

**Скибіцький Б. А.**

*Львівська комерційна академія,  
старший викладач кафедри кримінального права та процесу*

## **ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ ТА ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ТА ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН ЩОДО КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ**

**Ключові слова:** злочин, законодавство, кримінальна відповідальність, незаконне заволодіння транспортним засобом.

**Keywords:** *crime, legislation, criminal liability, misappropriation of vehicle.*

**Постановка проблеми.** У ст. 41 Конституції України зазначається, що ніхто не може бути протиправно позбавлений права власності. Право приватної власності є непорушним [1, 33]. Власність є предметом охорони кримінального законодавства України, зокрема, вона виступає додатковим безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого положенням розділу 11 Особливої частини Кримінального кодексу України “Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту”. У цьому розділі передбачено кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом.

Двадцяте століття, як відомо, ознаменовано особливо бурхливим розвитком автомобільного транспорту. В усьому світі автомобіль витіснив майже повністю гужовий (кінний) транспорт і став головним засобом перевезення пасажирів і вантажів.

Незаконне заволодіння транспортним засобом – це злочин, що посягає на безпеку руху та власність особи. У зв'язку з цим актуальним є теоретичне та практичне дослідження проблем кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. Важливою умовою безпечної роботи транспорту є дотримання всіма

особами встановленого порядку користування транспортними засобами, при якому використання певного транспортного засобу в сфері руху припустимо лише тими, хто має на це право. Порушуючи цей порядок, особа незаконно заволодіває транспортним засобом, чим створює загрозу для безпеки руху та позбавляє власника транспортного засобу можливості реалізувати свої права відносно нього.

**Мета.** Метою написання статті є дослідження розвитку законодавства України та зарубіжного досвіду про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом. У науці кримінального права питання про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом досліджувалося багатьма науковцями, та не у всьому досягнуто єдності.

**Аналіз останніх досліджень.** Питання відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом розглядалося в роботах таких авторів, як Р. В. Щупаківський, М. А. Єфимов, Ю. Ф. Іванов, В. А. Звіряка, В. І. Касинюк, М. Й. Коржанський, О. І. Коробеев, О. С. Кузьміна, Б. О. Куринов, Ю. І. Ляпунов, П. М. Матишевський, В. А. Мисливий, В. П. Пантелеєв, М. О. Свірі, В. І. Ткаченко, Є. В. Фесенко, В. М. Хомич, В. В. Ємельяненко та ін.

**Виклад основного матеріалу.** Слід зазначити, що спочатку у законодавстві не було спеціальної норми як “незаконне заволодіння транспортним засобом”, також не було норми з назвою “угон транспортних засобів”. У КК Української РСР 1940 року [3], КК УРСР 1962 року [5] та КК УРСР 1968 року [6] дана норма не була передбачена. Дії щодо незаконного заволодіння транспортним засобом кваліфікувались як хуліганство або злочини проти власності.

Розвиток транспорту в сучасному розумінні почався в 19 сторіччі, і він, як джерело підвищеної небезпеки, вимагав охорони його експлуатації від злочинних посягань. Вже кримінальне законодавство Російської імперії передбачало відповідальність за діяння, пов'язані з пошкодженням залізничного транспорту. 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.).

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 [11, 6-7].

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 атомототранспортних засобів”. Дана норма виглядала таким чином: “Угон атомототранспортних засобів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки – карається позбавленням волі на строк до одного року або виправними роботами на той же строк або штрафом у розмірі до ста карбованців.

Ті самі дії, вчинені повторно, – караються позбавленням волі на строк до трьох років або виправними роботами на строк до одного року” [7, 101–102].

КК Української РСР від 1 січня 1975 року не вніс жодних змін у дану статтю [8,102–103]. Уже КК УРСР від 1 квітня 1985 року були внесені суттєві доповнення у статтю 215-3 КК. Тепер вона отримала назву “Угон транспортних засобів” та виглядала таким чином: “Угон атомототранспортних 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” [9, 146].

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. Необхідно детальніше розглянути розвиток законодавства України про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, адже саме завдяки численним змінам даної статті, вона, на нашу думку, стала найбільш пристосованою, найбільш доцільною у теперішній час.

Транспортний засіб, як колись кінь, так і автомобіль, завжди були спокусливими предметами викрадення. Історія всіх слов’янських народів 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 Ярослава Мудрого передбачали покарання за викрадення коня, а ст. 12 – покарання за незаконне використання чужого коня. Коли в Україні починає діяти Кримінальний кодекс 1922 року, відповідальність за викрадення коней передбачалася п. 6 ст. 180 цього Кодексу, яка мала таку редакцію: “Викрадення коней чи великої рогатої худоби у трудового землеробного населення – карається позбавленням волі на строк не менше двох років”. 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.

31 липня 1927 року Постановою Всеукраїнського Центрального Виконавчого Комітету було введено в дію Кримінального кодексу УРСР 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 кодексу 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 [19, 12–15].

Після Другої світової війни боротьба з викраденням коней набула 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 [4]. До прийняття Верховною Радою України ст. 215-3 Кримінального кодексу в кримінальному законодавстві не було спеціальної статті, яка передбачала би кримінальну відповідальність за угон автотранспортних 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 і т.д.); як самоправство, коли потерпілому від даного злочину заподіювалась значна шкода протиправними діями винної особи.

Хотілося би більш детально зупинитись на кваліфікації за угон транспортного засобу як хуліганства. Як вже було раніше відмічено, не було спеціальної норми про угон транспортних засобів, і тому судові органи усіх союзних республік притягували осіб, які самовільно угнали транспортний засіб до відповідальності за хуліганство, а інколи навіть за викрадення державного чи колективного майна.

Професор Б. А. Курінов зазначає, що немає необхідності доводити що така кваліфікація була неточною, оскільки даний злочин суттєво відрізняється від хуліганства. Не завжди при самовільному угоні транспортного засобі в особи є хуліганські мотиви [15, 137]. До такої ж думки схиляється і професор Хоміч В. М., який вказує, що угону автотранспортних засобів, як правило, не притаманні

ознаки хуліганства, оскільки за своїм змістом і формою прояву ці дії зазвичай не виражають явної неповаги до суспільства. Лише у рідкісних випадках угон утворює склад хуліганства. І те, що такі дії особи кваліфікують як хуліганство за аналогією закону, невірно, оскільки це дуже віддалена аналогія, тому застосовувати її ні в якому разі не можна [18, 7–8].

Суттєвим недоліком у боротьбі з самовільним угоном транспортних засобів було і те, що судова практика йшла по шляху необґрунтовано широкого застосування до вказаних випадків закону про дрібне хуліганство. Така правова характеристика самовільного угону автотransпортних засобів не відображала реальний ступінь суспільної небезпеки цього злочину. Все це викликало численні і повністю обґрунтовані зауваження, а також призвело до фактичної безкарності осіб, які вчиняли подібні злочини.

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 [16, 35–38]. 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 [19, 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 склад складної дорожньої обстановки. Основним безпосереднім об'єктом цього злочину називалися безпека руху та експлуатація транспорту, додатковими – здоров'я, життя громадян та відносини власності [14, 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 наявності 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 [19, 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 [19, 16]. Указами Президії Верховної Ради України від 12 січня 1983 року і 1 серпня 1985 року кримінальна відповідальність за угон транспортних засобів була суттєво посилена [19, 15–16].

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 пропонується нова редакція ст. 215-3 КК України, а саме: стаття 215-3 називається “Незаконне заволодіння транспортним засобом”, яка передбачає, 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.



Крім того, досить детально конкретизуються підстави звільнення особи від кримінальної відповідальності, що повністю виключає можливість 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 пропонується 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 преїскуранти будь-яких прокатних фірм. Отже, викрадати чужий автомобіль буде з усіх поглядів не вигідно.

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” [10].

“Віковий ценз” суб’єкта цього злочину пропонується знизити до 14 років.

Основна мета запропонованого закону – 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 визначенні ознак складу злочину буде мати перевагу порівняно до таких оціночних понять, як, наприклад, мета крадіжки транспортного засобу, зазначена у законодавстві.

Забезпечуватимуть принцип 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 вважають, “будь-яке заволодіння чужим транспортним засобом є розкраданням”. Але з такою думкою не погоджуються. Її прибічники наводять 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 враховують 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. Не 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 буде провокувати злочинця до привласнення транспортного засобу, адже в будь-якому варіанті на нього чекатиме однакове покарання, вважають автори. Головне ж, що вилучення ст. 215-3 без одночасного прийняття еквівалентної норми призведе 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. Згідно із статистикою у 1996 році близько 1/3 злочинів, пов’язаних з незаконним заволодінням транспорту, кваліфікувалися за ст. 215-3 КК. Отже, якщо її вилучити з Кримінального кодексу і цим обмежитися, тисячі злочинних діянь можуть залишатися безкарними. По суті це буде “скорочення злочинності на папері”, крім того, залишається підґрунтя для спокуси слідчого будь-що довести корисливий мотив, шляхом тиску на обвинуваченого “вибивання показань” тощо.

Деякі юристи вважали, що склад злочину “незаконне заволодіння транспортним засобом” треба віднести до злочинів проти власності.

Законом України від 29 січня 1993 року встановлюється 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 [14, 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. Як зазначає Свірі М.О., таким чином з Кримінального кодексу було виключено поняття угону, як кримінально караного діяння [17, 75–79].

Хочемо не погодитися з думкою даного автора. 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.

15 квітня 2001 року був прийнятий новий Кримінальний кодекс України, в якому стаття 289 “незаконне заволодіння транспортним засобом” включається до Розділу XI “Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту”.

Боротьба з незаконним заволодінням транспортними засобами в Україні продовжує вестися та вдосконалюються її законодавчі засоби. 22 вересня 2005 року Верховна Рада України прийняла Закон України “Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України”, яким редакція цієї статті суттєво змінена, і вона стала саме такою, якою і є на теперішній час [19, 25-26].

З частини 1 ст. 289 КК України вилучені слова “з будь-якою метою”. У зв’язку із викладенням статті у новій редакції, мета при викраденні транспортного засобу жодного значення не має. Тобто не має значення чи особа хотіла викрасти автомобіль, чи просто покататися, її дії кваліфікуються однаково. Ми вважаємо, що це цілком доцільно, адже при існуванні статті про угон транспортних засобів було дуже багато зловживань зі сторони злочинців. Звичайно вони всі стверджували, що взяли автомобіль, щоб просто покататися і довести зворотнє було вкрай важко, особливо коли минув короткий проміжок часу і автомобіль жодних змін не зазнав.

Дуже важливим є вивчення та дослідження зарубіжного досвіду про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом. Дане питання у різних країнах вирішується неоднаково. А вивчаючи зарубіжний досвід та практику, можна виявити недоліки, які надалі не слід допускати в національному законодавстві, та позитивні сторони, які можна вдало впровадити.

Якщо подивитись на існуючу практику зарубіжних країн, то там ми не знайдемо різниці між угоном і крадіжкою. 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.

У Великобританії будь-яке використання транспортного засобу без дозволу власника або іншої уповноваженої особи розцінюється як замах на власність і кваліфікується як крадіжка [13].

Отже, законодавство деяких країн не має окремих спеціальних норм про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом чи його угоном. Немає таких норм у кримінальному законодавстві Англії, Польщі, Японії, США та в законодавстві багатьох інших країн.

Не було таких норм і у законодавстві деяких країн-сателітів Радянського Союзу. Наприклад, Кримінальний кодекс Народної Республіки Болгарії мав окремий розділ 13 про транспортні злочини (ст. 333–339), але норми про відповідальність за угоном чи незаконне заволодіння чужим транспортним засобом були відсутні [19, 22–24].

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 [15, 138]. 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. Аргументи на користь цього положення будуть розгляда-тися у наступних розділах.

У законодавстві тодішніх союзних республік, враховуючи, що самовільний угон автотранспортних засобів вчиняється без мети викрадення, норма, яка передбачала відповідальність за цей злочин, розміщувалась не в розділі “Злочини проти власності”, а у тих розділах КК, де розміщуються норми про інші транспортні злочини. У КК РРФСР норма про самовільний угон була поміщена у розділ “Злочини проти суспільної безпеки, суспільного порядку і здоров'я населення”, а у КК Вірменської, Казахської і Молдавської ССР – у главі “Транспортні злочини”.

Стаття 212-1 про угон транспортних засобів КК РСФСР виглядала наступним чином: “Угон автотранспортних засобів чи інших самохідних машин без мети їх викрадення – карається позбавленням волі на строк до одного року, чи виправними роботами на цей же строк, або штрафом до ста рублів, або тягне за собою застосування заходів суспільного впливу. Ті ж самі дії, вчинені повторно, караються позбавленням волі на строк до трьох років або виправними роботами на строк до одного року” [19, 22–24].

У Росії правонаступницею ст. 212-1 КК РРФСР, яка передбачала відповідальність за угон транспортних засобів, стала ст. 166 КК Росії “Неправомірне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення”, яка міститься в п'ятій главі “Злочини проти власності”.

Дана стаття передбачає кримінальну відповідальність за неправомірне заволодіння автомобілем або іншим транспортним засобом без мети викрадення (угон) і карається обмеженням волі на строк до трьох років, або арештом на строк від трьох до шести місяців, або позбавленням волі на строк до трьох років. Кваліфікуючими ознаками є скоєння цього злочину групою осіб за попередньою змовою, неодноразово, із застосуванням насильства, яке є небезпечним для життя чи здоров'я, або з погрозою застосування такого насильства і карається позбавленням волі на строк від трьох до семи років. Кваліфікуючі ознаки охоплюють також вище вказані дії, якщо вони вчиняються організованою групою або, які спричинили шкоду у великому розмірі. Такі дії передбачають кримінальну відповідальність у вигляді позбавлення волі на строк від п'яти до

десяти років. Особливо кваліфікуючими ознаками вважаються всі вище вказані дії, вчинені із застосуванням насильства, яке є небезпечним для життя або здоров'я, або з погрозою застосування такого насильства, караються позбавленням волі на строк від шести до дванадцяти років [13, 83].

Запозичити російський досвід пропонує науковець В.В. Ємельяненко. Автор вважає, що диспозицію ч. 1 ст. 289 КК слід сформулювати так: “Незаконне заволодіння транспортним засобом (угон)”. Аналогічні доповнення пропонує внести й у ч. 4 ст. 289 КК, а також у пункти 1 та 2 примітки до цієї статті [12, 3].

Ми вважаємо, що такого запозичення робити не варто, оскільки це заплутає практику, і врешті решт ми знову повернемося до колишньої редакції цієї статті, де мета заволодіння транспортним засобом мала значення.

Отже, як бачимо, у більшості випадків в зарубіжних країнах незаконне заволодіння транспортним засобом з метою звернення його на свою користь розцінюється як крадіжка (або будь-який злочин проти власності), а при відсутності такої мети, як угон.

### Список використаних джерел

1. **Конституція України.** Прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року. – Харків: “ФОЛІО”, 2014. – 160 с.
2. **Кримінальний кодекс України** від 5 квітня 2001 року. – К.: Видавничий дім “Скіф”, 2015. – 160 с.
3. **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.
4. **Кримінальний кодекс Української РСР.** Введений в дію 1 квітня 1961 року. – К.: Державне видавництво політичної літератури УРСР, 1961. – 242 с.
5. **Кримінальний кодекс Української РСР.** Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 грудня 1962 року. – К.: Державне видавництво політичної літератури УРСР, 1963. – 140 с.
6. **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.
7. **Кримінальний кодекс Української РСР.** Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 жовтня 1970 року і постатейними матеріалами. – К.: Видавництво політичної літератури України, 1971. – 252 с.

8. **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.
9. **Кримінальний кодекс Української РСР.** Офіційний текст із змінами та доповненнями на 1 квітня 1985 року. – К.: Видавництво політичної літератури України, 1985. – 212 с.
10. **“Про практику призначення судами кримінального покарання:** Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24 жовтня 2003 року № 7, із змінами внесеними згідно з Постановою Верховного Суду України від 10 грудня 2004 року № 18.
11. **Гуславський В. С.** Кримінальна відповідальність за порушення правил експлуатації транспорту (ст. 215-3 КК України): Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук / В. С. Гуславський. – К., 1997. – 23 с.
12. **Ємельяненко В. В.** Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук / В. В. Ємельяненко. – Харків, 2009. – 20 с.
13. **Іванов Ю.** Місце уgonу у кримінальному законодавстві на сучасному етапі / Ю. Іванов // Право України. – 1998. – № 5.
14. **Коржанський С. Й.** Кваліфікація автотранспортних злочинів / С. Й. Коржанський, В. А. Мисливий. – К.: Юрінком, 1996. – 80 с.
15. **Куринов Б. А.** Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность / Б. А. Куринов. – М.: “Юридическая литература”, 1976. – 137 с.
16. **Мисливий В. А.** Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту / В. А. Мисливий. – Дніпропетровськ, 2004. – 308 с.
17. **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.
18. **Хомич В. М.** Уголовная ответственность за угон транспортных средств. – Минск: Изд-во БГУ, 1978. – С. 7–8.
19. **Щупаківський Р. В.** Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом: монографія / Р. В. Щупаківський. – К.: Атіка, 2007. – 160 с.

### **Анотація**

Стаття досліджує розвиток законодавства України та зарубіжний досвід про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом.

### **Annotation**

The article explores the development of the legislation of Ukraine and international experience of criminal liability for misappropriation of the vehicle.