

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ БЕЗПОСЕРЕДНЬОГО ОБ'ЄКТА ТА ПРЕДМЕТА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ (СТ. 289 КК УКРАЇНИ)

Стаття присвячена дослідженню безпосереднього об'єкта та предмета незаконного заволодіння транспортним засобом. Автор статті, розкриваючи сутність основного безпосереднього об'єкта відповідного складу кримінального правопорушення, 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.

Ключові слова: кримінальні правопорушення, безпека руху та експлуатації транспорту, об'єкт кримінального правопорушення, предмет кримінального правопорушення, механічний транспортний засіб.

The article is devoted to the investigation of the direct object and subject of illegal possession of a vehicle. The author of the article, revealing the essence of the main direct object of the relevant criminal offense, supports the idea of isolating an additional mandatory object in its main composition, and draws attention to the peculiarity of motor vehicles as the subject of their illegal possession.

Key words: criminal offenses, traffic safety and transport operation, object of criminal offense, subject of criminal offense, motor vehicle.

Статья посвящена исследованию непосредственного объекта и предмета незаконного завладения транспортным средством. Автор статьи, раскрывая сущность основного непосредственного объекта соответствующего состава уголовного преступления, поддерживает идею выделения также и дополнительного обязательного объекта в основном составе, а также обращает внимание на особенность механических транспортных средств как предмета незаконного их завладения.

Ключевые слова: уголовные правонарушения, безопасность движения и эксплуатации транспорта, объект уголовного преступления, предмет уголовного преступления, механическое транспортное средство.

Вступ. Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, які регламентовані Розділом XI Кримінального кодексу України (далі – КК України), становлять для людини велику загрозу, оскільки порушення правил, які гарантують безпеку руху та експлуатацію транспорту може створити небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків чи призвести до реального заподіяння відповідної шкоди. Така суспільна небезпека зазначених вище кримінальних правопорушень, перш за все, обумовлена тим, що відповідно до положень ч. 1 ст. 1187 Цивільного кодексу України сам по собі транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки [1], тому на водія

покладається величезна відповідальність не тільки за своє життя, але і за життя інших учасників дорожнього руху та цілісність майна громадян. У зв'язку з цим особливої актуальності набуває питання, пов'язане з дослідженням елементів складів кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, зокрема безпосереднього об'єкта та предмета незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України), що в подальшому забезпечує правильну його кваліфікацію на практиці.

Основний зміст. Перш ніж перейти до аналізу безпосереднього об'єкта незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України), насамперед, слід зазначити, що мається на увазі під об'єктом кримінального правопорушення в цілому. З цього приводу у теорії кримінального права існують різні підходи, але традиційним є розуміння об'єкта кримінального правопорушення як найважливіших суспільних відносин, які поставлені законодавцем під охорону законом про кримінальну відповідальність і яким здійснюється посягання, в наслідок чого або завдається суспільно небезпечна шкода, або ставиться під загрозу завдання такої шкоди [2, с. 627]. Виходячи з вище наведеного, 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 ст. 286 КК України. Зокрема, під *безпекою дорожнього руху* слід розуміти комплекс та систему правил, заходів і засобів, що забезпечують умови безпечного дорожнього руху, які спрямовані на захист і збереження життя і здоров'я активним та пасивним учасникам дорожнього руху, а також захист і збереження довкілля та майна [3].

Головними складовими безпеки дорожнього руху виступають: безпечна дистанція, безпечний інтервал та безпечна швидкість.

Безпечна дистанція – це відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування або зупинки дасть можливість водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення будь-якого маневру [4].

Безпечний інтервал – це відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху [4].

Безпечна швидкість – це швидкість, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах [4].

За умови дотримання водієм безпечної дистанції, інтервалу та швидкості не виникає аварійної ситуації з його вини під час руху; а у разі виникнення її з вини іншого водія за рахунок інтервалу, дистанції та швидкості інші учасники дорожнього руху (водії) мають змогу уникнути ДТП без маневрування. Тобто в сукупності все це свідчить про важливість у забезпеченні порядку та безпеки дорожнього руху дотримання Правил дорожнього руху, які затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 [4].

Безпека експлуатації транспорту – це використання транспорту (крім його руху) відповідно до технічних вимог, що усуває його небезпеку [5, с. 196].

Розкриваючи сутність безпеки експлуатації транспорту, варто зазначити, що в сучасній теорії кримінального права існує два підходи щодо тлумачення поняття «експлуатація транспорту» [6, с. 9]:

1) у широкому значенні експлуатація охоплює рух транспорту, оскільки сам рух є використанням його корисних властивостей;

2) у вузькому розумінні експлуатація означає таке використання транспорту, яке не пов'язане з його рухом. Саме у такому значенні поняття експлуатації використовується законодавцем у назві Розділу XI Особливої частини КК.

Отож, аналізуючи поняття «безпека руху» та «безпека експлуатації транспорту», в цілому *під безпекою руху та експлуатацією транспорту* слід розуміти такий стан його функціонування, при якому відсутній ризик заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу і матеріальним цінностям.

Особливістю незаконного заволодіння транспортним засобом є те, що на рівні безпосереднього об'єкта основного складу досліджуваного кримінального правопорушення, як справедливо з цього приводу зазначає В. В. Ємельяненко, крім основного його об'єкта доцільно виділяти й додатковий обов'язковий об'єкт, яким виступають суспільні відносини власності на механічний транспортний засіб [6, с. 9], юридичним вираженням яких є право володіння, користування та/або розпорядження відповідним майном (механічним транспортним засобом). Зокрема, необхідність виокремлення додаткового обов'язкового об'єкта в основному складі незаконного заволодіння транспортним засобом можна обґрунтувати тим, що:

а) поведінка винного є незаконною, тобто він не має ні дійсного, ні уявного права на транспортний засіб, заволодіння яким здійснює;

б) заволодіння транспортним засобом здійснюється винним без чітко вираженого і дійсного волевиявлення власника або законного користувача транспортного засобу.

Не менш важливим при дослідженні безпосереднього об'єкта незаконного заволодіння транспортним засобом та забезпечення в майбутньому правильної кваліфікації складу цього кримінального правопорушення є характеристика його предмета. Предметом незаконного заволодіння транспортним засобом виступають транспортні засоби. Зокрема, згідно примітки до ст. 286 КК України «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами» під транспортними засобами у ст. 286 та статтях 286-1, 287, 289 і 290 КК України слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби [7]. Тобто ключовим у даному визначенні є термін «механічні транспортні засоби». Варто зазначити, що тривалий час у юридичній літературі з кримінального права при тлумаченні положень примітки до ст. 286 КК України механічним транспортним засобом вважався транспортний засіб, який має приводитися в рух за допомогою двигуна внутрішнього згорання об'ємом 50 і більше куб. см. або електродвигуном потужністю понад 3 кВт чи іншим двигуном рівнозначної потужності [6, с. 10; 8, с. 368; 9, с. 348; 10, с. 850].

Що стосується судової практики з цього приводу, то вона була неоднозначною. Так, наприклад, вироком Семенівського районного суду Чернігівської області від 1 жовтня 2010 року у кримінальній справі № 1-95/2010 р. ОСОБА_5, учня 9 класу Семенівської загальноосвітньої школи І-ІІІ ступенів № 1, який таємно викрав мопед марки «Альфа» з об'ємом двигуна 49,9 куб. см, було засуджено за ч. 1 ст. 185 КК України [11]. Натомість Кролевецьким районним судом Сумської області 18 листопада 2015 року (справа № 579/1547/15-к) було винесено вирок, ОСОБА_3 було визнано винним у незаконному заволодінні скутером марки «Viper Alpha», моделі ZX50F червоного кольору, об'ємом двигуна 49,9 куб. см, 2008 року випуску та засуджено за ч. 1 ст. 289 КК України) [12]. І такі випадки непоодинокі.

Однак, на сьогодні питання щодо віднесення того чи іншого механічного транспортного засобу до предмета незаконного його заволодіння та предмета інших складів кримінальних правопорушень, перелічених у

примітці до ст. 286 КК України, слід вирішувати однозначно. Зокрема, однозначності цьому надав Верховний Суд колегією суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду, розглянувши у відкритому судовому засіданні касаційну скаргу засудженого ОСОБА_2 на вирок Житомирського районного суду Житомирської області від 21 квітня 2016 року й ухвалу Апеляційного суду Житомирської області від 23 червня 2016 року у кримінальному провадженні № 12015060170001015 за обвинуваченням ОСОБА_2, ІНФОРМАЦІЯ_1, громадянина України, уродженця м. Житомира, жителя АДРЕСА_1, не судимого, у незаконному заволодінні мопедом «Мустанг МТ-50» з об'ємом двигуна 49 см³ (ч. 2 ст. 289 КК України). Як наслідок, Верховний Суд у своїй постанові зазначив, що предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України (незаконне заволодіння транспортним засобом) є механічний транспортний засіб з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Водночас для транспортних засобів з двигуном внутрішнього згоряння жодних обмежень щодо технічних характеристик останнього не передбачено. Це випливає з аналізу пункту 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, в якому передбачено, що транспортний засіб – це пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів. Механічний транспортний засіб – це транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини й механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт. Зважаючи на це, Верховний Суд колегією суддів Другої палати Касаційного кримінального суду зробив висновок, що будь-який транспортний засіб, який приводиться в рух за допомогою двигуна внутрішнього згоряння, незалежно від його робочого об'єму, належить до механічних транспортних засобів. Тому згаданий мопед, яким незаконно заволодів засуджений, є предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України [13].

Фактично, враховуючи те, що Верховний Суд є найвищим судом у системі судоустрою України, який забезпечує сталість та єдність судової практики у порядку та спосіб, визначені процесуальним законом, чітке визначення критеріїв віднесення тих чи інших транспортних засобів до механічних як предмета незаконного заволодіння (ст. 289 КК України) є початком забезпечення правильного розуміння та застосування положень, передбачених приміткою до ст. 286 КК України.

Висновки. Таким чином, досліджуючи безпосередній об'єкт та предмет основного складу незаконного заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України) та підсумовуючи все вище наведене, слід зазначити що:

1) 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 ст. 286 КК України;

2) додатковим обов'язковим об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом виступають суспільні відносини власності, юридичним вираженням яких є право володіння, користування та/або розпорядження відповідним майном (механічним транспортним засобом);

3) предметом незаконного заволодіння транспортним засобом є механічні транспортні засоби, а саме: транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт і транспортні засоби з двигуном внутрішнього згоряння не залежно від робочого об'єму їх двигуна.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. Режим доступу. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

2. Кримінальне право / редкол.: В. Я. Тацій (голова), В. І. Борисов (заст. голови), та ін. ; Нац. акад. прав. наук ; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України ; Нац. юрид. ін-т ім. Ярослава Мудрого. Т. 17. 2017. 1064 с.

3. Безпека дорожнього руху. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B0_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D1%80%D1%83%D1%85%D1%83 (дата звернення: 15.04.2021)

4. Про Правила дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовт. 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>(дата звернення: 15.04.2021)

5. Осадчий В. В. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник НТУУ «КПІ»*. Політологія. Соціологія. Право. Випуск 2 (14). 2012. С. 194–201.

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

7. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 15.04.2021)

8. Кримінальне право України. Особлива частина : підручник. (Ю. В. Александров, О. О. Дудоров, В. А. Клименко та ін.) / За ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. К. : Юридична думка, 2004. 656 с.

9. Кримінальне право України: Особлива частина : підручник / Ю. І. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін. ; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. 4-те вид., переробл. і допов. Х. : Право, 2010. 608 с.
10. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 9-те вид., переробл. і допов. К. : Юридична думка, 2012. 1316 с.
11. Вирок Семенівського районного суду Чернігівської області від 1 жовтня 2010 року у кримінальній справі № 1-95/2010 р. // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/47102658> (дата звернення: 15.04.2021)
12. Вирок Кролевецького районного суду Сумської області від 18 листопада 2015 року у кримінальній справі № 579/1547/15-к // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/53608611> (дата звернення: 15.04.2021)
13. Постанова колегії суддів Другої судової палати Касаційного кримінального суду у складі Верховного Суду від 1 берез. 2018 р. (справа 278/3362/15-к, провадження № 51-877км18). URL: https://reyestr.court.gov.ua/Review/72561267?fbclid=IwAR1q60AFoCdOG0q-YR440_zojlwNtkHWto7f5-phMM2PXiAeeOFiHUcBiszQ (дата звернення: 15.04.2021)