспортними засобами і справедливо вбачаючи основну проблему протидії цим посяганням не у м'якості покарання, а в ефективності діяльності правоохоронних органів. Не викликає сумнівів, що вказана ефективність не в останню чергу визначається якістю відповідної кримінально-правової заборони, усталеністю і передбачуваністю підходів до її тлумачення, однаковістю і стабільністю правозастосовної практики.

Незважаючи на належність проблематики кримінально-правової характеристики незаконного заволодіння транспортним засобом до числа активно досліджуваних у вітчизняній юридичній літературі (праці В.А. Звіряки, В.В. Ємельяненка, В.І. Касинюка, Р.Л. Максимовича, В.А. Мисливого, В.І. Осадчого, М.О. Свіріна, М.І. Хавронюка, Р.В. Щупаківського та ін.), чимало питань кваліфікації злочину, передбаченого ст. 289 КК[8], залишаються дискусійними, а доволі численні пропозиції характеризуються контраверсійністю. Активнішого залучення у доктринальний обіг потребують сформульовані Касаційним кримінальним судом у складі Верховного Суду (далі – ККС ВС) правозастосовні орієнтири в частині кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом.

Одразу зробимо застереження: оскільки, на наше переконання, місцезнаходження тієї чи іншої заборони в системі. Особливої частини КК не має вирішального впливу на її (заборони) ефективність, ми не вважаємо за потрібне відтворювати традиційні аргументи прибічників і супротивників перенесення статті про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом до розділу VI Особливої частини КК «Злочини проти власності»[8]. Соціальні кризові явища в країні сприяють утворенню організованих банд, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами[4].

Суспільна загроза, пов'язана з такими групами, зростає у воєнний період через значний ризик того, що зловмисники можуть мати доступ до вогнепальної зброї в рази більше[1]. Не виключаємо й альтернативний їхньому перенесенню варіант вирішення проблеми невідповідності, з одного боку, змісту окремих кримінально-правових заборон, та з іншого – назви розділу XI Особливої частини КК «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (інакше кажучи, невідповідності між родовим та безпосередніми об'єктами відповідних злочинів, включаючи передусім незаконне заволодіння транспортним засобом), а саме уточнення назви розділу XI Особливої частини КК. Поняття транспортного засобу як предмета розглядуваного злочину наводиться у примітці ст. 286 КК, розкривається у регулятивному законодавстві і, за загальним правилом, не викликає особливих труднощів у правозастосуванні [9]. Водночас слід відзначити, що до недавнього часу на практиці суперечливо вирішувалось питання про визнання транспортним засобом мопедів (це двоколісний транспортний засіб, який має двигун із робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигун потужністю до 4 кВт) і велосипедів із таким двигуном.

Частина вітчизняних правників дає на це питання негативну відповідь [2, с. 10; 3, с. 28; 4, с. 927]. Серед іншого звертається увага на те, що частину дефініції «транспортний засіб» сформульовано як відкритий перелік, а конкретизуюче поняття «мотоцикл», зміст якого розкривається в п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 зі змінами (далі – ПДР), обмежує зміст узагальнюючого термінологічного звороту «інші механічні транспортні засоби». На прикладі висвітлення 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 [5, с. 153–156]. У судовій практиці, однак, нині панує інший підхід до розглядуваного питання кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом. Фактично тут ми маємо справу з одним із тих, на жаль, численних випадків, коли звернення до різних способів і методів тлумачення КК дає змогу дійти різних висновків щодо розв'язання тих чи інших питань його застосування.

У п. 1.10 ПДР передбачено, що механічним є транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми, а також тролейбуси і транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. З огляду на це транспортний засіб з електродвигуном вважається механічним за умови, що потужність двигуна перевищує встановлену вказаним визначенням межу. Водночас для транспортних засобів із двигуном внутрішнього згоряння жодних обмежень щодо технічних характеристик не передбачено. ККС ВС вирішив, що будь-який транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою такого двигуна (незалежно від його робочого об'єму), належить до числа механічних транспортних засобів. Тому суд першої інстанції зробив обґрунтований висновок про те, що мопед із двигуном із робочим об'ємом 49 куб. см є транспортним засобом у розумінні примітки ст. 286 КК, а отже, має визнаватись предметом злочину, передбаченого ст. 289 КК [6].

Поняття транспортного засобу у статтях 286, 287, 289, 290 КК охоплює серед іншого маломоторні транспортні засоби, тобто мопеди, двоколісні транспортні засоби, які приводяться в рух за допомогою двигуна з робочим об'ємом до 50 куб. см або електродвигуна потужністю до 4 кВт (мопеди, скутери, електровелосипеди, інші малопотужні транспортні засоби), що доцільно відобразити в удосконаленій примітці ст. 286 КК [6, с. 191–193].

Продовжуючи аналізувати предмет злочину, передбаченого ст. 289 КК, відзначимо, що за цією статтею КК не може кваліфікуватись незаконне заволодіння розуккомплектованим (розібраним на запчастини) колишнім чи майбутнім транспортним засобом (його окремими агрегатами). У цьому разі діяння за наявності підстав може розцінюватись як певний злочин проти власності. Водночас на практиці постає питання, чи є предметом злочину, передбаченого ст. 289 КК, транспортний засіб, який на момент незаконного заволодіння ним перебував у технічно несправному стані, був не доукомплектованим (наприклад, не мав двигуна, гальм, колеса) чи не заправленим.

В юридичній літературі висловлено думку про те, що незаконне заволодіння транспортним засобом з іншою, ніж його обернення на користь винного або інших осіб, метою та його подальше знищення чи пошкодження має кваліфікуватись за

сукупністю злочинів, передбачених ст. 289 і ст. 194 КК [7, с. 212–213]. Така рекомендація, на наш погляд, не враховує як легальне визначення поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом» (закріплення у ч. 1 примітки ст. 289 КК «будь-якої мети» означає, що такою метою може бути серед іншого знищення або пошкодження транспортного засобу), так і конституційний принцип. Водночас слід мати на увазі, що незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане зі знищенням або пошкодженням іншого (тобто відмінного від транспортного засобу) чужого майна (наприклад, руйнується гараж, в якому розміщувався автомобіль), потребує (за наявності підстав) додаткової кваліфікації за ст. 194 КК [8].

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 [8], яка передбачає відповідальність за певний злочин проти власності.

Незаконне заволодіння транспортним засобом може набувати вигляду запуску двигуна, буксирування, штовхання, завантаження на інший транспортний засіб (наприклад, евакуатор або кузов вантажного автомобіля), примусового відсторонення водія від керування, примушування його до початку або продовження руху тощо. Тобто дію як ознаку об'єктивної сторони складу злочину, передбаченого ст. 289 КК, не слід зводити до отримання зловмисником можливості керувати транспортним засобом, використання останнього за прямим призначенням. Як слушно зазначається в літературі, момент закінчення угону не має залежати від того, за допомогою якої сили вдалось перемістити транспортний засіб.

Висновок. Законодавче визначення поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом» (ч. 1 примітки ст. 289 КК) варто вдосконалити за рахунок доповнення його вказівками на вилучення транспортного засобу поза волею власника (законного користувача) цього засобу і заволодіння чужим транспортним засобом. 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. Водночас нині не варто відмовлятися від прагматичного підходу законодавця, який в одному складі злочину, передбаченого чинною редакцією ст. 289 КК, поєднав ознаки розкрадання і не поєданого з корисливою метою угону транспортного засобу.

Список використаних джерел:

1. А. П. Плахотний, Є. В. Швець. Додаткові повноваження поліцейського в умовах воєнного стану. URL: https://scholar.google.com.ua/citations?view_op=view_citation&hl=uk&user=CZeC6c0AAAAJ&citation_for_view=CZeC6c0AAAAJ:0EnyYjriUFMC.
2. 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.
3. Христов О.Л. Протидія незаконним заволодінням транспортними засобами: криміналістичний аспект : монографія. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 148 с.
4. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. 10-те вид., переробл. та допов. Київ : ВД «Дакор», 2018. 1368 с.
5. Загинеї З. Кримінально-правова герменевтика: монографія. Київ: Видавничий дім «АртЕк», 2015. 380 с.

6. Постанова колегії суддів Першої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду від 1 березня 2018 р. Справа № 278/3362/15-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/72561267> (дата звернення: 27.02.2020).
7. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду від 20 грудня 2018 р. Справа № 196/1403/16-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/78979840> (дата звернення: 27.02.2020).
8. Кримінальний кодекс України. Закон України. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25-26, ст.131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.
9. Бородавко А.Ю, Котенко Т.А, Плахотний А.П. (2023). Щодо окремих питань розгляду кримінальних правопорушень проти життя та здоров'я особи в умовах воєнного стану. Матеріали конференцій МЦНД, (17.11.2023; Івано-Франківськ, Україна), 105–109. URL: <https://archive.mcnd.org.ua/index.php/conference-proceeding/article/view/815>.