

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ЮРИДИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЯРОСЛАВА МУДРОГО

В. М. Козак

**КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
ЗА НЕЗАКОННИЙ ОБІГ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Монографія

Харків
«Право»
2022

Рецензенти:

О. О. Житний – доктор юридичних наук, професор, член відповідного органу, що здійснює дисциплінарне провадження;

Т. А. Павленко – кандидатка юридичних наук, доцентка, доцентка кафедри державно-правових дисциплін, кримінального права та процесу Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди;

В. В. Базелюк – кандидатка юридичних наук, доцентка, асистентка кафедри кримінального права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого; молодша наукова співробітниця Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

Науковий редактор:

А. О. Байда – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

*Рекомендовано до друку вченою радою
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого
(протокол № 2 від 12 жовтня 2022 р.)*

Козак В. М.

К59 Кримінальна відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів : монографія / В. М. Козак ; [наук. ред. А. О. Байда] ; М-во освіти і науки України, Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. – Харків : Право, 2022. – 208 с.

ISBN 978-966-998-449-4

У роботі досліджується кримінальна відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів. Представлена робота є кваліфікаційною науковою працею, першим в Україні комплексним дослідженням блоку 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. У монографії наведено ознаки й основні форми незаконного обігу транспортних засобів, запропоновано нову редакцію ст. 290 Кримінального кодексу України.

Видання адресовано правникам-науковцям і практикам, викладачам, аспірантам, студентам вищих юридичних навчальних закладів, а також усім, хто цікавиться проблематикою кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

УДК 343.346(477)

© Козак В. М., 2022

ЗМІСТ

Перелік умовних позначень	4
Передмова	5
Вступ	9
Розділ 1	
Незаконний обіг транспортних засобів: загальна характеристика та підстави кримінальної відповідальності за нього	14
1.1. Поняття та загальна характеристика незаконного обігу транспортних засобів як сучасного явища	14
1.2. Соціальна обумовленість кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів	25
Розділ 2	
Об’єктивні ознаки незаконного обігу транспортних засобів.....	49
2.1. Об’єкт та предмет незаконного обігу транспортних засобів	49
2.2. Об’єктивна сторона незаконного обігу транспортних засобів	86
Розділ 3	
Суб’єктивні ознаки незаконного обігу транспортних засобів	128
3.1. Суб’єктивна сторона незаконного обігу транспортних засобів.....	128
3.2. Суб’єкт незаконного обігу транспортних засобів.....	152
Розділ 4	
Покарання за незаконний обіг транспортних засобів.....	166
Висновки	185
Список використаних джерел	191

══════ Перелік умовних позначень

ВРУ	– Верховна Рада України
ВСУ	– Верховний суд України
ГК	– Господарський кодекс України
ГПУ	– Генеральна прокуратура України
ДСА	– Державна судова адміністрація
ДПА	– Державна прикордонна служба України
ДФС	– Державна фіскальна служба
ЄДАПС	– Єдина державна автоматизована паспортна система
КК	– Кримінальний кодекс
КПК	– Кримінальний процесуальний кодекс України
КМУ	– Кабінет Міністрів України
КУпАП	– Кодекс України про адміністративні правопорушення
МВС України	– Міністерство внутрішніх справ України
нмдг	– неоподатковуваний мінімум доходів громадян
МК	– Митний кодекс України
МОС (ISO)	– Міжнародна організація по стандартизації
ППВСУ	– Постанова Пленуму Верховного Суду України
ПДВ	– податок на додану вартість
СБУ	– Служба безпеки України
СРСР	– Союз Радянських Соціалістичних Республік
УДАІ УМВС	– Управління державної автомобільної інспекції Управління Міністерства внутрішніх справ України
УРСР	– Українська Радянська Соціалістична Республіка
УСРР	– Українська Соціалістична Радянська Республіка
ЦК	– Цивільний кодекс України
VIN	– vehicle identification number (ідентифікаційний номер транспортного засобу).

══════ Передмова

Розвиток ринкових відносин протягом останніх років вплинув на зростання кількості автотранспортних засобів серед населення України. Одним із побічних наслідків інтенсивної автомобілізації стало розгортання кримінально протиправної діяльності, пов'язаної з викраденням автомобілів, підробкою ідентифікаційних номерів кузова, двигуна, підробкою реєстраційних документів та подальшою реалізацією таких транспортних засобів.

Поняття «незаконний обіг транспортних засобів» у КК України не використовується. Даний термін згадується лише у Митному кодексі України (ст. 377) та у постанові Кабінету Міністрів України від 11 квітня 1996 року №421 «Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу». Але у жодному із зазначених нормативно-правових актів не наводиться визначення досліджуваного поняття та не розкривається його зміст.

Чинне законодавство України гарантує кожній особі безпечні умови життєдіяльності та праці. Це включає й безпечні умови використання джерел підвищеної небезпеки, до яких у першу чергу відносяться автотранспортні засоби. Їх придбання, ввезення, реєстрація, експлуатація, збут мають бути у суворій відповідності із вимогами чинного законодавства у цій сфері. Обіг транспортних засобів, які були викрадені, із підробленими ідентифікаційними номерами кузова та свідоцтвом про державну реєстрацію, незаконними конструктивними змінами, здійсненими з метою приховання «протиправного» походження такого транспортного засобу, є суспільно небезпечними діями не тільки з позиції контролю за джерелами підвищеної небезпеки, а й перш за все захисту життя та

здоров'я громадян, захисту інших охоронюваних законом суспільних відносин. Адже у випадку дорожньо-транспортної пригоди із тяжким наслідками для життя та здоров'я, якщо винний втік із місця її вчинення, таку особу дуже важко встановити та притягти до відповідальності через використання викраденого транспортного засобу або транспортного засобу із підробленим ідентифікаційним номером чи свідоцтвом про державну реєстрацію. Або, наприклад, досудове розслідування низки тяжких злочинів зокрема розбоїв, вбивств, терористичних актів значно ускладнюється, якщо для їх вчинення використовуються такі незаконні транспортні засоби. Не слід забувати, що знаходження в обігу зазначених засобів заподіює істотну шкоду й економічним відносинам у вигляді ненадходження до національного бюджету значних коштів за розмитнення та реєстрацію ввезеного автотранспорту.

Проблема незаконного обігу транспортних засобів на території України дотепер залишається невирішеною. Відсутність належної правової регламентації, технічних можливостей, що забезпечують оперативне виявлення незаконних транспортних засобів, некомпетентність низки співробітників правоохоронних органів у вирішенні цих завдань дає можливість безкарно вчиняти підробку номерів вузлів та агрегатів викрадених транспортних засобів і «легалізувати» їх в обхід існуючих правил. Неefективна боротьба з цими кримінальними правопорушеннями створює умови для розвитку у злочинців певних навичок, удосконалення технічних можливостей, набуття корупційних зв'язків у правоохоронних органах.

Незважаючи на те, що нині існує значна кількість розробок кримінальної відповідальності за вчинення транспортних кримінальних правопорушень, комплексно проблема незаконного обігу транспортних засобів ніколи не досліджувалася. Окрім того, законодавство України, яке передбачає відповідальність фактично за окремі прояви незаконного обігу транспортних засобів, не є досконалим і потребує внесення низки змін та доповнень.

Усе це свідчить про актуальність та значущість обраної теми як з погляду загальної доктрини кримінального права, так і застосування норм про кримінальну відповідальність на практиці.

Слід також зазначити, що вибір теми монографічного дослідження «Кримінальна відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів» був обумовлений низкою факторів не тільки наукового, а й перш за все практичного характеру. Справа в тому, що її автор – Козак Василь Михайлович певний час, в силу займаної посади, безпосередньо вживав заходів щодо припинення незаконного обігу транспортних засобів, який здійснювався шляхом незаконного ввезення на митну територію України транспортних засобів із Західної Європи із підробленими ідентифікаційними номерами, транспортних засобів, що знаходилися в угоні, таких, які винні особи не збиралися розмитнювати але при цьому бажали використовувати на території нашої держави тощо. Це зумовило й широке використання вельми цікавих прикладів з практики протидії зазначеному обігу, у тому числі із особистого досвіду її автора, та формулювання наукових висновків щодо способів незаконного створення транспортних засобів, форм та методів їх кримінальної легалізації тощо.

Під час підготовки даної монографії автор опрацював значне за обсягом та різноманітне за змістом регулятивне законодавство у сфері обігу транспортних засобів, що дало змогу сформулювати поняття незаконного створення, незаконного використання та незаконного збуту транспортних засобів та, наскільки це було можливо, надав відповіді на більшість дискусійних та невирішених питань, продемонстрував при цьому вдале використання матеріалів судової практики. Робота має чимало власних наукових здобутків, які містять наукову новизну проведеного дослідження. Зокрема науковий інтерес представляє дослідження форм незаконного обігу транспортних засобів, пропозиція щодо криміналізації використання незаконно створених транспортних засобів та їх збуту, запропонована нова редакція ст. 290 КК як системоутворюючої норми, що встановлює відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів.

Позитивним моментом даної роботи є також те, що автор ширше розглянув означену проблему, приділивши певну увагу і особі злочинця, і соціальній обумовленості встановлення кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів.

Вміння аналізувати дослідницький матеріал, творчий, системний підхід до розв'язання актуальних питань теорії кримінального права та практики застосування законодавства про кримінальну відповідальність дає впевненість у подальшому науковому і професійному зростанні автора як науковця.

На цій підставі можна вважати, що запропонована В. М. Козаком монографія буде цікавою не лише правознавцям, а й широкому громадському загалу. Праця може бути корисною, наприклад, у процесі підготовки студентів та здобувачів наукового ступеня, при подальшому вдосконаленні норм, які передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту та практики його застосування. Сподіваюся, що вона отримає належну оцінку з боку спеціалістів і широкого кола читачів.

А. О. Байда,
кандидат юридичних наук, доцент

==== Вступ

У зв'язку з розвитком ринкових відносин в Україні за останнє десятиліття значно збільшилася кількість транспортних засобів серед населення. Побічним наслідком інтенсивної автомобілізації стало розгортання кримінально протиправної діяльності, пов'язаної з викраденням транспортних засобів, підробкою ідентифікаційних номерів кузова, двигуна, підробкою реєстраційних документів та подальшим використанням і реалізацією таких транспортних засобів.

Поняття «незаконний обіг транспортних засобів» у КК України не використовується. Даний термін згадується лише у Митному кодексі України (ст. 377) та у постанові Кабінету Міністрів України від 11 квітня 1996 року №421 «Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу». Але у жодному із зазначених нормативно-правових актів не наводиться визначення досліджуваного поняття та не розкривається його зміст.

Незаконний обіг транспортних засобів включає в себе такі його форми як незаконне створення транспортного засобу, його незаконне використання та незаконний збут, тобто його певний «правовий» рух, перехід від одного власника до іншого.

Дії, передбачені ст. 289, 290, ч.ч. 1–3 ст. 358 КК та, у деяких випадках, ст. 366 КК, полягають у незаконному створенні транспортних засобів та наданні їм «легального» вигляду (викрадення транспортного засобу, підробка його ідентифікаційних номерів та реєстраційних документів, незаконна реєстрація/перереєстрація службовою особою такого транспортного засобу). За незаконне

використання таких транспортних засобів в Україні не передбачена кримінальна відповідальність, але в даному дослідженні обґрунтована пропозиція її встановлення. Кримінальні правопорушення, передбачені статтями 190, 358 та 366 КК, вчиняються з метою збуту вищезазначених транспортних засобів (внесення недостовірних даних до висновку експерта про справжність ідентифікаційних номерів транспортного засобу, продаж незаконного транспортного засобу під виглядом легального тощо).

Аналіз зазначених складів кримінальних правопорушень дозволяє сформулювати певні *об'єктивні* та *суб'єктивні критерії* виділення даного кримінально-правового поняття та певної групи кримінальних протиправних діянь.

До *об'єктивних критеріїв* слід віднести специфіку предмету кримінального правопорушення, незаконні дії щодо якого фактично й утворюють поняття незаконного обігу, сукупність суспільних відносин, яким заподіюється або може бути заподіяна шкода та органічна взаємопов'язаність, взаємообумовленість дій, що утворюють такий обіг (наприклад, для того, що безперешкодно користуватися викраденим транспортним засобом або його збути, необхідно підробити ідентифікаційні номери та/або його реєстраційні документи).

До *суб'єктивних критеріїв* слід віднести спеціальну мету, яка полягає у випуску в обіг незаконно створених транспортних засобів.

Зазначені критерії вказують на єдність даної групи кримінальних протиправних діянь та обґрунтованість її виділення.

Незаконний обіг транспортних засобів становить собою гостру проблему, яка дотепер є невирішеною на території України. При цьому сприяють вчиненню підробок номерів вузлів та агрегатів транспортних засобів та подальшій їх легалізації в обхід діючих правил такі фактори, як прогалини у правовій регламентації, відсутність технічних можливостей для оперативного виявлення незаконних транспортних засобів, недостатня компетенція працівників правоохоронних органів тощо. Неefективність боротьби із даними діяннями допомагає злочинцям розвивати певні навички, удосконалювати технічні можливості та набувати необхідні корупційні зв'язки у правоохоронній системі.

Протидія таким підробкам є досить складною та вимагає від правоохоронців високого рівня професіоналізму, оперативної та чіткої взаємодії з різного роду службами і відомствами.

Актуальність теми дослідження зумовлена й тим, що незаконний обіг транспортних засобів становить собою значну соціальну та правову проблему.

Так, проблема незаконного заволодіння транспортними засобами та знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортних засобів, що фактично призводить до їх незаконного потрапляння в обіг, сьогодні набула особливої гостроти. За 2003–2021 роки обліковано (зареєстровано до листопаду 2012 р.) 137 549 кримінальних правопорушень за ст. 289 КК України 2001 року. За даними Державної судової адміністрації України за вказаний період було засуджено лише 50 990 осіб. Під час проведення даного дослідження було вивчено 462 вироки по кримінальних провадженнях, відкритих за ст. 289 КК. За цей же період було обліковано (зареєстровано) 17 424 кримінальні правопорушення за ст. 290 КК, а засуджено лише 352 особи. Під час написання роботи досліджено було 64 вироки по кримінальних провадженнях, відкритих за ст. 290 КК. З вищенаведених даних видно, що лише близько 37% кримінальних проваджень за ст. 289 КК та 2% кримінальних проваджень за ст. 290 КК передаються до суду та закінчуються обвинувальними вирокami. Така ситуація пояснюється тим, що угони транспортних засобів, як правило, є сферою діяльності професійних злочинців, які мають необхідні засоби і навички проникнення до салонів транспортних засобів, готові до здійснення розкрадань з використанням насильства, мають зв'язки, необхідні для надання викраденому транспортному засобу «легального» вигляду та збуту. Саме тому досить часто не вдається встановити осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом та підроблення його ідентифікаційних номерів. На практиці це призводить до того, що «точкове» застосування вказаних норм не сприяє виявленню незаконного обігу транспортних засобів, має стосовно цього явища фрагментарний та інколи навіть випадковий характер, що не враховує суспільну небезпечність вчиненого та відповідно не може бути ефективним інструментом протидії ньому.

Серед вітчизняних дослідників проблематики транспортних кримінальних правопорушень¹ можна виділити роботи В. В. Бондаренка, В. В. Віскунова, В. С. Гуславського, В. В. Ємельяненка, С. О. Колби, В. К. Колпакова, М. Й. Коржанського, В. А. Мисливого, Б. А. Скибіцького, Р. В. Щупаківського та ін. Слід виокремити також праці науковців близького зарубіжжя, зокрема А. В. Галахової, М. М. Геловані, А. І. Кондіна, О. І. Коробєєва, Б. А. Курінова, А. С. Лебедєва, А. В. Лєсних та В. П. Пантелєєва.

Незважаючи на те, що нині існує значна кількість розробок кримінальної відповідальності за вчинення транспортних кримінальних правопорушень, комплексно проблема незаконного обігу транспортних засобів ніколи не досліджувалася. Окрім того, законодавство України, яке передбачає відповідальність фактично за окремі прояви незаконного обігу транспортних засобів, не є досконалим і потребує внесення низки змін та доповнень.

Зазначене свідчить про актуальність та значущість даної теми як з погляду загальної доктрини кримінального права, так і застосування норм про кримінальну відповідальність на практиці.

У монографії поставлено за мету розкрити питання соціальної обумовленості кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів; надати кримінально-правову оцінку підставі кримінальної відповідальності за кримінальні протиправні діяння, що утворюють незаконний обіг транспортних засобів та передбачені статтями 190, 289, 290, 358, 366 КК України; виробити пропозиції з удосконалення деяких із цих норм; сформувати кримінально-правове визначення незаконного обігу транспортних засобів; розробити редакцію окремої норми, яка встановлює кримінальну відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів.

Під час формулювання висновків, рекомендацій та пропозицій дослідження було використано матеріали, отримані внаслідок ви-

¹ Термін «кримінальне правопорушення» для робіт, виконаних до 2012 р., є тожним терміну «злочин». Після 2012 р. термін «злочин» є лише видом кримінального правопорушення (див.: Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 р. №4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. №9–10. Ст. 88; Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. №2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. №25–26. Ст. 131).

вчення 462 вироків за кримінальними провадженнями про вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК, та 64 вироків за кримінальними провадженнями про вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ст. 290 КК, що розглядалися судами України в період з 2003 по 2021 роки, статистичної інформації МВС України, Генеральної прокуратури України, Державної судової адміністрації України та її територіальних управлінь.

Автор висловлює щиру подяку за допомогу та всебічне сприяння під час підготовки цієї роботи науковому керівнику – кандидату юридичних наук, доценту Байді Антону Олександровичу.

Окрема вдячність також висловлюється шановним рецензентам цієї монографії – доктору юридичних наук, професору Олександрю Олександровичу Житному, кандидату юридичних наук, доценту Тетяні Анатоліївні Павленко.

НЕЗАКОННИЙ ОБІГ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ПІДСТАВИ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЬОГО

1.1. Поняття та загальна характеристика незаконного обігу транспортних засобів як сучасного явища

Перш за все слід зазначити, що КК України не містить окремої норми, яка б встановлювала кримінальну відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів, тобто норми, яка б охоплювала органічно пов'язані форми його прояву, зокрема, незаконне заволодіння транспортним засобом; ухилення від його розмитнення; підробку ідентифікаційних номерів; реєстраційних чи інших, необхідних для реєстрації транспортного засобу, документів; використання такого транспортного засобу і, нарешті, його збут.

Разом з цим, КК України містить низку норм, які встановлюють відповідальність за незаконний обіг деяких предметів. Так, статтею 203¹ КК передбачена відповідальність за незаконний обіг дисків для лазерних систем зчитування, матриць, обладнання та сировини для їх виробництва, статтею 227 КК – за умисне введення в обіг на ринку України (випуск на ринок України) небезпечної продукції, а розділ XIII Особливої частини КК майже повністю присвячений кримінальним правопорушенням у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів. До того ж у КК України встановлена відповідальність за носіння, зберігання, придбання, передачу та збут вогнепальної зброї, і хоча в самому законі

про кримінальну відповідальність зазначені дії об'єднує поняття «незаконне поводження зі зброєю», проте в науці кримінального права та на практиці досить часто вживається поняття «незаконний обіг зброєю». Відповідальність за незаконне виготовлення, зберігання, придбання, перевезення, пересилання, ввезення, збут підроблених грошей, тобто за їх обіг, передбачає і ст. 199 КК України.

Слід відмітити, що саме поняття «незаконний обіг транспортних засобів» не є новелою вітчизняної науки. Так, ще у 2000 році М. О. Свірін у своїх працях використовував зазначений термін. Але вчений розглядав незаконний обіг транспортних засобів як вид організованої транснаціональної злочинності у рамках дослідження проблем боротьби з незаконними заволодіннями транспортних засобів та фактично ототожнював його лише з кримінальним правопорушенням, передбаченим ст. 289 КК України¹.

Поняття «обіг транспортних засобів» та «незаконний обіг транспортних засобів» використовується у чинному законодавстві України, у деяких законах та підзаконних актах, зокрема у ст. 377 Митного кодексу України та у постанові Кабінету Міністрів України від 11 квітня 1996 року №421 «Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу»². Але у жодному із зазначених нормативно-правових актів не наводиться визначення досліджуваного поняття та не розкривається його зміст.

У зв'язку з цим, для формулювання поняття «незаконний обіг транспортних засобів», важливим є аналіз самого поняття «обіг», визначення його характерних рис та умов, за яких він набуває ознак саме незаконного обігу.

Відповідно до тлумачного словника української мови «обіг» – це характерна для товарного виробництва форма обміну продуктів пра-

¹ Свірін М. О. Правові проблеми попередження злочинних посягань на транспортні засоби. *Науковий вісник НАВСУ*. 2000. №1. С. 38.

² Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.1996 р. №421. *Офіційний вісник України*. 2008 р. №46. Ст. 1521.

ці та інших об'єктів власності шляхом купівлі-продажу; рух товарів та інших цінностей у суспільстві¹.

Поняття обігу розкривається і в деяких нормативно-правових актах. Так, згідно зі ст. 1 Закону України «Про державну систему біобезпеки при створенні, випробуванні, транспортуванні та використанні генетично модифікованих організмів» від 31 травня 2007 р. «обіг» – це переміщення (транспортування) або зберігання та будь-які дії, пов'язані з переходом права власності чи володіння, включаючи продаж, обмін або дарування². Аналогічне визначення даного поняття міститься і у ст. 1 Закону України «Про ветеринарну медицину» від 25 червня 1992 р.³

Законом України «Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори» від 15 лютого 1995 р. не передбачене безпосередньо визначення поняття обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів, але при цьому наводиться перелік видів такої діяльності. Тобто до обігу вищезазначених речовин законодавець відносить види діяльності з: культивування рослин, розроблення, виробництва, виготовлення, зберігання, перевезення, пересилання, придбання, реалізації (відпуску), вивезення, ввезення та транзит через територію України, знищення чи використання наркотичних засобів, психотропних речовин та прекурсорів, які включені в Перелік наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів та дозволяються і контролюються згідно з законом⁴.

Відповідно до Закону України «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв, тютюнових виробів, рідин, що використовуються в електронних сигаретах, та пального» незаконний обіг спирту ети-

¹ Словник української мови : в 11-ти т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. Київ : Наукова думка, 1974. Т. 5. С. 502.

² Про державну систему біобезпеки при створенні, випробуванні, транспортуванні та використанні генетично модифікованих організмів : Закон України від 31.05.2007 р. № 1103-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 35. Ст. 484.

³ Про ветеринарну медицину : Закон України від 25.06.1992 р. № 2498-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 36. Ст. 531.

⁴ Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори : Закон України від 02.02.1995 р. № 60/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 10. Ст. 60.

лового, коньячного, плодового, зернового дистиляту, спирту етилового ректифікованого виноградного, спирту етилового ректифікованого плодового, дистиляту виноградного спиртового, спирту-сирцю плодового, біоетанолу, алкогольних напоїв і тютюнових виробів, рідин, що використовуються в електронних сигаретах, та пального – імпорт, експорт, транспортування, зберігання, торгівля спиртом етиловим, коньячним і плодовим, спиртом етиловим ректифікованим виноградним, спиртом етиловим ректифікованим плодовим, дистилятом виноградним спиртовим, спиртом-сирцем плодовим, біоетанолом, алкогольними напоями, тютюновими виробами, рідинами, що використовуються в електронних сигаретах, та паливом з порушенням вимог законодавства, що регулює ці питання¹.

Закон України «Про лікарські засоби» в поняття обіг лікарських засобів включає виробництво, зберігання, транспортування та реалізацію суб'єктами господарської діяльності, утилізацію та знищення таких засобів².

Питанню визначення поняття незаконного обігу присвячено низку наукових робіт. Так, з урахуванням того, що під «обігом» як правило розуміється «використання», «ужиток» чого-небудь³, Д. В. Андреев доводить, що незаконний обіг зброї – це процес, який включає різні етапи її виготовлення, експлуатації, знищення. Такий обіг розглядається автором як процес виробництва зброї, її подальшого руху від державного або кримінального виробника (виготовлювача) до законного чи незаконного споживача (злочинці, громадяни, які незаконно купують зброю для самозахисту, колекціонування тощо), а також підтримка її в справному стані, перехід від одного власника до іншого тощо, до її знищення. Фізичний вплив на зброю (виготовлення, переробка), її просторове (носіння, перевезення), тимчасове (збе-

¹ Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв, тютюнових виробів, рідин, що використовуються в електронних сигаретах, та пального : Закон України від 19.12.1995 р. №481/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №46. Ст. 345.

² Про лікарські засоби : Закон України від 04.04.1996 р. №123/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. №22. Ст. 86.

³ Словник української мови : в 11-ти т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. Київ : Наукова думка, 1974. Т. 5. С. 502.

рігання), соціальне (зміна власника) переміщення мають правові позначення, що визначають кваліфікацію відповідних дій. Кожний такий вплив є структурним елементом обігу зброї. Разом з цим, автор стверджує, що використання зброї за цільовим призначенням не є елементом її обігу¹, не наводячи, однак, пояснення такої позиції.

Ґрунтовному семантичному дослідженню термінологізації понять «обіг» та «оборот» присвячено роботу Т. І. Панько. Зокрема авторка прослідковує німецьке походження зазначених термінів та зазначає, що обидва слова правомірні в системі сучасної української літературної мови. Значення їх перехрещуються тільки в економічній термінології внаслідок нечіткої диференціації понять, означуваних словами обіг і оборот. Словом «оборот» треба позначати кругооборот капіталу, узятий не як одноразовий акт, а як процес, що періодично відновлюється і повторюється. В усіх інших випадках доцільно вживати термін «обіг», який називає процес перетворення товарів у гроші і зворотнє перетворення грошей у товари².

У Постанові Кабінету Міністрів України від 11 квітня 1996 р. №421 «Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу» хоча безпосередньо не наводиться визначення незаконного обігу транспортних засобів, проте вказуються такі його основні форми, як викрадення транспортних засобів за кордоном та незаконне ввезення їх у країну для продажу, легалізація таких транспортних засобів та незаконна торгівля ними³.

Наведені законодавчі та наукові підходи до розуміння поняття «обіг» свідчать про те, що наразі не сформульовано певного чіткого визначення цього поняття і його зміст залежить фактично від двох факторів – так би мовити «технічного» розуміння обігу як процесу

¹ Андреев Д. В. Поняття та види незаконного обігу зброї. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2017. №2 (78). С. 62, 65.

² Панько Т. І. Обіг чи оборот? URL: <http://kulturamovy.univ.kiev.ua/KM/pdfs/Magazine7-4.pdf>.

³ Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.1996 р. №421. *Офіційний вісник України*. 2008 р. №46. Ст. 1521.

руху певних предметів між різними користувачами/власниками та характерних властивостей цих предметів, здатності їх спричиняти зовнішній вплив з різним ступенем деструктивності. Залежно від того, якому фактору надається перевага, в поняття «обіг» включається або навпаки – не включається етап виникнення (створення, виробництва) користування та відчуження (правового руху) того чи іншого предмету. Саме це вірогідно й обумовлює наведену вище позицію Д. В. Андрєєва щодо того, що користування зброєю не охоплюється поняттям її обігу.

Разом з цим, у даному дослідженні ми виходимо з того, що незаконний обіг транспортних засобів включає в себе виникнення (у юридичному та у низці випадків технічному сенсі), використання таких транспортних засобів та їх збут. Належне обґрунтування цієї позиції міститься у наступних розділах монографічного дослідження.

Отже, на підставі викладеного можна зробити висновок, що загалом поняття «обіг» включає певні дії, які полягають у виникненні (виробництві, збиранні, переробці, реєстрації/перереєстрації, коли виникає новий предмет у правовому сенсі) певних предметів та дії з цими предметами, тобто їх використання та збут (оплатне/безоплатне відчуження таких предметів тощо).

Використовуючи наведену конструкцію щодо транспортних засобів, можна зробити висновок, що обіг транспортних засобів складається з комплексу дій, що передбачають «рух» транспортних засобів, пов'язаний із їх виробництвом, ввезенням/вивезенням на митну територію, державною реєстрацією, використанням та збутом, тобто «перехід» транспортного засобу від одного до іншого власника, певний «рух» або «обіг» зазначених предметів у специфічній групі суспільних відносин, пов'язаній із безпекою руху та експлуатацією транспорту.

Законність обігу транспортних засобів визначається широким колом нормативних актів, основними з яких є постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів,

напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» (далі – Порядок)¹, постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 «Про Правила дорожнього руху»² та деякі положення Цивільного та Господарського кодексів України.

Законним, відповідно, буде обіг транспортних засобів з неухильним дотриманням положень наведених нормативно-правових актів.

Словник української мови визначає поняття «незаконний» як той, що забороняється законом, порушує закон, не оформлений юридично³.

Ураховуючи викладене, незаконним буде обіг, що порушує передбачені чинним законодавством положення щодо виготовлення, ввезення/вивезення на митну територію України, державної реєстрації/перереєстрації, використання та збуту транспортних засобів.

Порушення порядку обігу транспортних засобів тягне адміністративну та кримінально-правову відповідальність, визнання угод з транспортними засобами недійсними та анулювання свідоцтв державної реєстрації транспортних засобів, вилучення транспортних засобів тощо. Тобто незаконний обіг транспортних засобів містить різні правові «складові», передбачені чинним законодавством.

У даній роботі досліджується кримінально-правова «складова» незаконного обігу транспортних засобів, яка, як вбачається, охоплюється комплексом взаємопов'язаних норм, передбачених статтями 289, 290, 358, 366 та 190 КК України. У зв'язку з цим, важливо визначитись з формами прояву незаконного обігу транспортних засобів та сформулювати на їх підставі кримінально-правове визначення цього явища.

Предметом незаконного обігу та предметом зазначених кримінально протиправних діянь в рамках досліджуваного явища є тран-

¹ Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. №36. Ст. 1327.

² Правила дорожнього руху : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. №41. Ст. 1852.

³ Словник української мови : в 11-ти т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. Київ : Наукова думка, 1974. Т. 5. С. 308.

спортний засіб. Детально це поняття буде розглянуте в інших розділах роботи, тому в даному розділі слід обмежитись тим, що предмет кримінального правопорушення умовно має дві групи ознак: ті, які характеризують його фізичні ознаки та ті, які визначають його правовий статус, тобто юридичні ознаки. У правовому сенсі перша реєстрація транспортного засобу або його перереєстрація, законна зміна ідентифікаційного номеру транспортного засобу, передбачені вищезазначеним Порядком, фактично означають виникнення нового предмету, його створення. Відповідно незаконне заволодіння транспортним засобом поєднане зі знищенням, підробкою, заміною ідентифікаційного номера, номера двигуна, номерних панелей, а у низці випадків – прямою технічною переробкою (наприклад вварювання частини корпусу з іншого транспортного засобу), підробкою або використанням недійсних реєстраційних документів утворює поняття незаконного створення транспортного засобу. Отже, оскільки чинним законодавством передбачений чіткий порядок створення транспортного засобу у фізичному та юридичному сенсі, першою формою незаконного обігу є незаконне створення транспортного засобу. Подальше його використання із підробленими ідентифікаційними номерами та/або реєстраційними документами утворює наступну форму – незаконне використання транспортних засобів. Будь-яка форма відчуження незаконно створених транспортних засобів утворює незаконний збут транспортних засобів.

На підставі викладеного слідує висновок про те, що обіг транспортних засобів включає в себе такі основні форми як *незаконне створення* транспортного засобу, його *незаконне використання* та *незаконний збут*, які більш детально будуть розглянуті у наступних розділах даної роботи.

Звідси також слідує, що *незаконний обіг транспортних засобів – це умисні протиправні дії, що полягають у створенні транспортно-го засобу з підробленими ідентифікаційними номерами або номерними знаками, чи свідоцтвом про реєстрацію (свідоцтвом про реєстрацію, що належить іншому транспортному засобу), вчинені для надання такому транспортному засобу «законного» вигляду, та його використання чи збут.*

Характерною рисою обігу є те, що його предмет знаходиться завжди в певному русі, «ходженні», що відбиває його здатність мати різний правовий статус в рамках не лише якоїсь однієї групи суспільних відносин. Розкриваючи цю характерну рису стосовно незаконного обігу транспортних засобів можна констатувати, що в рамках вказаної діяльності зазначений предмет активно «обертається» між різними власниками та користувачами такого засобу, реєструється, фальсифікується, незаконно вилучається, підроблюється його VIN код та реєстраційні документи, відчужується іншим особам, які можуть не знати про його «проблемний» характер, що означає, що така діяльність винних осіб здатна заподіяти шкоду доволі великому колу різних суспільних відносин, у тій чи іншій мірі пов'язаних з безпекою руху та експлуатацією транспорту.

Суспільні відносини, які охороняються кримінальним законом, мають історично-мінливий характер. Досить часто діяння, які раніше не визнавалися кримінально протиправними, наразі визнаються законодавцем такими, і навпаки. Так само й окремі кримінально-правові поняття, що утворюються низкою взаємопов'язаних норм Особливої частини КК, мають історично мінливий характер та залежать від специфіки розвитку тих чи інших суспільних відносин. Це стосується і кримінальних правопорушень у сфері незаконного обігу транспортних засобів, зокрема, автомобілів. Слід звернути увагу, що у даному дослідженні буде розглянуте питання незаконного обігу транспортних засобів на прикладі автомобілів, оскільки кримінально протиправні діяння щодо них є найбільш поширеними. Згідно з офіційними статистичними даними щодо кількості облікованих кримінальних правопорушень за 2016–2021 р.р., переважну більшість транспортних засобів (більше 60%), щодо яких вчинювалися кримінальні правопорушення, які утворюють поняття незаконного обігу транспортних засобів, складали саме автомобілі¹. Але при цьому усі висновки, отримані у результаті дослідження, актуальні й для інших транспортних засобів.

¹ Дані взяті зі щорічних звітів Департаменту інформаційних технологій Генеральної прокуратури України.

Зрозуміло, що коли в Україні ще не було автомобілів або їх було лише кілька десятків, у встановленні кримінальної відповідальності за якісь незаконні дії з ними не було сенсу. Згодом, коли транспортних засобів ставало більше, вони дедалі частіше ставали предметом кримінальних правопорушень. Спочатку це був угон з метою «просто покататися», тобто з хуліганських мотивів, а згодом вже з метою привласнення. Привласнення автомобіля вимагало певних дій з метою приховання кримінального правопорушення, надання користуванню таким транспортним засобом зовнішньо законного вигляду. І для цього автомобілі спочатку просто перефарбовували, потім стали підробляти їх ідентифікаційні номери та документи. Так стали з'являтися так звані автомобілі-двійники. Масового характеру це явище набуло лише в останні 10–15 років. Цим і пояснюється відсутність у кримінальному законодавстві єдиної норми, яка б встановлювала відповідальність за незаконне заволодіння транспортними засобами, зміну їх ідентифікаційних номерів, підробку документів, що дозволяє їх використання та збут.

Незаконний обіг транспортних засобів часто має транскордонний характер та сприяє виникненню нових форм міжнародної злочинності. Як зазначив О. О. Житний, наразі феномен транснаціональної організованої злочинності являється об'єктом постійної уваги міжнародної спільноти¹. Так, за кордоном беруть в оренду новий автомобіль, незаконно переправляють в Україну, чекають рік, лише потім власник пише заяву про угон. За цей час на транспортному засобі в Україні перебивають номери та виготовляють підроблені реєстраційні документи. Слід зауважити, що у більшості випадків такі транспортні засоби за кордоном викрадають «зі згоди власника». При цьому справжній власник отримує страховку у зв'язку з угоном. Подібний транспортний засіб в Україні зазвичай коштує у два-три рази дешевше його реальної вартості. У нас у країні нові власники таких автомобілів у переважній більшості випадків знають про кримінальне походження останніх. Але згідно чинного законодавства притяг-

¹ Житний О. О. Генезис інституту співучасті у злочині в кримінальному праві України під впливом норм міжнародного права. *Право і безпека*. Харків, 2012. №4. С. 157.

нути їх до відповідальності можна хіба що за ч. 4 ст. 358 КК (за використання підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу), та й то лише за умови, якщо буде доведено, що така особа знала про підробку.

Про підвищену суспільну небезпечність незаконного обігу транспортних засобів свідчить і той факт, що такі транспортні засоби досить часто використовують для переміщення учасників організованих груп чи злочинних організацій та вчинення інших кримінальних правопорушень. Так, наприклад, 27 липня 2017 р. в Одесі під час розбійного нападу використовували автомобіль марки Skoda Octavia білого кольору, який за попередніми даними був «двійником»¹. І такі випадки за даними правоохоронців є досить поширеними.

Отже, об'єктивними критеріями, які об'єднують вказані вище кримінальні протиправні діяння, є сукупність специфічних суспільних відносин, яким заподіюється або може бути заподіяна шкода незаконним обігом транспортних засобів, та органічна взаємопов'язаність, взаємообумовленість дій, що його утворюють (наприклад, для того, щоб безперешкодно користуватися викраденим транспортним засобом або його збути, необхідно підробити ідентифікаційні номери та/або його реєстраційні документи). Це обумовлює необхідність комплексного дослідження кримінальних правопорушень у сфері незаконного обігу транспортних засобів, оскільки така діяльність через взаємопов'язаність та взаємообумовленість являє собою підвищену суспільну небезпечність. Як вбачається, форми незаконного обігу транспортних засобів частково охоплюються статтями 289, 290, 358, 366 та 190 КК України. Зазначені кримінально протиправні діяння за своїми об'єктивними та суб'єктивними ознаками охоплюють кримінально-правову «складову» незаконного обігу транспортних засобів, відбивають деякі форми його прояву. Разом з цим, детально критерії, що об'єднують ці склади кримінальних правопорушень в одну групу, будуть розглянуті в наступних розділах роботи.

¹ У банку в центрі Одессы произошло разбойное нападение: бандиты и пострадавший исчезли. URL: <http://dumskaya.net/news/u-banka-v-tcentre-odessy-proizoshlo-razboynoe-na-075131/>.

Зважаючи на це, дослідження проблеми незаконного обігу транспортних засобів слід проводити на підставі аналізу низки норм КК України, зокрема ст. 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом», ст. 290 «Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу», ст. 358 «Підроблення документів, печаток, штампів та бланків, збут чи використання підроблених документів, печаток, штампів», ст. 366 «Службове підроблення» та ст. 190 «Шахрайство».

1.2. Соціальна обумовленість кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів

Попередній аналіз форм незаконного обігу транспортних засобів (перш за все тих, які зазначені у постанові КМУ «Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу») та судової практики у цій сфері дозволяє зробити висновок, що діяння, передбачені статтями 289 та 290 КК України, обумовлюють вчинення інших кримінальних правопорушень досліджуваної групи і є, в певній мірі, «системоутворюючими» незаконного обігу транспортних засобів. Саме з них починається процес незаконного створення транспортних засобів. Це фактично перший етап їх незаконного обігу.

Через це аналіз факторів криміналізації даних кримінальних правопорушень має першочергове значення та надає можливість визначити фактори криміналізації незаконного обігу транспортних засобів у контексті його комплексного дослідження. Крім того, це допоможе вивчити динаміку злочинності у сфері незаконного обігу транспортних засобів, пояснити причини та умови формування досліджуваного явища та визначити соціальну обумовленість кримінальної відповідальності за нього.

Під соціальною обумовленістю закону про кримінальну відповідальність слід розуміти процес виявлення суспільно небезпечних

форм індивідуальної поведінки, визнання можливості, доцільності та допустимості кримінально-правової боротьби з ними¹.

Прийняття кожного закону обумовлено реальними потребами суспільства у правовій охороні², але він в той же час може як адекватно відображати потреби суспільства, так і недостатньо їм відповідати, досягати або ж не досягати визначених законодавцем цілей³. Для того, щоб закон діяв, був ефективним інструментом у боротьбі з відповідними суспільно небезпечними діяннями, кримінально-правова заборона має бути соціально та кримінологічно зумовленою. Тому важливим є встановлення відповідності кримінально-правової норми суспільним потребам, тобто її соціальної обумовленості.

Соціальна обумовленість законів про кримінальну відповідальність означає врахування у їх змісті соціально-економічних і політичних умов життя суспільства. Аби сформулювати той чи інший закон про кримінальну відповідальність необхідно одержати різнобічну інформацію про те, чи не буде він суперечити існуючим відносинам, іншим законам, обмежувати інтереси громадян. Законодавець також повинен володіти інформацією про стан, структуру і динаміку правопорушень і злочинності, про спричинений ними збиток, іншими відомостями, необхідними для вирішення питання щодо криміналізації суспільно небезпечних діянь⁴.

Криміналізація суспільно небезпечних діянь, котрі мають місце у суспільстві, без сумніву, відіграє важливу роль серед засобів впливу на такі діяння. Практиці розвитку кримінального законодавства відомо чимало випадків, коли не кримінально карані діяння потім визнавалися кримінально протиправними. Причинами таких законо-

¹ Коробеев А. И. Уголовная наказуемость общественно опасных деяний (основания установления, характер и реализация в деятельности органов внутренних дел) : учеб. пособ. Хабаровск : Хабаровская высшая школа МВД СССР, 1986. С. 29.

² Коробеев А. И. Советская уголовно-правовая политика. Владивосток : Изд-во ДВГУ, 1987. С. 52.

³ Кузнецова Н. Ф., Злобин Г. А. Социальная обусловленность уголовного права и научное обеспечение нормотворчества. *Советское государство и право*. Москва, 1976. №8. С. 76.

⁴ Кузнецов А. В. Научная основа и информационная база советской уголовной политики. Вопросы совершенствования уголовно-правового регулирования. Свердловск : Изд-во СЮИ, 1988. С. 8–9.

давчих змін кримінологи називають: а) підвищення рівня суспільної небезпечності деяких діянь; б) необхідність усунення прогалин законодавства; в) появу нових суспільних відносин, що потребують охорони за допомогою норм кримінального права¹.

Для встановлення соціальної обумовленості кримінальної відповідальності за ті чи інші діяння, необхідним є виявлення чинників такої криміналізації. Але з цим іноді виникають певні труднощі. Зазначена проблема на даний час є не вирішеною та дає підстави для дискусії серед учених. У першу чергу це пояснюється відсутністю єдності розуміння змісту самого поняття «чинники криміналізації». У науці кримінального права під такими розуміють фактори, підстави, основи, принципи, умови, критерії. Тлумачний словник української мови визначає «фактор» як умову, рушійну силу будь-якого процесу, явища, чинник². Тобто можна дійти висновку, що зазначені поняття є синонімами. Дослідивши значну кількість джерел з питань соціальної обумовленості можна дійти висновку, що частіше за все вчені використовують поняття «фактори криміналізації».

Окрім того, існує неузгодженість у визначенні кількості факторів криміналізації. Так, О. І. Коробєєв виявив близько двадцяти факторів встановлення кримінально-правової заборони, а також вказав на можливість їхнього збільшення при відображенні специфіки деяких необережних кримінальних правопорушень³. На думку П. С. Тоболкіна, характеристика соціальної обумовленості норм закону про кримінальну відповідальність полягає в аналізі політичних, економічних, моральних та інших факторів, що викликають необхідність в існуванні кримінально-правових норм⁴.

¹ Орлеан А. М. Соціальна обумовленість криміналізації та кримінально-правова характеристика торгівлі людьми : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2003. С. 59.

² Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і допов.) / уклад. голов. ред. В. Г. Бусел. Київ; Ірпінь : Перун, 2005. С. 1526.

³ Коробєєв А. И. Уголовная наказуемость общественно опасных деяний (основания установления, характер и реализация в деятельности органов внутренних дел) : учеб. пособ. Хабаровск : Хабаровская высшая школа МВД СССР, 1986. С. 33–34.

⁴ Тоболкин П. С. Социальная обусловленность уголовно-правовых норм. Свердловск : Сред.-Урал. кн. изд-во, 1983. С. 7.

При встановленні соціальної обумовленості кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів, більш доцільно зосередитися на соціально-історичних, економічних і кримінологічних факторах.

Соціально-історичні фактори. Встановлення кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом та знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу обґрунтовується соціально-історичними факторами, що виражають політичну доцільність та суспільну необхідність встановлення такої відповідальності, а саме принципи, що забезпечують допустимість криміналізації з точки зору основних характеристик процесів суспільного розвитку та соціальних систем, її соціальну адекватність, а також відповідність норми закону про кримінальну відповідальність характеру та рівню суспільної свідомості та стану громадської думки¹.

Перш за все слід зазначити, що у сучасному розумінні розвиток транспорту на території України та відповідно його обіг почався лише з другої половини ХХ століття. У зв'язку з цим поступово до радянського кримінального законодавства включались норми, спрямовані на захист від кримінально протиправних посягань на відносини у сфері транспорту. Проте перевага віддавалася, в першу чергу, захисту залізничного транспорту, якому під час військових дій відводилося стратегічне значення².

КК УРСР 1922, КК УСРР 1927 та КК УРСР 1960 р.р. не мали спеціальної статті, що передбачала б кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом. Тому суди на протязі майже тридцяти років застосовували інститут аналогії закону. У деяких випадках незаконне заволодіння транспортним засобом кваліфікувалося як хуліганство, а в інших – як самоправство або крадіжка. Коли викрадення транспортного засобу вчинялося з хулі-

¹ Основаиия уголовно-правового запрета (криміналізація и декриміналізація) / В. Н. Кудрявцев и др. Москва : Наука, 1982. С. 210.

² Гуславський В. С. Кримінальна відповідальність за порушення правил експлуатації транспорту (ст. 2153 КК України) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 1997. С. 6–7.

ганських мотивів, то кваліфікувалося як хуліганство; коли з корисливих мотивів – як крадіжка, а якщо потерпілому заподіювалась значна шкода – як самоправство¹.

Кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом до вітчизняного законодавства вперше було включено лише у 1968 році. КК УРСР 1960 р. було доповнено ст. 215³ «Угон автомототранспортних засобів». Зазначена норма виглядала наступним чином:

«Угон автомототранспортних 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 одного року»².

Тобто залежно від мети незаконне заволодіння транспортним засобом кваліфікувалося як угон або як крадіжка³.

Відповідно до даної статті під угоном розуміли незаконне, умисне, таємне або відкрите заволодіння чужим транспортом та його використання за прямим призначенням за відсутності ознак викрадення. Суспільна небезпека угону була обумовлена відсутністю контролю при використанні джерел підвищеної небезпеки, що досить часто супроводжувалося вчиненням і інших транспортних кримінальних правопорушень. Такі кримінальні правопорушення нерідко вчинювалися особами, які знаходилися у стані алкогольного чи іншого сп'яніння, були позбавлені чи взагалі не мали прав на керування транспортним засобом, чи неповнолітніми. Зазначені особи, як правило, не в змозі належно керувати транспортними засобами, особли-

¹ Скибіцький Б. А. Історичні аспекти та порівняльна характеристика законодавства України та зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Науковий вісник Львівської комерційної академії*. Серія : Юридична. Львів, 2015. Вип. 2. С. 256.

² Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями 01.10.1970 р. і статейними матеріалами. Київ : Видавництво політичної літератури України, 1971. С. 101–102.

³ Щупаківський Р. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом : монографія. Київ : Атіка, 2007. С. 16.

во у складних дорожніх ситуаціях. Основним безпосереднім об'єктом даного кримінального правопорушення визнавали безпеку руху та експлуатації транспорту, а додатковим – життя, здоров'я громадян і відносини власності¹.

За ст. 215 КК УРСР 1960 р. кваліфікували угон усіх автомобілів, мотоциклів, тракторів та інших самохідних машин. Як правило, предметом даного кримінального правопорушення визнавали механічні транспортні засоби, що були визначені у примітці до ст. 215³ КК. Спосіб вчинення угону не визнавався обов'язковою ознакою об'єктивної сторони, тобто міг бути різним (таємний, відкритий, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства чи без такого) та не впливав на кваліфікацію. Закінченим угон визнавався з моменту заволодіння та початку руху транспортного засобу у будь-який спосіб. При цьому відстань переміщення транспортного засобу та строк користування ним не впливали на кваліфікацію вчиненого.

Бурхливий розвиток сфери обігу транспортних засобів припадає на другу половину ХХ століття. В цей час з'являються такі транспортні засоби як трактори, екскаватори, автокрани, грейдери, скрепери тощо. У зв'язку з цим відповідно збільшилася і кількість крадіжок у даній сфері. Тому практика боротьби з крадіжками та угонами транспортних засобів переконливо свідчила про необхідність посилення покарання за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 215³ КК УРСР². Зважаючи на це 1 квітня 1985 р. ст. 215³ КК УРСР зазнала суттєвих змін та отримала назву «Угон транспортних засобів» і виглядала наступним чином:

«Угон автомототранспортних 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 або за попереднім зговором групою осіб, а так само поєднані з насильством, що не є небезпечним для

¹ Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. Київ : Юрінком, 1996. С. 44.

² Щупаківський Р. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом : монографія. Київ : Атіка, 2007. С. 16–17.

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 на строк від трьох до семи років¹.

Істотних змін зазнала дана стаття у 2001 р., коли отримала назву «Незаконне заволодіння транспортним засобом», під яким розумілося вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі.

Однак прийняті нововведення не змогли повністю впоратися з наростаючими темпами кримінальних протиправних посягань у сфері обігу транспортних засобів. Були потрібні інші, не пов'язані з кримінальним правом заходи, спрямовані на профілактику цих кримінальних правопорушень. Визначну роль у цьому питанні відіграла Міжнародна організація по стандартизації (МОС, ISO) – організація, що займається випуском міжнародних стандартів. Міжнародна організація по стандартизації була створена у 1946 році двадцятьма п'ятьма національними організаціями. Фактично її робота почалася з 1947 року. СРСР був не тільки членом керівних органів, а й одним із авторів цієї організації. Станом на 1 січня 1973 року членами МОС вже були національні організації зі стандартизації 70 країн². Рішення цієї організації фактично створило те, що у сучасному розумінні утворює поняття законного обігу транспортних засобів.

До 80-х років майже всі автомобілі ідентифікувалися по 7-значному номеру шасі, який складався тільки з цифр. Дана форма мала свої недоліки, одним з яких була малоінформативність, що найчастіше дозволяло злочинцям практично безкарно підробляти подібні

¹ Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 01.04.1985 р. Київ : Видавництво політичної літератури України, 1985. С. 146.

² Офіційний сайт міжнародної організації по стандартизації. URL: <http://www.iso.org>.

номери. З початку 80-х років автовиробники визнавши подібну ідентифікацію такою, що не відповідає сучасним вимогам, звернулися до Міжнародної організації стандартів ISO і в 1983 році ISO були прийняті два основних світових стандарти: SO 3779–1983 «Дорожні транспортні засоби. Ідентифікаційний номер транспортного засобу. Зміст і структура» («Road vehicles. Vehicle identification number (VIN). Content and structure») та SO 3780–1983 «Дорожні транспортні засоби. Ідентифікаційний код світового виробника» («Road vehicles. World manufacturer identifier (WMI) code»)¹.

Тому починаючи з 1983 року в країнах, які входять до Міжнародної організації стандартів ISO, кузову кожного випущеного в них автомобіля став присвоюватися індивідуальний номер (Vehicle Identification Number (VIN)). Відповідно до зазначених стандартів ISO в цьому ідентифікаційному номері кожного окремого автомобіля зашифровані важливі технічні дані, які є індивідуальними для кожного з них. Це свого роду «Свідоцтво про народження» автомобіля. Іншими словами можна сказати, що ідентифікаційний номер автомобіля майже як хромосомний набір. Розшифрувавши його можна отримати повну інформацію про машину в цілому.

Природно, що подібні заходи стали заважати злочинцям, тому почастишали випадки підробки або знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу, на що законодавець був змушений відреагувати, ввівши в кримінальний закон відповідальність за подібні дії.

Законом України від 21 вересня 2000 р. № 1981-III «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» КК УРСР 1960 р. було доповнено ст. 194¹, яка встановлювала кримінальну відповідальність за знищення, підробку, заміну ідентифікаційного номера двигуна, шасі або кузова транспортного засобу, або заміну без дозволу відповідних органів державної

¹ Офіційний сайт міжнародної організації по стандартизації. URL: <http://www.iso.org>.

влади номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу¹.

Таким чином, включення до КК України норм, які передбачають відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом та знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, було історично зумовленою контрмірою у протидії зі злочинністю у сфері незаконного обігу транспортних засобів.

Фактично ці дві норми частково виокремили таку форму незаконного обігу як незаконне створення транспортних засобів.

Слід звернути увагу, що виходячи зі змісту кримінально правової заборони цих норм, законодавець вважав суспільно небезпечним не сам факт вчинення відповідних дій (незаконне заволодіння, незаконна зміна ідентифікаційного номеру), а подальше безконтрольне використання таких транспортних засобів, тобто саме їх обіг. Непрямим свідченням на користь цього твердження є те, що незаконне заволодіння могло бути вчинене з будь-якою метою (тобто факт порушення права власності не є головним), а незаконна зміна ідентифікаційних номерів виділялася в окремий склад (транспортний засіб серед інших предметів матеріального світу має свій особливий статус, обумовлений саме його незаконним обігом, використанням тощо).

Економічні фактори. При визначенні економічних факторів, які також свідчать про необхідність встановлення кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів, необхідно встановити, яка шкода (збитки) і кому спричиняється внаслідок вчинення подібних діянь.

Оскільки в роботі досліджується саме кримінально-правова складова незаконного обігу, то відповідно до аналізу практики застосування статей 289, 290, 358, 366 та 190 КК України, перш за все слід говорити про так звані транспортні засоби-конструктори та транспортні засоби-двійники.

¹ 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 : Закон України від 21.09.2000 р. № 1981-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 45. Ст. 389.

Транспортні засоби-конструктори – це транспортні засоби, які ввозять з-за кордону в розібраному вигляді з метою уникнення сплати значної частини податків. Потім транспортний засіб збирають, іноді змінюють його ідентифікаційні номери, та використовують документи з іншого авто.

Двійники – це транспортні засоби, які за зовнішнім виглядом ідентичні. Вони мають однакову марку, модель та колір, номери агрегатів та ідентичні номерні знаки. При цьому лише один такий транспортний засіб законний, всі ж інші – продумана і акуратно виконана підробка. До того ж більшість з них мають «незаконне» минуле. Наприклад, це може бути викрадений чи нерозмитнений автомобіль. З метою приховання цих фактів на такі транспортні засоби підробляють документи та змінюють їх номери, тобто вчиняють діяння, що охоплюються статтями 290 та 358 КК. Важливо відзначити, що в одного транспортного засобу двійників може бути навіть три чи чотири. До того ж, якщо раніше таких транспортних засобів виявляли сотні, то наразі це вже тисячі¹. При цьому, і двійники, і конструктори є незаконними, тобто незаконно створеними транспортними засобами.

Якщо транспортний засіб був здобутий незаконним шляхом (наприклад, викрадений), то матеріальна шкода спричиняється його власнику у вигляді реальних збитків, які дорівнюють вартості транспортного засобу на день учинення кримінального правопорушення. Практика застосування норм, передбачених ст. 289 та ст. 290 КК свідчить, що найбільше в Україні викрадається автомобілів марки ВАЗ. Так, за 2015 рік їх було викрадено більше 2,8 тис. Разом з тим, кожний п'ятий викрадений автомобіль є іномаркою. Особливим попитом користуються такі марки як Toyota (724 викрадених автомобілів), Mercedes-Benz (362), BMW (229), Mitsubishi (222), Honda (213), Lexus (203), Audi (93)². При цьому більш дешеві транспортні засоби, як правило, йдуть на запчастини, а дорогі перетворюються на двійників.

¹ Будьте пильні : як розпізнати машину-двійник. URL: <http://avtosovet.com.ua/avtoporada/budte-pilni-yak-rozpiznati-mashinu-dvijnik>.

² Бандитская Украина : ТОП-7 самых угоняемых авто. URL: <http://mport.ua/mix/1589277-Banditskaja-Ukraina--TOP-7-samyh-ugonjaemyh-avto>.

Окрім того, в Україні з року в рік зростає загальна кількість угонів автомобілів. Адже в першому кварталі 2016 р. кількість таких угонів збільшилася з 2154 до 2576 – тобто на 20%¹.

Як уже зазначалося вище, ще одним джерелом походження транспортних засобів-двійників є нерозмитнені транспортні засоби. Порахувати їх кількість не береться ніхто. За приблизними оцінками, з десяти ввезених в Україну останнім часом транспортних засобів, на наших дорогах вісім – незаконні. Частина з них має кримінальне минуле – викрадення. Інші просто нерозмитнені або їздять з підробленими або недійсними реєстраційними документами. До того ж в Україні з року в рік зменшується кількість законно розмитнених транспортних засобів. Приміром, доходи державного бюджету від сплати акцизного збору при постачанні автотранспортних засобів у 2014 році становили 904,2 млн. грн., що на 258,4 млн. грн. або на 22% менше порівняно з 2013 роком².

Особливого поширення обіг незаконних транспортних засобів набув у прикордонних регіонах. Так, 19 березня 2017 року, у м. Мукачеві працівники поліції зупинили автомобіль Audi A6, за кермом якого перебував 34-річний місцевий мешканець. Під час перевірки транспортного засобу за допомогою автоматизованої бази правоохоронці виявили розбіжності, тобто дані зазначені в технічному паспорті автомобіля не відповідали дійсності³.

У засобах масової інформації часто з'являлася інформація про середній вік в Україні легкових автомобілів, який становить близько 20 років та з часом лише зростає. Україна за цим показником займає друге місце у світі. На першому місці Куба, але там така ситуація зумовлена зовнішнім фактором (торговельним ембарго), а в Україні це лише внутрішній фактор. Причиною цього є, перш за все, неплато-

¹ Випуск ТСН за 2 квітня 2016 року. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-strimko-zrostaye-kilkist-ugoniv-avto-623046.html>.

² Пояснювальна записка до проекту Закону України про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів : від 07.10.2015 р. №3251. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH2IB00A.html.

³ Двійники в Закарпатті бувають навіть у автомобілів. Закарпатські новини. URL: <http://zakarpattpost.net/2017/03/20/dvijnyky-v-zakarpatti-buvayut-navit-u-avtomobiliv/>.

спроможність населення та досить високі націнки автоімпортерів (20–40% вартості ввезеного авто, хоча за кордоном це 5–10%). Але така ситуація має штучний характер та пов'язана з корупційною складовою при розмитненні вживаних транспортних засобів. Платежі, які підлягають сплаті при розмитненні б/в авто (ввізне мито, акцизний податок та податок на додану вартість (далі – ПДВ)) у 6–22 рази вищі за платежі на нові автомобілі. Така ситуація має безпосередній вплив на значне підвищення цін не лише на вживані, а й на нові автомобілі у порівнянні з країнами Східної Європи та Євросоюзу¹.

Окрім того, шкода відносинам власності заподіюється не лише в процесі створення транспортного засобу-двійника, а й у процесі його реалізації. Іноді особи, які купують такі транспортні засоби, заздалегідь знають про кримінальне минуле останніх. Транспортні засоби з «проблемними» документами, як правило, коштують на 30–40% дешевше. Але значна частина покупців – це люди, які зі зрозумілих причин хочуть заощадити свої кошти і тим самим стають жертвами шахраїв.

Так, у серпні 2008 року гр-н А. з метою заволодіння чужим майном, зловживаючи довірою потерпілої Б., ввів останню в оману, запропонувавши їй обміняти з гр-м В. свій автомобіль Mercedes-Benz 600 Sel вартістю 20 000 доларів США на автомобіль Alfa Romeo 156, запевнивши потерпілу, що вказаний автомобіль придбано гр-м В. законним шляхом та зареєстровано у встановленому законом порядку у МРЕВ ДАІ, що фактично не відповідало дійсності. В результаті цього потерпіла Б. передала гр-ну В. автомобіль Mercedes-Benz 600 Sel, який перебував у її володінні згідно нотаріально посвідченої довіреності, в обмін на автомобіль Alfa Romeo 156 із перебитими ідентифікаційними номерами кузова та підробленими реєстраційними документами, що спричинило їй матеріальну шкоду у великих розмірах на загальну суму 96 902 грн. Дії гр-на А. при цьому були кваліфіковані за ч. 3 ст. 190 КК України². Але в рамках даного криміналь-

¹ Найдорожчі авто для найбіднішої країни Європи. Дзеркало тижня. Україна. 2016. 11 бер. (№9).

² Вирок Яремчанського міського суду Івано-Франківської області від 29 квітня 2011 р., судова справа №1–5. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/15297936>.

ного провадження не було встановлено осіб, які підробили ідентифікаційні номери та реєстраційні документи на автомобіль Alfa Romeo 156, чи був це засуджений гр-н А., чи інші невстановлені особи. Все це свідчить про неповноту кримінально-правової оцінки вчиненого та відсутність належного розуміння суспільної небезпечності незаконного обігу транспортних засобів.

Таким чином, незаконний обіг транспортних засобів не вичерпується лише незаконним заволодінням транспортним засобом, знищенням чи підробкою його ідентифікаційних номерів, реєстраційних документів або використанням недійсних реєстраційних документів (наприклад, від іншого транспортного засобу), тобто діями, що утворюють таку форму як незаконне створення транспортного засобу. Подальша реалізація такого транспортного засобу, у разі приховування його «кримінального» минулого, підпадає під ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 190 КК, тобто є шахрайством.

Слід також зазначити, що причинами появи на українському ринку такої кількості незаконних транспортних засобів є економічні показники нашої країни, зокрема низький рівень розвитку економіки, економічна нестабільність, низька заробітна платня, високий рівень безробіття та зубожіння населення. Зважаючи на це, українці шукають альтернативні можливості придбати на вторинному ринку транспортний засіб вищого класу за доступною ціною.

Таким чином, економічні фактори встановлення кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів обумовлені насамперед спричиненням значних матеріальних збитків від такої діяльності як окремим громадянам, так і державі. Саме економічні фактори є переважаючими при виникненні незаконного обігу транспортних засобів, оскільки виникнення цього суспільно небезпечного явища обумовлено бажанням ухилитися від сплати відповідних обов'язкових платежів, надати такому транспортному засобу «законного вигляду» та розпорядитися ним (продати, обміняти, тобто випустити в обіг).

Кримінологічні фактори. Криміналізація діянь, що утворюють незаконний обіг транспортних засобів, зумовлена передусім такими

кримінологічними факторами, як їх суспільна небезпечність та поширеність.

Сутність такої категорії як суспільна небезпечність в тому, що діяння заподіює шкоду охоронюваним кримінальним законом суспільним відносинам або містить реальну можливість її заподіяння. Оцінка суспільної небезпечності діяння відбувається через об'єктивні та суб'єктивні ознаки кримінального правопорушення, а саме об'єкт, на який посягає кримінальне правопорушення, наслідки, спосіб його вчинення, форма вини, мета, мотив та ін. Лише на підставі сукупності таких ознак можна розкрити реальну, об'єктивну небезпечність кримінального правопорушення та його тяжкість¹.

Суспільна небезпечність діяння насамперед визначається важливістю та значущістю об'єкта (суспільних відносин, на які воно посягає), а також наслідками, які настають².

Як свідчить практика, не дивлячись на незначну питому вагу у загальній структурі злочинності в Україні, незаконне заволодіння транспортними засобами має значну суспільну небезпечність. Зміст цієї небезпеки враховуючи, що це кримінальне правопорушення (ст. 289 КК) передбачене у розділі XI Особливої частини КК, з одного боку обумовлений посяганням на безпеку руху та експлуатації транспорту, а з іншого – значенням самого блага, якому заподіюється шкода, адже це діяння посягає на одне з ключових конституційних прав особи та громадянина (ст. 41 Конституції України) – право власності, яке не може бути протиправно порушеним ні фізичними, ні юридичними особами³.

Але, наприклад, О. І. Коробеев зазначав, що суспільна небезпечність угону полягає не в тому, що при його вчиненні відбувається посягання на власність чи особу, а в тому, що створюється стан не-

¹ Кримінальне право України. Загальна частина: підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 78.

² Пинаев А. А. Курс лекцій по Общей части уголовного права. Харьков : Юрид. Харьков, 2001. Кн. 1 : О преступлении. С. 40.

³ Колб С. О. Оперативно-розшукова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Ужгород, 2015. Вип. 32. Т.3. С. 91–92.

контрольованого використання транспортних засобів, чим порушуються відносини у сфері безпеки функціонування транспорту¹. Зрозуміло, що фактично незаконне заволодіння транспортними засобами передбачає і їх незаконне використання. Проте у даній роботі обґрунтовується, що таке незаконне заволодіння повинно бути поєднане зі зміною ідентифікаційних номерів та/або підробкою реєстраційних документів чи незаконним використанням останніх, оскільки таким чином фактично відбувається незаконне створення транспортних засобів та забезпечується їх безперешкодне незаконне використання. Лише за таких умов незаконне заволодіння транспортними засобами буде утворювати їх незаконний обіг.

Кримінально протиправні діяння, передбачені статтями 289 та 290 КК за умови, якщо вони не складають собою комплекс взаємопов'язаної поведінки, тобто не утворюють саме обіг як систему дій, а є окремими кримінальними правопорушеннями, є відповідно менш суспільно небезпечними за досліджуване поняття. Наприклад, незаконне заволодіння транспортним засобом з хуліганських мотивів не утворює поняття обігу та відповідно є менше суспільно небезпечним за аналогічні діяння, які поєднані із знищенням, підробленням або заміною ідентифікаційного номеру, номеру двигуна, шасі, кузова, номерного знаку або номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортно-го засобу.

Г. В. Галахова вважала, що угони перш за все завдають шкоди громадській безпеці, в тому числі знижують безпеку руху на дорогах, спричиняючи людські жертви і завдаючи шкоди здоров'ю людей, призводячи таким чином до знищення та пошкодження транспортних засобів та дорожніх споруд².

Стосовно знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу М. І. Хавронюк стверджує, що ст. 290 КК є прикладом надмірної криміналізації. Він вважає, що передбачені в ній дії по суті є приховуванням факту незаконного заволодіння

¹ Коробеев А. И. Транспортные правонарушения : квалификация и ответственность. Москва : Юрид. лит., 1990. С. 108–109.

² Галахова А. В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений : учеб. пособ. Москва : МССШМ МВД СССР, 1990. С. 39.

транспортним засобом чи приховування іншого кримінального правопорушення. Тому за відсутності у КК України ст. 290 підробку номерів транспортного засобу слід було б кваліфікувати за ст. 209 чи ст. 396 КК (якщо такі дії не були заздалегідь обіцяні) або за ч. 5 ст. 27 КК та іншою відповідною статтею КК (якщо такі дії були заздалегідь обіцяні)¹.

В. В. Віскунов має протилежну точку зору, стверджуючи про достатню обґрунтованість криміналізації знищення, підробки або заміни ідентифікаційного номера транспортного засобу. Дане кримінальне правопорушення науковець вважає самостійним суспільно небезпечним діянням, якому притаманні специфічні свої основний безпосередній об'єкт, предмет та небезпечні форми поведінки людини. Суспільна небезпечність кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК, обумовлена не лише метою приховати вчинене раніше кримінальне (кримінальні) правопорушення, а й, в першу чергу, наявністю кваліфікованого способу обману, що проявляється у формі знищення ідентифікаційних номерів транспортного засобу для досягнення не лише мети приховати кримінальне правопорушення, а й з метою вчинення кримінальних правопорушень у майбутньому. Такий обман може вчинятися з будь-якою метою та є суспільно небезпечним, так як спрямований відносно транспортного засобу як об'єкта права власності, предмета державної реєстрації і обліку та джерела підвищеної безпеки. З цього слідує, що досліджуваному кримінальному правопорушенню притаманні характер та ступінь суспільної небезпечності, які необхідні для криміналізації діяння².

Разом з цим, в українському законодавстві передбачена лише адміністративно-правова заборона щодо експлуатації транспортного засобу з номерним знаком, що не належить цьому засобу (ст. 121 КУпАП), та транспортного засобу, ідентифікаційні номери складових частин якого не відповідають записам у реєстраційних документах,

¹ Хавронюк М. І. Довідник з Особливої частини Кримінального кодексу України. Київ : Істина, 2004. С. 319.

² Віскунов В. В. Суспільна небезпечність як умова криміналізації складу знищення, підробки або аміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ*. Луганськ, 2009. № 3. С. 149.

знищені або підроблені (ст. 121¹ КУпАП)¹. В подальшому в роботі надається самостійна кримінально-правова характеристика таких дій як прояву незаконного обігу транспортних засобів.

Суспільна небезпечність підробки або знищення ідентифікаційного номера, номера кузова, шасі, двигуна полягає також у тому, що транспортні засоби з підробленими номерами часто використовуються як засіб вчинення чи приховування інших кримінальних правопорушень². Тому незаконне використання транспортних засобів як форма їх незаконного обігу має істотний рівень суспільної небезпечності, що свідчить про необхідність криміналізації таких дій.

Про підвищену суспільну небезпечність досліджуваних діянь свідчить і те, що законодавець передбачив незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК) та знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК) як кримінальні правопорушення із формальним складом. Вже сам факт посягання на зазначені об'єкти, незалежно від настання наслідків, є кримінально караним³. Підвищена суспільна небезпечність зазначених кримінально протиправних діянь свідчить про високий рівень суспільної небезпечності незаконного обігу транспортних засобів в цілому.

Експлуатація так званих «автомобілів-конструкторів», про які гадувалося вище, також досить часто становить значну суспільну небезпечність. Це пояснюється тим, що кузов такого транспортного засобу для переміщення через кордон, як правило, розпилюють на вузли. Після його зварювання, якщо мова йде, наприклад про автомобіль, виникає загроза розриву останнього в результаті невеликої аварії або навіть наїзду на дорожню яму.

Вищевикладене свідчить про достатній рівень соціальної цінності відносин у сфері обігу транспортних засобів. Однак, виступаючи позитивною властивістю, соціальна цінність, як явище об'єктивної

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1984. № 51. Ст. 1122.

² Лесних А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Краснодар, 2001. С. 36–37.

³ Козак В. М. Кримінологічні фактори встановлення кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів. *Право і суспільство*. Дніпро, 2017. № 4–2. С. 144.

дійсності, підкреслює міру шкідливості посягання, підвищуючи або знижуючи її¹, але не є достатнім аргументом для криміналізації діяння, зокрема незаконного обігу транспортних засобів. Про доцільність кримінально-правової охорони будь-яких суспільних відносин може свідчити лише сукупність певних факторів.

Ще одним фактором, який впливає на криміналізацію діянь, є їх поширеність. Кримінальним правом регулюється форма реакції держави та суспільства на ті суспільно небезпечні діяння осіб, які є реально можливими, тобто являються проявом деяких загальних закономірностей і тенденцій, інакше кажучи – явища невивпадкові. Можлива повторюваність – необхідна властивість діяння, віднесеного законом до числа кримінальних правопорушень². Офіційна статистика правоохоронних органів свідчить, що діяння, які утворюють різні форми незаконного обігу транспортних засобів є досить поширеними.

Так, за повідомленням департаменту інформаційних технологій МВС України та Генеральної прокуратури України у період дії чинного Кримінального кодексу у 2003 р. обліковано (zareєстровано) 9741 кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК; у 2004 р. – 8200; у 2005 р. – 8207; у 2006 р. – 7081; у 2007 р. – 6806; у 2008 р. – 5793; у 2009 р. – 5184; у 2010 р. – 4278; у 2011 р. – 4682; у 2012 р. – 6177; у 2013 р. – 6770; у 2014 р. – 12584; у 2015 р. – 11423; у 2016 р. – 12188; у 2017 р. – 8981; у 2018 р. – 6621; у 2019 р. – 5467; у 2020 р. – 4496; у 2021 р. – 2870.

За ознаками кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК у 2003 р. обліковано (zareєстровано) 285 кримінальних правопорушень; у 2004 р. – 225; у 2005 р. – 285; у 2006 р. – 278; у 2007 р. – 369; у 2008 р. – 338; у 2009 р. – 378; у 2010 р. – 392; у 2011 р. – 351; у 2012 р. – 198; у 2013 р. – 794; у 2014 р. – 771; у 2015 р. – 783; у 2016 р. – 1965; у 2017 р. – 2301; у 2018 р. – 1908; у 2019 р. – 2345; у 2020 р. – 1887; у 2021 р. – 1571.

З вищенаведених даних видно, що в останні роки простежується стійка тенденція до зростання кількості кримінальних правопорушень, передбачених ст. 290 КК.

¹ Борисов В. И. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Харьков, 1993. С. 94.

² Основания уголовно-правового запрета (криминализация и декриминализация). Москва : Наука, 1982. С. 218.

Відмітимо також, що далеко не всі відкриті кримінальні провадження за статтями 289 та 290 КК передаються до суду та закінчуються обвинувальними вироками. Такий висновок можна зробити склавши порівняльну таблицю відкритих кримінальних проваджень (порушених кримінальних справ до листопада 2012 р.) та кількості засуджених осіб. Це пояснюється також тим, що, як правило, викрадають транспортні засоби одні особи, а незаконні реєстраційні дії вчинюють інші. Хоча такі суб'єкти досить часто пов'язані між собою, довести їх співучасть буває занадто складно, чим пояснюється майже повна відсутність статистики притягнення до відповідальності за сукупність даних кримінально протиправних діянь. Звичайно, в рамках однієї норми КК з'явилася б можливість більш ефективно протидіяти цій формі незаконного обігу транспортних засобів.

Рік	Кількість відкритих за ст. 289 КК кримінальних проваджень	Кількість осіб, засуджених за ст. 289 КК
2003	9741	4369
2004	8200	4452
2005	8207	3775
2006	7081	3413
2007	6806	3499
2008	5793	3098
2009	5184	2950
2010	4278	2680
2011	4682	2171
2012	6177	2646
2013	6770	2561
2014	12584	2396
2015	11423	2529
2016	12188	1957
2017	8981	1881
2018	6621	1885
2019	5467	1354
2020	4496	1657
2021	2870	1717

Рік	Кількість відкритих за ст. 290 КК кримінальних проваджень	Кількість осіб, засуджених за ст. 290 КК
2003	285	38
2004	225	43
2005	285	31
2006	278	34
2007	369	32
2008	338	31
2009	378	30
2010	392	21
2011	351	15
2012	198	13
2013	794	7
2014	771	10
2015	783	4
2016	1965	8
2017	2301	9
2018	1908	10
2019	2345	7
2020	1887	7
2021	1571	2

Таким чином, за період з 2003 по 2021 р. зареєстровано (обліковано) 137 549 кримінальних правопорушень за ст. 289 КК. При цьому засуджено було лише 50 990 осіб. Під час проведення даного дослідження було вивчено 462 вироки по кримінальних провадженнях (справах), відкритих (порушених) за ст. 289 КК. За цей же період було зареєстровано (обліковано) 17 424 кримінальні правопорушення за ст. 290 КК, а засуджено лише 352 особи. Під час написання роботи досліджено було 64 вироки по кримінальних провадженнях (справах),

відкритих (порушених) за ст. 290 КК. Але варто зауважити, що у разі вчинення особою кількох кримінальних правопорушень, обліку підлягає стаття КК України, в санкції якої передбачене більш суворе покарання. Тому деякі кримінальні правопорушення можуть бути і не відтворені у звітності судів. Окрім того, судова статистика ведеться за кількістю засуджених осіб, а у вчиненні одного кримінального правопорушення можуть брати участь декілька осіб.

З вищенаведених даних видно, що лише близько 37% кримінальних проваджень (справ) за ст. 289 КК та 2% кримінальних проваджень (справ) за ст. 290 КК передаються до суду та закінчуються обвинувальними вироками. Така ситуація пояснюється тим, що угони транспортних засобів, як правило, – це сфера діяльності злочинців, які мають необхідні засоби і навички проникнення до салону автомобілів, готові до здійснення розкрадань з використанням насильства, мають зв'язки, необхідні для збуту викраденого транспортного засобу, тобто «професіоналів». Саме тому досить часто не вдається встановити осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом.

Автомобілі викрадають «на замовлення», для розбору на запчастини або для того, щоб повернути власнику за винагороду. У першому і другому випадку нерідко вдаються до знищення, подробиць або заміни ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу, тобто має місце незаконне створення транспортних засобів як форма їх незаконного обігу. Дане кримінальне правопорушення взагалі не часто вдається виявити. Так, у ст. 35 Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 р. визначено повний перелік обставин, за наявності яких поліцейський має право зупинити транспортний засіб. Зокрема, поліцейський може зупинити автомобіль за наявності інформації, яка свідчить про те, що транспортний засіб або вантаж можуть бути об'єктом або знаряддям учинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального або адміністративного правопорушення чи перебуває у розшуку. Окрім того, поліцейський вправі провести лише поверхневу перевірку транспортного засобу¹. Якщо ж поліцейський запідозрить, що транспортний

¹ Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. №40–41. Ст. 379.

засіб має кримінальне минуле (є двійником, має підроблений ідентифікаційний номер, номер двигуна, шасі або кузова), він повинен викликати Експертну службу МВС.

Так, наприкінці серпня 2014 р. співробітники патрульно-постової служби у Вінницькій області зупинили автомобіль Audi A6. В ході перевірки виявилось, що номер кузова і колір автомобіля не відповідають інформації, яка міститься в базі даних. Транспортний засіб відразу ж відправили на штрафмайданчик, а відносно її власника відкрили кримінальне провадження за статтею 290 КК України. За словами начальника УДАІ УМВС Вінницької області П. Солоненка, подібні випадки стали масовими. Щотижня інспектори затримують по 2–3 автомобілі з підробленими номерами та/або документами. Всього ж у 2014 році тільки на Вінниччині виявили до 200 автомобілів-двійників¹.

Причому до правоохоронців потрапляють далеко не всі незаконні транспортні засоби. Тобто кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК України, належить до так званих латентних. Точніше, виявляють тих, хто знехтував елементарними правилами безпеки. На штрафмайданчиках знаходиться лише вершина айсберга. Реально подібних транспортних засобів на порядок більше. При цьому, щоб уникнути викриття, для ролі «двійників» спеціально підбираються транспортні засоби, у яких номери кузова розташовані у важкодоступних місцях. Приміром, у того ж Mercedes-Benz, щоб їх виявити, доводиться мало не розбирати половину автомобіля. Але на таку трудомістку процедуру правоохоронці йдуть лише у крайніх випадках, якщо автомобіль знаходиться у розшуку. Отже, незаконний обіг транспортних засобів має високий рівень латентності, що у неостанню чергу пояснюється відсутністю належної кримінально-правової протидії цьому явищу.

Для створення «двійника» не обов'язково перебивати номери кузова, двигуна чи шасі. Щоб уникнути цього, за поліцейською базою даних знаходять транспортний засіб тієї ж моделі, кольору, року випуску, що і ввезений з-за кордону, але не розмитнений чи викрадений.

¹ Автомобілі-клони : як не стати жертвою шахраїв. URL: http://rslviv.at.ua/news/avtomobili_kloni_jak_ne_stati_zhertvoju_shakhracijiv/2014-09-04-13.

Унаслідок втрати (насправді якої немає) замовляють дублікат свідоцтва про реєстрацію і держномерів «чистого» транспортного засобу, а номер кузова не змінюють. «Перебивання» виявлять, тому вважається, що більше шансів пройти звірку при справжніх номерах. У зв'язку з цим у процесі виготовлення дубліката свідоцтва про реєстрацію вказують всі дані від «оригіналу», а ось номер кузова виправляють на інший – від «двійника». В результаті на дорозі працівники поліції дивляться документи, звіряють номер кузова з тим, що у свідоцтві про реєстрацію, та, не виявивши нічого підозрілого, відпускають водія. Підробка може розкритися лише якщо номер кузова вони перевіряють по базі¹. Зазначені незаконні дії яскраво демонструють істотний рівень суспільної небезпечності незаконного обігу транспортних засобів. Фактично у наведених прикладах мають місце всі три форми незаконного обігу – незаконне створення, незаконне використання, незаконний збут транспортних засобів.

Зрозуміло, що далеко не завжди власник «чистого» транспортного засобу знає про наявність «двійника» та допомагає отримати дублікат свідоцтва про реєстрацію. У таких випадках виготовляють підроблений документ.

Так, гр-н А. 27 лютого 2014 року приблизно о 18 годині в с. Поліці Володимирецького району Рівненської області купив у невстановленої досудовим слідством особи автомобіль марки Mercedes-Benz C 220 CDI із документом – свідоцтвом про реєстрацію транспортного засобу, який надрукований на бланку, виготовленому струменево-крапельним способом друку, що не відповідає способу, який застосовується на підприємстві ТОВ «Знак» Консорціуму «ЄДАПС», яке здійснює випуск бланків документів даної категорії. При цьому, знаючи, що вказаний документ є підробленим, гр-н А. використовував його до 12 березня 2014 року, тобто до моменту виявлення та вилучення працівниками поліції. При цьому дії гр-на були кваліфіковані за ч. 4 ст. 358 КК (Використання завідомо підробленого документа)².

¹ Автомобілі-клони : як не стати жертвою шахраїв. URL: http://rslviv.at.ua/news/avtomobili_kloni_jak_ne_stati_zhertvoju_shakhracijiv/2014-09-04-13.

² Вирок Кузнецовського міського суду Рівненської області від 18 червня 2014 р., судова справа №565/509/14-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/39290341>.

Підсумовуючи викладене, можна дійти висновку, що суспільна небезпечність незаконного обігу транспортних засобів, окрім значної поширеності, полягає у тому, що подібні діяння не охоплюються однією нормою Кримінального кодексу, та, як правило, складають значну сукупність об'єднаних єдиним наміром кримінальних чи інших правопорушень. Так, спочатку транспортний засіб викрадається (ст. 289 КК) чи ввозиться з-за кордону без розмитнення (ст. 485 Митного кодексу України). Згодом, у більшості випадків, на транспортний засіб підробляється свідоцтво про реєстрацію (ст. 358 КК) та ідентифікаційні номери, номери двигуна, шасі або кузова (ст. 290 КК). Потім такий транспортний засіб намагаються якомога скоріше продати. Іноді покупець свідомо йде на подібну угоду, а іноді просто стає жертвою шахраїв (ст. 190 КК). При цьому бувають випадки, коли транспортні засоби-двійники навіть знімають та ставлять на облік як цілком легальні. Але тут вже не обходиться без допомоги службових осіб правоохоронних органів, які підробляють необхідні документи (ст. 366 КК). Зрозуміло, що одна особа не може реалізувати подібну схему. Як правило, у створенні та збуті транспортних засобів-двійників беруть участь організовані групи чи навіть злочинні організації, що свідчить про досить високу суспільну небезпечність незаконного обігу транспортних засобів.

Розділ 2

ОБ'ЄКТИВНІ ОЗНАКИ НЕЗАКОННОГО ОБІГУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Об'єкт та предмет незаконного обігу транспортних засобів

Незаконний обіг транспортних засобів включає в себе такі основні форми як *незаконне створення* транспортного засобу, його *незаконне використання* та *незаконний збут*. Подібні діяння не охоплюються однією нормою Кримінального кодексу, а, як правило, складають сукупність об'єднаних єдиним наміром кримінальних правопорушень.

Як уже зазначалося, діяння, які вчинюються з метою незаконного створення транспортного засобу, містять у собі ознаки кількох складів кримінальних та інших правопорушень, передбачених чинним законодавством України. Так, спочатку транспортний засіб викрадається (ст. 289 КК) чи ввозиться з-за кордону без розмитнення (ст. 485 Митного кодексу України). Потім на ньому підробляються ідентифікаційні номери, номери двигуна, шасі або кузова (ст. 290 КК) та у більшості випадків – свідоцтво про реєстрацію (ст. 358 КК). Орім того, дана форма незаконного обігу часто супроводжується зловживаннями з боку службових осіб, які реєструють ввезені з-за кордону транспортні засоби з підробленими номерами вузлів та агрегатів, недійсними технічними паспортами, без перевірки документів про проходження митного контролю тощо¹.

Таким чином, дії, спрямовані на незаконне створення транспортного засобу можуть відразу підпадати під ознаки ст.ст. 289, 290, 358 та 366 КК України.

¹ Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.1996 року №421. *Офіційний вісник України*. 2008 р. №46. Ст. 1521.

КК України не містить норм, які б безпосередньо передбачали кримінальну відповідальність за незаконне використання та збут транспортних засобів. Разом з цим, за певних умов, такі діяння можуть бути кваліфіковані за різними нормами Особливої частини КК. Так, якщо особа використовує підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу і знає про підробку, то вона повинна підлягати кримінальній відповідальності за ч. 4 ст. 358 КК. Якщо транспортний засіб із підробленими ідентифікаційними номерами чи свідоцтвом про його реєстрацію намагаються продати приховавши факт підробки, то дії винних підпадають під ознаки ст. 190 КК. А у випадку переєстрації такого транспортного засобу не обходиться без допомоги службових осіб, дії яких слід кваліфікувати за ст. 366 КК.

Тому у даному розділі роботи будуть розглянуті об'єктивні ознаки зазначених кримінальних правопорушень та доведена необхідність їх об'єднання в одне складене кримінальне правопорушення.

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.

Дослідженням загального об'єкта кримінальних правопорушень займалися такі вчені як Я. М. Брайнін, В. К. Глістін, Ю. А. Демидов, М. Д. Дурманов, М. І. Загородніков, Є. К. Каїржанов, М. Й. Коржанський, В. М. Кудрявцев, А. В. Кузнецов, Б. С. Нікіфоров, М. І. Панов, А. А. Піонтковський, С. В. Познишев, В. В. Сташис, М. С. Таганцев, В. Я. Тацій, А. Н. Трайнін, Є. О. Фролов, М. Д. Шаргородський та ін. На вивченні проблем об'єкта транспортних кримінальних правопорушень були зосередженні роботи С. В. Бабаніна, В. І. Борисова, С. В. Гізімчука, В. О. Глушкова, В. І. Касинюка, Я. В. Матвійчук, В. А. Мисливого та інших учених.

Учення про об'єкт кримінального правопорушення виступає одним із основних у науці кримінального права та містить ряд дискусійних, цікавих і складних питань, правильне вирішення яких має досить важливе теоретичне та практичне значення. Об'єкт розкриває соціальну сутність кримінального правопорушення, встановлює його суспільно небезпечні наслідки, допомагає правильно кваліфікувати діяння та відмежувати його від суміжних кримінальних правопору-

шень¹. Залежно від об'єкта кримінального правопорушення побудована Особлива частина КК України. Юридичне значення об'єкта насамперед полягає в тому, що він є обов'язковим елементом кожного складу кримінального правопорушення. Тому вирішення питань кваліфікації кримінального правопорушення неможливе без дослідження його об'єкта².

Протягом значного терміну часу багато вітчизняних та зарубіжних учених по-різному вирішували питання сутності об'єкта. Спочатку об'єктом кримінального правопорушення дослідники вважали суб'єктивні права особи (А. Феєрбах), охоронювані нормами права життєві інтереси (Ф. Ліст), норми права в їх реальному бутті (М. С. Таганцев) тощо.

Згодом під об'єктами кримінальних правопорушень розуміли конкретні відносити, стани осіб, речей і самі речі (С. В. Познишев), суспільні інтереси (Б. С. Никифоров), матеріальні і нематеріальні цінності (А. Н. Трайнін), охоронювані кримінальним законом блага (С. Б. Гавриш) тощо³. Проте найпоширенішою на даний час стала точка зору про визнання об'єктом кримінального правопорушення суспільних відносин.

Так, ще у 1925 р. А. А. Піонтковський дійшов висновку, що об'єктом будь-якого кримінально протиправного діяння є суспільні відносини. Проте він сам не завжди дотримувався цього твердження. Наприклад, учений зазначав, що об'єктом багатьох кримінальних правопорушень можуть бути не самі суспільні відносини, а їх елементи: їх матеріальне вираження⁴.

Згодом точка зору про визнання об'єктом кримінального правопорушення суспільних відносин була підтримана та розвинена таки-

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 119.

² Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. П. С. Матишевського та ін. Київ : Юрінком Інтер, 1997. С. 127, 129.

³ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. 4-те вид., переробл. та допов. Київ : Атіка, 2008. С. 82–83.

⁴ Піонтковский А. А. Курс советского уголовного права : в 6-ти т. Москва : Изд-во Наука, 1970. Т 2. Часть общая. 672 с. С. 115

ми вченими як Я. М. Брайнін, В. К. Глістін, М. Д. Дурманов, В. М. Кудрявцев, Б. С. Никифоров, В. Я. Тацій, А. Н. Трайнін та ін.

Незважаючи на різноманіття теорій об'єкта кримінального правопорушення, в даному монографічному дослідженні також підтримується позиція, відповідно до якої об'єктом є суспільні відносини. Проте, як слушно зазначає В. Я. Тацій, об'єктом усіх кримінальних правопорушень виступає не вся система суспільних відносин, а тільки ті з них, які в даний час охороняються кримінальним законодавством¹.

Суспільні відносини в розумінні об'єктів кримінальних правопорушень є досить різноманітними. Тому необхідно визначити всі види об'єктів кримінальних правопорушень та здійснити їх наукову класифікацію з метою більш повного розкриття сутності і правової значущості об'єкта².

Об'єкт кримінального правопорушення може бути класифікований за різними підставами, але найбільш поширеною у теорії кримінального права є класифікація «по вертикалі» (загальний, родовий і безпосередній). Іншою класифікацією, є поділ об'єктів «по горизонталі» (основний та додаткові об'єкти).

Поділ об'єктів «по вертикалі» побудований на співвідношенні філософських категорій «загального», «особливого» та «окремого». «Загальним» при цьому є сукупність усіх охоронюваних законом про кримінальну відповідальність суспільних відносин (загальний об'єкт), «особливим» – окремі однорідні за властивостями групи суспільних відносин, що охороняються певною сукупністю кримінальних норм (родовий об'єкт), «окремих» – конкретні суспільні відносини, що охороняються конкретними кримінальними нормами від конкретних кримінальних протиправних посягань (безпосередній об'єкт). Дана класифікація допомагає визначати на різних рівнях узагальнення об'єкти кримінально-правової охорони.

¹ Тацій В. Я. Об'єкт і предмет злочину в кримінальному праві України : навч. посіб. Харків : Україн. юрид. акад., 1994. С. 9.

² Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 123.

Безпосередній об'єкт кримінального правопорушення має найбільше теоретичне та практичне значення. Саме він дозволяє в точній відповідності з законом кваліфікувати кримінальне правопорушення та індивідуалізувати покарання.

Під безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення розуміють конкретні суспільні відносини, які знаходяться під охороною окремої статті Особливої частини КК, та яким шкода заподіюється протиправним діянням, що підпадає під ознаки конкретного складу кримінального правопорушення¹. З даного визначення в першу чергу слідує, що як безпосереднім, так і загальним, родовим та видовим об'єктом визнаються лише суспільні відносини, а не якісь інші блага чи цінності.

Діяння, спрямовані на незаконне створення транспортного засобу, підпадають під ознаки складів кримінальних правопорушень, передбачених статтями 289, 290, 358 та ст. 366 КК України. Але не всі вищезазначені норми розміщені у розділі XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». У даному розділі знаходяться статті 289 (Незаконне заволодіння транспортним засобом) та 290 (Знищення, підrobка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу). Це фактично кримінальні протиправні діяння, що є певною мірою «системоутворюючими» для даної форми незаконного обігу транспортних засобів. Отже, для встановлення взаємозв'язку між кримінальними правопорушеннями, які тією чи іншою мірою утворюють незаконний обіг транспортних засобів, для визначення критеріїв об'єднання їх в одну групу та, відповідно, в рамках окремого поняття, необхідно перш за все проаналізувати безпосередні об'єкти зазначених кримінальних протиправних діянь. Це допоможе сформулювати ознаки об'єкта незаконного обігу транспортних засобів в якості окремої норми КК.

Розпочати слід із дослідження безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України.

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 125.

Так, на думку В. І. Касинюка, об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є відносини, які забезпечують безпеку руху та експлуатації механічного транспорту¹.

Ю. А. Кармазін 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 громадян². На думку Є. В. Фесенка, основним безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом є відносини власності, так як власник втрачає можливість використання своїх прав щодо цього майна³. В. А. Звіряка таким об'єктом називає порядок користування транспортними засобами, а власність при цьому визнає додатковим обов'язковим об'єктом⁴.

З вищеведеного слідує висновок про відсутність єдності у поглядах науковців з приводу безпосереднього об'єкта незаконного заволодіння транспортним засобом. При вчиненні даного кримінального правопорушення відносини власності дійсно зазнають шкоди, але це не дає підстав визнавати їх основним безпосереднім об'єктом. Більш слушною видається точка зору О. І. Коробєєва, який зазначав, що суспільна небезпечність цього кримінального правопорушення полягає, перш за все, у тому, що порушуються відносини у сфері безпеки та функціонування транспорту, відбувається неконтрольоване використання транспортних засобів⁵. 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

¹ Кримінальний кодекс України : наук.-практ. комент. / Ю. В. Баулін та ін.; за заг. ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. Харків : Одиссей, 2006. С. 795.

² Уголовное право Украины. Общая и Особенная часть : учебник / под ред. Е. Л. Стрельцова. Харьков : Одиссей, 2002. С. 464.

³ Фесенко Є. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом буде невігідним. *Економіка, фінанси, право*. 1997. № 7. С. 13.

⁴ Звіряка В. А. Особливості кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2010. № 1. С. 78.

⁵ Коробєев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. Москва : Юрид. лит., 1990. С. 108–109.

об'єктом даного кримінального правопорушення можуть виступати життя, здоров'я та власність особи.

Наступним кримінальним правопорушенням, що може вчинитися при незаконному створенні транспортних засобів, є знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК).

В. А. Мисливий безпосереднім об'єктом даного складу кримінального правопорушення вважає порядок обліку і реєстрації транспортних засобів¹. Зазначений порядок передбачений Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388².

Відповідно до ст. 34 Закону України «Про дорожній рух» № 2953-ХІІ від 28 січня 1993 року державна реєстрація транспортного засобу полягає у здійсненні комплексу заходів, пов'язаних із перевіркою документів, які є підставою для здійснення реєстрації, а також відсутності будь-яких обтяжень, у тому числі за даними Державного реєстру обтяжень рухомого майна, звіркою і, за необхідності, дослідженням ідентифікаційних номерів складових частин та оглядом транспортного засобу, оформленням і видачою реєстраційних документів та номерних знаків. Державний облік зареєстрованих транспортних засобів включає в себе процес реєстрації, накопичення, узагальнення, зберігання та передачі інформації про зареєстровані транспортні засоби та їх власників. Державній реєстрації та обліку підлягають призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування транспортні засоби усіх типів: автомобілі,

¹ Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС України, 2004. С. 87.

² Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

автобуси, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, самохідні машини, причепа та напівпричепа до них, мотоколяски, інші прирівняні до них транспортні засоби та мопеди, що використовуються на автомобільних дорогах державного значення¹. На підставі аналізу вищезазначеного Закону частково вірним є висновок про те, що основним безпосереднім об'єктом знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів є суспільні відносини із забезпечення порядку обліку і реєстрації транспортних засобів та достовірності їх основних частин і агрегатів². Подібною є точка зору і Д. Ю. Джиби-Бондаренко, яка зазначає, що знищення, підробка або заміна ідентифікаційних номерів транспортного засобу, у першу чергу, посягає на порядок державної реєстрації, обліку й митного оформлення транспортного засобу з метою їх ідентифікації³. Однак для встановлення безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України, вирішальне значення має той факт, що його родовим об'єктом виступають в першу чергу суспільні відносини, що посягають на безпеку руху та експлуатації транспорту, тому *основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК, є суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту шляхом належного державного контролю за порядком реєстрації, обліку, а, отже, й обігу транспортних засобів.*

Хоча кримінальні правопорушення, які вчинюються при незаконному створенні транспортних засобів, і розміщені в різних главах Особливої частини КК, вони мають багато спільних рис, тому їх потрібно розглядати як однорідну і самостійну групу посягань на суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспортних засобів⁴.

¹ Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. №2953-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. №31. Ст. 338.

² Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. С. С. Яценка. 4-те вид. Київ : А. С. К., 2006. С. 601.

³ Джиба-Бондаренко Д. Ю. До проблем кваліфікації злочину, передбаченого ст. 290 Кримінального кодексу України. *Аеро-2016. Повітряне і космічне право* : матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (м. Київ, 24 листопада 2016 р.). URL: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AERO/aero2015/paper/view/3266/2440>.

⁴ Касынюк В. И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Киев : Высш. школа, 1977. С. 3–4.

Слід значити, що після підробки ідентифікаційних номерів транспортного засобу, винні особи досить часто підробляють і реєстраційні документи на такий автомобіль, тобто вчиняють ще й діяння, передбачене ч. 1 ст. 358 КК України. Але дана стаття розміщена не у розділі XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», а у розділі XV «Кримінальні правопорушення проти авторитету органів державної влади, органів місцевого самоврядування, об'єднань громадян та кримінальні правопорушення проти журналістів». Тобто суспільні відносини у сфері безпеки руху й експлуатації транспорту не виступають основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 358 КК України.

У науці існує два підходи до визначення безпосереднього об'єкта складу даного кримінального правопорушення. Одна група науковців ототожнює безпосередній об'єкт відповідного посягання із родовим об'єктом кримінальних правопорушень, серед яких розміщено цей склад. Типовою у цьому плані є позиція Г. Ф. Поленова, який зазначає, що безпосередній об'єкт підроблення документів, печаток, штампів та бланків за своїм характером відповідає родовому об'єкту, відображає його специфіку та характерні риси. Науковець вважає, що підроблення документів, печаток, штампів та бланків порушує діяльність підприємств, установ, організацій у сфері управління, яку він розуміє як нормальне функціонування (діяльність) державних, громадських органів, що досягається через систему суспільних відносин, які охоплюються і регулюються законом¹.

Друга частина вчених, і таких переважна більшість, звужують безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 358 КК, порівняно з родовим, шляхом вказівки на конкретну сферу управлінської діяльності. Так, В. С. Постников як безпосередній об'єкт кримінального правопорушення виділяє складову частину відносин у сфері управління суспільством під час здійснення державними або громадськими органами владної діяльності із забезпечення належного порядку створення документів визначеного виду, штампів,

¹ Поленов Г. Ф. Ответственность за похищение, подделку документов и их использование. Москва : Юрид. лит., 1980. С. 19–20.

печаток, бланків, видачі їх громадянам і поводження останніх з ними¹. Т. Л. Сергєєва з приводу цього питання висловлює думку, що спотворюючи істину у документі, спеціально призначеному для її засвідчення, особа порушує систему відносин людей, встановлену в суспільстві для письмового засвідчення актів, які мають юридичне значення². Дещо ширше розуміє безпосередній об'єкт досліджуваного кримінального правопорушення О. О. Дудоров. Під таким об'єктом він розуміє передбачений законом порядок обігу і використання документів, що забезпечує нормальну діяльність усіх форм власності підприємств, установ чи організацій, порядок документального посвідчення юридичних фактів, права і законні інтереси громадян³.

Але, як вірно відмічає Н. О. Тімошенко, визначаючи безпосередній об'єкт підроблення як нормальну управлінську діяльність, порядок управління або й авторитет суб'єктів управління, вчені «розмивають» його зміст. Таке розуміння занадто розпливчасте, широке і не відображає специфічних особливостей тих суспільних відносин, які безпосередньо порушуються цим видом кримінального правопорушення. Тому більш правильно видається позиція тих науковців, які не ототожнюють безпосередній об'єкт підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збут і використання підроблених документів із родовим об'єктом кримінальних правопорушень, серед яких розміщено цей склад.

Тому тут доречною є точка зору Н. О. Тімошенко, яка вважає, що основним безпосереднім об'єктом складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 358 КК, треба вважати встановлений законом порядок документального посвідчення юридичних фактів та документообіг у суспільстві⁴.

¹ Постников В. С. Уголовная ответственность за подделку, изготовление, сбыт и использование подложных документов, штампов, печатей, бланков : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Москва, 1990. С. 12.

² Сергеева Т. Л. Борьба с подлогами документов по советскому уголовному праву. Москва-Ленинград : Изд-во Академии наук СССР, 1949. С. 57.

³ Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 3-тє вид. Київ : Атіка, 2003. С. 822, 825.

⁴ Тімошенко Н. О. Кримінально-правова характеристика підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збуту та використання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. С. 41–43.

Але у випадку підробки та подальшого використання реєстраційних документів саме на транспортний засіб, страждають у тому числі і відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. Це пояснюється тим, що відповідно до п. 7 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів, затвердженому Постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388, експлуатація транспортних засобів, що не зареєстровані (не перереєстровані) в уповноважених органах МВС, забороняється¹.

Умовою безпечної роботи транспорту є також дотримання встановленого законодавством порядку користування транспортними засобами, за якого використання транспортного засобу допустимо лише тими особами, які мають на це право. При порушенні цього порядку створюється загроза для безпеки руху, а власник транспортного засобу позбавляється можливості реалізувати свої права відносно нього.

Таким чином, відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту у випадку вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 358 КК, є додатковим факультативним об'єктом, що дозволяє розглядати це кримінальне правопорушення як частину протиправних діянь, що вчинюються як при незаконному створенні, так і при незаконному використанні транспортних засобів.

У більшості випадків при зміні власника транспортного засобу відбувається перереєстрація останнього. Проте зрозуміло, що законним шляхом незаконно створений транспортний засіб неможливо зняти з обліку та зареєструвати на нового власника. Така процедура не може обходитися без допомоги службових осіб сервісних центрів МВС України, які підробляють необхідні документи.

¹ Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

Так, бувають випадки, коли викрадені транспортні засоби навіть знімають та ставлять на облік. Звичайно, що такі схеми можливо реалізувати лише завдяки корупційним зв'язкам у правоохоронних органах. Так, жертвою шахраїв та правоохоронців став гр-н Г., який придбав іномарку за 15 500 дол. США. Слідчі виявили, що даний автомобіль знаходиться в розшуку і за підробленими документами був знятий з обліку в Києві. При цьому, згідно з випискою з поліцейської бази даних у розшук автомобіль поставили наступного дня після купівлі, хоча заяву про викрадення справжній власник подав ще півроку до цього¹. Такі дії службових осіб правоохоронних органів підпадають під ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 366 КК України.

Вище вже наводилася постанова КМУ «Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу», відповідно до якої, непоодинокими є випадки зловживань з боку посадових осіб контролюючих органів, які часто реєструють ввезені з-за кордону транспортні засоби з підробленими номерами вузлів та агрегатів, недійсними технічними паспортами, без перевірки документів про проходження митного контролю тощо, фактично сприяючи незаконному створенню нового у правовому статусі транспортного засобу. Непоодинокими є зловживання службових осіб митниці, які використовуючи свої службові повноваження здійснювали розмитнення транспортних засобів на реєстраційні документи, які належать іншому транспортному засобу.

Зважаючи на вищевикладене, службове підроблення слід відносити до кримінальних правопорушень, що вчинюються як при незаконному створенні, так і при незаконному збуті транспортних засобів, оскільки дане кримінальне правопорушення має місце тоді, коли транспортний засіб незаконно створюється та виникає необхідність його постановки на облік чи переоформлення на іншого власника, тобто його певна «легалізація» для подальшого безперешкодного користування та збуту².

¹ Випуск ТСН за 11 квітня 2013 року. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-strimko-zrostaye-kilkist-ugoniv-avto-623046.html>.

² Основні ознаки захисту посвідчень водія та свідочств про реєстрацію транспортних засобів на пластиковій основі виробництва консорціуму ЄДАПС та способи їх підробки. URL: <https://ndekc-rv.gov.ua/novini-ndekc/novyyny/57-haiduk-888>.

Кримінальне правопорушення, передбачене ст. 366 КК, розміщене у розділі XVII Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності та професійної діяльності, пов'язаної з наданням публічних послуг», тому при його вчиненні насамперед страждають суспільні відносини у сфері забезпечення нормальної службової діяльності окремих органів державної влади.

Але при вчиненні службовою особою підроблення реєстраційних та інших, необхідних для реєстрації транспортних засобів, документів, *додатковим факультативним об'єктом даного кримінального правопорушення виступають відносини, які забезпечують належну експлуатацію (використання) транспортних засобів.*

Слід також зауважити, що іноді новий власник незаконного транспортного засобу свідомо йде на подібну покупку, але бувають випадки, коли він і не здогадується про минуле придбаного транспортного засобу.

У разі приховування самого факту наявності такої підробки, винні особи підлягають відповідальності за шахрайство (ст. 190 КК). Кримінальне правопорушення, передбачене ст. 190 КК, розміщене у розділі VI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти власності». Тому зрозуміло, що основним безпосереднім об'єктом шахрайства виступають відносини власності. Але у випадку вчинення шахрайства шляхом продажу транспортного засобу з підробленими ідентифікаційними номерами чи реєстраційними документами, шкода заподіюється в тому числі і *відносинам, які забезпечують належну експлуатацію (використання) транспортних засобів*, оскільки експлуатація таких транспортних засобів заборонена законодавством. Тобто зазначені відносини виступають додатковим факультативним об'єктом шахрайства.

Дослідивши безпосередні (основні та додаткові) об'єкти кримінальних правопорушень, які утворюють незаконний обіг транспортних засобів, слід встановити, яким суспільним відносинам заподіюється чи може бути заподіяна шкода внаслідок незаконного обігу транспортних засобів.

Незаконний обіг транспортних засобів складається із сукупності самостійних кримінальних правопорушень і являє собою складний

процес незаконного створення, незаконного використання та незаконного збуту транспортних засобів. Ця особливість і визначає специфіку змісту суспільних відносин, яким заподіюється шкода внаслідок вчинення кримінальних правопорушень, які утворюють незаконний обіг транспортних засобів.

Отже, при вчиненні будь-якого кримінального правопорушення, що утворює незаконний обіг транспортних засобів, прямо чи опосередковано заподіюється чи може бути заподіяна шкода відносинам, які забезпечують безпеку руху та належну експлуатацію транспортних засобів. Зважаючи на те, що дані кримінальні правопорушення передбачені різними розділами Особливої частини КК України, тобто мають різні родові об'єкти, але при цьому при незаконному обігу вчиняються разом та мають спільну кінцеву мету, можливо припустити наявність спільного для всієї досліджуваної групи кримінальних правопорушень об'єкта, який при вчиненні деяких кримінальних правопорушень виступає їх основним безпосереднім об'єктом, а при вчиненні інших – додатковим факультативним. Ці суспільні відносини будуть тим безпосереднім об'єктом, на який посягає незаконний обіг транспортних засобів, та одним з об'єктивних критеріїв, що об'єднує зазначені склади кримінальних правопорушень в одну групу.

Л. В. Дорош, В. В. Федосєєв¹, В. І. Осадчий² досліджували на монографічному рівні групи кримінальних правопорушень, що мають спільний об'єкт. При цьому науковці розглядали об'єкт групи кримінальних правопорушень, які розміщені в межах одного розділу Особливої частини КК України. Але в даній роботі видається за можливе виділити спільний об'єкт кримінальних правопорушень, що розміщені в *різних* розділах Особливої частини КК, але внаслідок взаємопов'язаності утворюють таке кримінально-правове явище як незаконний обіг транспортних засобів. Тобто пропонується розглядати цей об'єкт як певну групу суспільних відносин, яким кожне кримінальне протиправне діяння, що утворює незаконний обіг транспорт-

¹ Дорош Л. В., Федосєєв В. В. Кримінальна відповідальність за порушення недоторканості державного кордону : монографія. Харків : Право, 2014. 304 с.

² Осадчий В. І. Кримінально-правовий захист правоохоронної діяльності: монографія. Київ : Атіка, 2004. 336 с.

них засобів (незаконне створення, незаконне використання та незаконний збут) спричиняє шкоду. Як вже зазначалося, такий підхід є необхідним для формування складу незаконного обігу транспортних засобів, яким пропонується доповнити чинний КК України.

Для того, щоб дати обґрунтоване визначення об'єкта, якому заподіюється шкода внаслідок незаконного обігу транспортних засобів, необхідно попередньо здійснити системно-структурний аналіз суспільних відносин у даній сфері шляхом встановлення змісту їх складових елементів. Це дозволить також показати значення кожного структурного елемента відповідних суспільних відносин для встановлення кримінально-правової охорони, а також розкрити механізм спричинення їм шкоди.

Слід відразу зазначити, що серед науковців немає єдності поглядів щодо структури суспільних відносин як об'єкта кримінального правопорушення. Наприклад, А. А. Піонтковський, як і Б. С. Нікіфоров, вважали, що в суспільних відносинах слід виділяти три структурних елементи: учасники відносин; певного роду взаємозв'язок між ними; а також ті або інші предмети матеріального світу, речі, які є матеріальним відображенням, передумовою і формою прояву відповідних відносин між людьми. Окремі вчені поряд із зазначеними елементами в структуру суспільних відносин включають і інші елементи. Так, Є. А. Фролов додатково до їх числа відносив умови існування відносин, а В. М. Кудрявцев виділяв як своєрідний «зовнішній» елемент «правову форму», «правову оболонку», тобто правові відносини, які встановлені для забезпечення реалізації фактичних суспільних відносин¹. А. В. Кузнецов вважає, що в структуру суспільних відносин необхідно включити інтерес як елемент, в якому міститься сама його суть². Деякі вчені підтримують думку, що суспільні відносини складаються з двох обов'язкових елементів: їх учасників і взаємозв'язку між ними³.

¹ Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. Москва : Госюриздат, 1960. С. 144–145.

² Кузнецов А. В. Уголовное право и личность. Москва : Юрид. лит., 1977. С. 55.

³ Федоров М. И. Понятие объекта преступления по советскому уголовному праву. *Ученые записки Пермского университета*. Пермь, 1957. Вып. 4. Т. 11. Кн. 2 (Юрид. науки). С. 193,198.

Найбільш обґрунтованими видаються твердження тих науковців, які структурними елементами суспільних відносин вважають: а) предмет, у зв'язку з яким існують відносини; б) суб'єкти (носії) відносин; в) соціальний зв'язок як зміст таких відносин. Зазначеної точки зору притримуються В. К. Глістин, А. В. Савченко, В. Я. Тацій та ін.¹

Домінуюча роль у встановленні кримінально-правової охорони суспільних відносин серед його структурних елементів належить предмету². Предметом суспільних відносин, що охороняються законом, справедливо називають те, з приводу чого існують відносини між суб'єктами³. В окремих випадках він може збігатися з предметом кримінального правопорушення. Такий збіг буває тоді, коли предметам, що входять до структури об'єкта, законодавець надає інше правове значення, а саме наділяє функціями предмета кримінального правопорушення⁴.

Предмет досліджуваних суспільних відносин співпадає з предметом кримінальних правопорушень, які утворюють незаконний обіг транспортних засобів. Тобто таким предметом є сам транспортний засіб, його окремі частини (агрегати), реєстраційні чи інші, необхідні для реєстрації транспортного засобу, документи.

Важливим є також аналіз суб'єктного складу суспільних відносин, які виступають об'єктом досліджуваної групи кримінальних правопорушень. Слід вказати, що законодавець з метою закріплення у правовій нормі суб'єктного складу охоронюваних відносин або перера-

¹ Глістин В. К. Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений (объект и квалификация преступлений). Ленинград : Изд-во Ленинград. ун-та, 1979. С. 24; Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. 4-те вид., переробл. та допов. Київ : Атіка, 2008. С. 85; Тацій В. Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков : Высш. школа, 1988. С. 15–16.

² Борисов В. І., Пащенко О. О. Злочини проти безпеки виробництва: поняття та види. Кримінальна відповідальність за порушення правил ядерної або радіаційної безпеки : монографія. Харків : Видавн. СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2006. С. 30.

³ Музика А. А., Лашук Є. В. Предмет злочину : теоретичні основи пізнання : монографія. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2011. С. 61–62.

⁴ Тацій В. Я. Об'єкт і предмет в кримінальному праві : монографія. Харків : Право, 2016. С. 98; Музика А. А., Лашук Є. В. Предмет злочину : теоретичні основи пізнання : монографія. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2011. С. 62.

ховує безпосередньо у самому кримінальному законі учасників цих відносин, або описує властивості, які-небудь ознаки учасників охоронюваних законом суспільних відносин, або закріплює їх ознаки при фіксації елементів складу кримінального правопорушення¹. При аналізі складів кримінальних правопорушень, що утворюють незаконний обіг транспортних засобів, встановлено, що суб'єктами суспільних відносин, які поставлені під охорону досліджуваних норм є власники (користувачі) транспортних засобів – з одного боку, та всі інші особи (в тому числі і службові особи та інші працівники сервісних центрів МВС України, експерти і т.п.) – з іншого.

Що ж до змісту (соціального зв'язку) суспільних відносин, то він є обов'язковим структурним елементом суспільних відносин, який виникає та існує у зв'язку з предметами таких відносин. Якщо ж предмет змінюється або вилучається із суспільних відносин, то змінюється або припиняє своє існування соціальний зв'язок. Як правило, він проявляється зовні у вигляді соціально-корисної діяльності², або ж у застиглій формі – як соціальний чи правовий статус громадян, соціальний інститут тощо³. У досліджуваному випадку соціальним зв'язком виступає сама діяльність суб'єктів суспільних відносин, яка спрямована на забезпечення законного обігу транспортних засобів.

Таким чином, аналіз безпосередніх об'єктів та структурних елементів суспільних відносин як об'єкта досліджуваної групи кримінальних правопорушень, дає змогу зробити висновок про те, що *в результаті незаконного обігу транспортних засобів завжди страждає ціла група суспільних відносин, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту шляхом належного державного контролю за порядком реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів, достовірністю номерів їхніх основних агрегатів та реєстраційних документів. Зазначені суспільні відносини є основним безпосереднім об'єктом незаконного обігу транспортних засобів*

¹ Тацій В. Я. Об'єкт і предмет в кримінальному праві : монографія. Харків : Право, 2016. С. 63.

² Тацій В. Я. Об'єкт і предмет злочину в кримінальному праві України : навч. посіб. Харків : Україн. юрид. акад., 1994. С. 42.

³ Кудрявцев В. Н. Право и поведение. Москва : Юрид. лит., 1978. С. 59.

та тим об'єктивним критерієм, що об'єднує досліджувані склади кримінальних правопорушень в одну групу, та є підставою для виділення аналізованого кримінально-правового поняття.

Відповідно до викладеного, суспільні відносини, яким спричиняється шкода незаконним обігом транспортних засобів, знаходяться в рамках відносин, які забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту, що свідчить про те, що родовим об'єктом незаконного обігу транспортних засобів є саме ці відносини. Викладене також дає змогу зробити висновок, що орієнтовним місцем, де має знаходитися норма, яка встановлюватиме відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів, є розділ XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

Для наявності незаконного обігу транспортних засобів не обов'язковим є вчинення всієї сукупності кримінальних правопорушень, що входять до даної групи, тому видається можливим припустити наявність додаткових факультативних об'єктів такої групи, тобто тих, яким за певних обставин шкода може і не спричинятися.

При вчиненні кримінальних правопорушень, які утворюють незаконний обіг транспортних засобів, шкода, як правило, заподіюється в тому числі й відносинам власності¹. Вона може бути спричинена як в процесі незаконного створення транспортного засобу (наприклад, при незаконному заволодінні транспортним засобом), так і в процесі його збуту (при продажу незаконного транспортного засобу як легального, тобто шахрайстві). Але предметом незаконного обігу транспортних засобів не завжди виступає саме викрадений транспортний засіб. Так само не завжди такі транспортні засоби реалізуються шляхом шахрайських дій. Досить часто новий «власник» знає про походження транспортного засобу. Це дозволяє говорити про те, що *відносини*

¹ Козак В. Непосредственный объект преступлений, связанных с незаконным оборотом транспортных средств. *Теория та практика сучасної юриспруденції* : матеріали XIV Всеукр. наук. конф. (м. Харків, 6 квіт. 2017 р.). Харків : Асоціація випускників Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, 2017. С. 315.

власності є додатковим факультативним об'єктом, якому може заподіюватися шкода внаслідок незаконного обігу транспортних засобів¹.

Ще одним джерелом походження незаконних транспортних засобів є нерозмитнені транспортні засоби. Під час ввезення транспортного засобу на територію України його необхідно розмитнити. Наразі при розмитненні потрібно заплатити такі податки, як ввізне мито, акцизний податок та ПДВ. Відповідно до ст. 458 Митного кодексу України порушення митних правил є адміністративним правопорушенням, яке являє собою протиправні, винні (умисні чи необережні) дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений Митним кодексом України та іншими актами законодавства України порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх органам доходів і зборів для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, що перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на органи доходів і зборів. За правопорушення, передбачені Митним кодексом України, адміністративна відповідальність настає у разі, коли вони не тягнуть за собою кримінальну. Звідси слідує висновок, що у разі ухилення від розмитнення автомобіля шкода заподіюється суспільним відносинам у сфері оподаткування. Таким чином, *суспільні відносини у сфері оподаткування також виступають додатковим факультативним об'єктом, якому може заподіюватися шкода внаслідок незаконного обігу транспортних засобів.*

Зважаючи на те, що незаконному обігу транспортних засобів досить часто сприяють службові особи, можна дійти висновку, що ще одним таким *додатковим факультативним об'єктом є суспільні відносини у сфері забезпечення нормальної службової діяльності окремих органів державної влади.*

Дослідження структури суспільних відносин, що охороняються, дозволяє встановити «механізм» заподіяння шкоди об'єкту, який може

¹ Козак В. М. Об'єкт преступлений, связанных с незаконным оборотом транспортных средств. *Международный научно-практический правовой журнал «Legea si Viata»*. Одесса, 2017. № 10. С. 48.

бути різним. Слід зауважити, що до цього часу немає ясності щодо питання про те, яким чином спричиняється шкода суспільним відносинам і що відбувається з ними після спричинення їм шкоди. Одні дослідники вказували на те, що кримінальне правопорушення «розриває суспільні відносини» (В. М. Кудрявцев), другі вказували на пошкодження суспільних відносин у вигляді «нанесення фактичної шкоди об'єкту» (Б. С. Нікіфоров). Більш ґрунтовною вбачається точка зору В. К. Глістіна, відповідно до якої спричинення шкоди об'єкту можливе тільки через вплив на його елементи¹.

Шкода суспільним відносинам внаслідок незаконного обігу транспортних засобів спричиняється «ззовні», тобто самим злочинцем. Останній ніби розриває ті чи інші відносини, проникає в них і спричиняє шкоду суспільному відношенню шляхом впливу на один із його елементів. При вчиненні ж досліджуваних кримінальних правопорушень службовою особою, шкода безпосередньому об'єкту спричиняється самим учасником суспільних відносин шляхом виключення себе з цих суспільно корисних відносин, які охороняються кримінальним законом. Винна особа діє всупереч інтересам служби, чим і розриває (деформує) цей соціальний зв'язок. Тут кримінальне правопорушення вже вчиняється ніби «з середини» даних суспільних відносин одним з його учасників.

Таким чином, підсумовуючи викладене, слід ще раз зауважити, що незаконний обіг транспортних засобів, як правило, не вичерпується вчиненням кримінального правопорушення, передбаченого однією статтею КК України, а складається з цілої низки таких правопорушень, кожне з яких має свій безпосередній об'єкт. Але зважаючи на значну поширеність вчинення досліджуваних кримінальних правопорушень саме у їх сукупності, слід зробити висновок про можливість виділення спільного об'єкта, тобто суспільних відносин, яким заподіюється чи може бути заподіяна шкода незаконним обігом транспортних засобів. Таким об'єктом є група суспільних відносин, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту шляхом належного державного контролю за порядком реєстрації (перереєстрації) тран-

¹ Расторопов С. Понятие объекта преступления: история, состояние, перспективы. *Уголовное право*. 2002. № 1. С. 40.

спортних засобів, достовірністю номерів їхніх основних агрегатів та реєстраційних документів. При цьому додатковим факультативним об'єктом, якому може заподіюватися шкода незаконним обігом транспортних засобів, є відносини власності, відносини у сфері оподаткування та відносини, що забезпечують нормальну службову діяльність в окремих органах державної влади.

Виділення зазначеного спільного об'єкта дає підстави стверджувати про можливість створення окремої норми, що містила б складене кримінальне правопорушення, яке б об'єднало у одному складі всі діяння, які утворюють незаконний обіг транспортних засобів. На користь такої пропозиції свідчить і той факт, що складені кримінальні правопорушення є багатооб'єктними, тобто одночасно заподіюють шкоду декільком суспільним відносинам, що охороняються законом.

Визначившись з об'єктом незаконного обігу транспортних засобів, слід перейти до встановлення його предмета. Оскільки поняття незаконного обігу транспортних засобів є поняттям комплексним, його предмет також комплексно утворюють предмети складів кримінальних правопорушень, що формулюють зазначене поняття, тобто вчиняються при незаконному створенні, незаконному використанні та незаконному збуті транспортних засобів. Тому для встановлення взаємозв'язку між досліджуваними кримінальними правопорушеннями, визначення критеріїв їх об'єднання в одну групу, необхідно проаналізувати предмети кримінальних протиправних діянь, що утворюють цю групу.

Дослідженням предмета кримінальних правопорушень займалися такі вчені, як В. К. Глістін, М. І. Мельников, Б. С. Никифоров, М. І. Павлов, В. Я. Тацій, Є. В. Фесенко, Є. О. Фролов, М. І. Хавронюк та інші. На вивченні проблем предмету транспортних кримінальних правопорушень були зосередженні роботи С. В. Бабаніна, В. І. Борисова, С. В. Гізімчука, В. О. Глушкова, Я. В. Матвійчук, В. А. Мисливого та інших вчених.

Важливе значення має дослідження місця предмета у складі кримінального правопорушення та його значення для кваліфікації кримінально протиправного діяння.

Дослідження предмета кримінального правопорушення необхідно розпочати із вивчення поглядів на його сутність. Загалом на сьогодні більшість науковців необхідною ознакою предмета кримінального правопорушення визначають його належність до матеріальних об'єктів. Предметом кримінального правопорушення виступають будь-які речі матеріального світу, з певними властивостями яких закон про кримінальну відповідальність пов'язує наявність у діях особи ознак конкретного складу кримінального правопорушення¹. Зокрема, М. І. Панов розглядає як предмет кримінального правопорушення предмети матеріального світу, які виступають матеріальною формою вираження (субстратом) суспільного відношення, передумовою чи свідченням нормального існування суспільного відношення, що охороняється кримінальним законом від кримінально протиправного посягання². На думку Є. В. Лашука предметом є матеріальні цінності, з приводу яких та шляхом впливу на які вчиняється кримінальне правопорушення. Такі матеріальні цінності людина може сприйняти органами чуття або зафіксувати спеціальними технічними засобами³.

Поряд із традиційним розумінням сутності предмета кримінального правопорушення, в останні роки у зв'язку із розвитком суспільства та науково-технічного прогресу, з'явилися і альтернативні погляди на предмет⁴. До предмета кримінального правопорушення стали відносити інформацію, енергію (теплову, електричну), тобто не лише фізичні предмети⁵. Розвиваючи дане положення, деякі його

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 128.

² Панов М. І. Понятіе предмета преступлення по советскому уголовному праву. *Проблемы правоведения*. Республиканский межведомственный научный сборник. Вып. 45. Киев, 1984. С. 72.

³ Лашук Є. Ф. Предмет злочину в кримінальному праві України : дис...канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. С. 60.

⁴ Радутний О. Е. Кримінальна відповідальність за незаконне збирання, використання та розголошення відомостей, що становлять комерційну або банківську таємницю : монографія. Харків : Ксілон, 2008. С. 86.

⁵ Панов М. М. Кримінальна відповідальність за незаконні дії з документами на переказ; платіжними картками та іншими засобами доступу до банківських рахунків : монографія / наук. ред.: В. І. Борисов. Харків : Право, 2009. С. 44.

прихильники вказують, що предметом є самостійний, необов'язковий для всіх кримінальних правопорушень, але необхідний (обов'язковий) для предметних складів, елемент складу кримінального правопорушення, яким можуть бути будь-які речі, будь-яка інформація, будь-яка енергія, які мають матеріальний вираз, та з властивостями яких і з вказівкою на які закон про кримінальну відповідальність пов'язує наявність складу кримінального правопорушення у діяннях особи¹. Як справедливо зауважує В. М. Бутузов, процеси інформатизації всіх галузей людської діяльності впливають і на таку сферу, як кримінально протиправна діяльність – з'являються нові види та способи кримінальних протиправних посягань, для вчинення яких використовуються комп'ютерні технології, злочинність освоює інформаційний простір, середовище комп'ютерних мереж². Також предметом комп'ютерних кримінальних правопорушень є інформація, що пересилається через канали електров'язку чи безпосередньо обробляється в комп'ютерах³. Тут доречною є думка О. Е. Радутного, який також пропонує розширити загальноприйняте поняття предмета кримінального правопорушення. Таким предметом він визнає, окрім речей, і інші явища об'єктивного світу, в тому числі і інформацію та енергію. При чому інформацію науковець відносить до предмета кримінального правопорушення тільки тоді, коли вона прямо вказана в законі або з нього випливає⁴.

У даному дослідженні за основу взяте положення про те, що поняттям предмета кримінального правопорушення охоплюються речі матеріального світу, зокрема їх специфічний матеріально-нематеріальний вид. Соціальну цінність останніх визначає їх нематеріальний

¹ Вітко О. Ю. Поняття предмету злочину як елемента складу злочину. *Юридична наука*. Київ, 2013. № 11. С. 33.

² Бутузов В. М. Протидія комп'ютерній злочинності в Україні (системно-структурний аналіз) : монографія. Київ : КИТ, 2010. С. 7.

³ Бутузов В. М., Кузьмін С. А., Шеломенцев В. П. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. Особлива частина. Київ : ПАЛІВОДА А. В., 2010. С. 22.

⁴ Радутний О. Е. Кримінальна відповідальність за незаконне збирання, використання та розголошення відомостей, що становлять комерційну або банківську таємницю : монографія. Харків : Ксілон, 2008. С. 96.

зміст (інформація, зокрема, об'єкти інтелектуальної власності), і щодо такого феномену виникають певні права і обов'язки¹.

Важливим є також вирішення питання про значення предмета для кваліфікації кримінально протиправного діяння та визначення його місця у складі кримінального правопорушення. На даний час існує кілька підходів щодо визначення місця предмета у складі кримінального правопорушення. Частіше за все предмет вважають самостійною факультативною ознакою його складу, яка існує поряд з об'єктом².

На думку М. І. Загороднікова, впливаючи на предмет, суб'єкт завдає шкоди об'єкту кримінального правопорушення³.

Представники другої позиції вважали предмет ознакою об'єктивної сторони кримінального правопорушення. На думку Б. А. Куринова, предмет є річчю і його необхідно розглядати серед ознак об'єктивної сторони, проте науковець не виключав можливості знищення або пошкодження предмета кримінального правопорушення⁴. В. К. Глістін відносив предмети, які не входили до структури суспільних відносин, до об'єктивної сторони кримінального правопорушення⁵. Але з такою точкою зору не погоджувався В. Я. Тацій. Він вважає, що об'єктивна сторона має свої ознаки і включати до її складу додаткові ознаки навряд чи є виправданим, тим більше, що вже традиційно на практиці предмет розглядають поряд з об'єктом кримінального правопорушення⁶.

Існує також третій підхід, заснований на позиціях дореволюційних правників, які або взагалі не розглядали предмет кримінального пра-

¹ Тацій В. Я. Об'єкт і предмет в кримінальному праві : монографія. Харків : Право, 2016. С. 98.

² Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 131.

³ Загородников Н. И. Понятие объекта преступления в советском уголовном праве. *Труды ВЮА*. Москва, 1945. Вып. 13. С. 44.

⁴ Куринов Б. А. Научные основы квалификации преступлений. Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1984. С. 64.

⁵ Глистин В. К. Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений (объект и квалификация преступлений). Ленинград : Изд-во Ленинград. ун-та, 1979. С. 48.

⁶ Тацій В. Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков : Высш. школа., 1988. С. 40, 56.

вопорушення, або ж ототожнювали його з об'єктом. Так, Б. С. Никифоров писав, що проблема предмета кримінального правопорушення в її нинішньому вигляді не існує, оскільки відсутня необхідність його самостійного дослідження¹. Подібної точки зору дотримується і М. І. Федоров, який зазначає, що предмет посягання сам по собі не є елементом складу кримінального правопорушення, і його відсутність та особливі властивості не спричиняють вплив на кваліфікацію кримінально протиправного діяння². Отже немає необхідності в самостійному дослідженні предмета кримінального правопорушення, відмінність об'єкта і предмета правопорушення має сенс лише у відмінності між суспільними відносинами як об'єктом і тими явищами, в які ці відносини перевтілюються³.

Зважаючи на вищевикладене, більш доречним видається перший підхід, оскільки предмет не слід відносити до об'єктивної сторони кримінального правопорушення чи до структури суспільних відносин, так як він виступає факультативною ознакою об'єкта.

Проаналізувавши підходи щодо визначення поняття та місця предмета кримінального правопорушення, слід зосередитися на предметі кримінальних правопорушень, які вчиняються в процесі незаконного створення, незаконного використання та незаконного збуту транспортного засобу (ст. ст. 289, 290, 358, 366 та 190 КК). Це дозволить визначити предмет незаконного обігу транспортних засобів як окремого кримінально протиправного діяння.

Предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК, є транспортний засіб, який має дві групи ознак. Оскільки транспортний засіб є різновидом майна, то до першої групи ознак слід віднести *загальні*, що характерні для будь-якого виду майна⁴.

¹ Никифоров Б. С. Объект преступления по советскому уголовному праву. Москва : Госюриздат, 1960. С. 130–132.

² Федоров М. И. Понятие объекта преступления по советскому уголовному праву. *Ученые записки Пермского университета*. Пермь, 1957. Вып. 4. Т. 11. Кн. 2 (Юрид. науки). С. 190–191.

³ Самощенко И. С. Понятие правонарушения по советскому уголовному праву. Москва : Юрид. лит., 1963. С. 121.

⁴ Козак В. М. Предмет злочинів, пов'язаних з незаконним обігом транспортних засобів. *Одеські юридичні читання* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 10–11 листоп. 2017 року). Одеса : Видавничий Дім «Гельветика», 2017. С. 151.

Але, окрім загальних, транспортний засіб має і свої власні *спеціальні ознаки*, якими обумовлена можливість заподіяння шкоди відносінам у сфері безпеки дорожнього руху¹.

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 людини². 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 призначення³.

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 правопорушення⁴.

У транспортному засобі фізична та соціальна ознаки предмету проявляються наочно⁵. Суть його юридичної ознаки полягає в тому,

¹ Смеляненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 37–38.

² Музика А. А., Лашук Є. В. Предмет злочину : теоретичні основи пізнання : монографія. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2011. С. 110.

³ Дорохіна Ю. А. Щодо розуміння предмету злочину при кваліфікації злочинів проти власності. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Херсон, 2014. Вип. 3. Т. 3. С. 21.

⁴ Музика А. А., Лашук Є. В. Предмет злочину : теоретичні основи пізнання : монографія. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2011. С. 115–117.

⁵ 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.

що таке майно є чужим для винного¹. Тлумачення норм КК України передбачає, що під поняттям «чуже майно» розуміється майно, що не знаходиться у законному володінні чи власності винного². 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 володінні 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 винного³.

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 при-

¹ Пинаев А. А. Уголовно-правовая борьба с хищениями. Харьков : Высш. школа, 1975. С. 50.

² Никифоров Б. С. Уголовно-правовая охрана личной собственности в СССР. Москва : Юрид. лит., 1954. С. 22.

³ Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 39.

водиться 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 кВт¹.

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.²

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 В. А. Звіряка, 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 особливостей³.

¹ Правила дорожнього руху : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

² 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 23.12.2005 р. № 14. *Вісник Верховного Суду України*. 2006. № 1. С. 6.

³ Звіряка В. А. Уголовная ответственность за угон транспортных средств, предупреждение угонов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Киев, 1999. С. 32–33.

Аналіз статей 286–290 КК України дає можливість стверджувати, що транспортні засоби, про які в них йдеться, 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 транспорт¹.

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, автотransпортний засіб (моторні транспортні засоби, причепа, напівпричепа) 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 тонни), 8711 згідно з УКТ ЗЕД та причепа 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 кожен товарну позицію виключно для особистого користування, а не для промислового або комерційного транспортування товарів чи пасажирів за плату або безоплатно².

¹ Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 43–44.

² Митний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. Ст. 552.

Таким чином, Митний кодекс України дає більш широке визначення поняття транспортного засобу, але предметом кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 та 290 КК, 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 приводиться 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, *транспортний засіб як предмет 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 документів¹. 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.

Статтею 290 КК передбачена відповідальність за знищення, підробку чи заміну номерів вузлів і агрегатів транспортного засобу. При цьому законодавець прямо вказує на предмети даного кримінального

¹ Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. №1388. *Офіційний вісник України*. 1998. №36. Ст. 1327.

правопорушення, зокрема на ідентифікаційний номер, номер двигуна, шасі, кузова та номерну панель з ідентифікаційним номером транспортного засобу.

Виготовляючи комплектуючі транспортних засобів, виробники маркують їх певними номерами, що поділяються на три групи:

1) індивідуальні для конкретних деталей номери, які призначені для обліку й ідентифікації транспортних засобів та називаються ідентифікаційними. Такі номери наносять на «довго живучі» деталі транспортного засобу – кузов (шасі), двигун і деякі інші деталі;

2) номери, які присвоюються певним деталям та які, хоча і є індивідуальними, для ідентифікації транспортних засобів зазвичай не використовуються у зв'язку зі швидкою зношуваністю цих деталей і простотою їх заміни (наприклад, шини);

3) номери, які забезпечують правильне визначення типової належності деталей, що необхідно при здійсненні ремонтних робіт (так звані «номери деталей за каталогом»).

Проте кримінально-правове значення мають саме ідентифікаційні номери. Маркування вузлів та агрегатів транспортних засобів невідривно пов'язане з поняттям ідентифікаційного номера транспортного засобу¹.

Поняття «ідентифікаційний номер транспортного засобу» міститься у нормативно-правових актах. Згідно з п. 2 Правил митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України, ідентифікаційний номер транспортного засобу (Vehicle Identification Number – VIN) – це структуроване поєднання буквено-цифрових символів, що присвоюються виробником транспортного засобу з метою ідентифікації останнього та наноситься на деталі кузова, шасі (рами)². Таким чином, ідентифікаційний номер транспортного засобу співпадає з ідентифікаційним номером шасі (рами) та кузова.

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 58–59.

² Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України : затв. наказом Державної митної служби України від 17.11.2005 р. № 1118. *Офіційний вісник України*. 2005. № 48. Ст. 3028.

Номер двигуна, а також інших агрегатів не регламентується системою VIN, однак визначена виробниками структура цих номерів достатньо стійка для автомобілів певної моделі, включаючи її типи та модифікації. Номер двигуна складається з типового коду (група знаків, що описує тип (модифікацію) двигуна; можливе також включення до типового коду даних про робочий об'єм двигуна, тип палива тощо) і порядкового (серійного) номера¹.

При цьому тільки у випадку заміни типу двигуна, його потужності, робочого об'єму чи ваги потрібно перереєструвати транспортний засіб. Якщо ж відбувається заміна двигуна на ідентичний, але з іншим номером, то закон не вимагає перереєстрації такого автомобіля. В той же час забороняється зняття з обліку, державна реєстрація чи перереєстрація транспортних засобів, що мають навмисно знищені чи підроблені номери двигунів².

Слід звернути увагу і на те, що у ст. 290 КК передбачена кримінальна відповідальність лише за конкретні дії з ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі, кузова чи номерної панелі з ідентифікаційним номером. Тобто зазначена норма не включає в себе відповідальність за заміну номерного знаку транспортного засобу. За керування водієм транспортним засобом з номерним знаком, що не належить цьому транспортному засобу, передбачена адміністративна (ч. 6 ст. 121 КУпАП), а не кримінальна відповідальність.

Але, наприклад, у ст. 381 КК Республіки Білорусь³ та ст. 265 Латвійської Республіки⁴ встановлена кримінальна відповідальність за підробку державного реєстраційного знаку транспортного засобу.

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 61.

² Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

³ Уголовный кодекс Республики Беларусь : Закон от 09.06.1999 г. № 275-3. Дата обновления : 05.08.2017 г. URL: http://etalonline.by/?type=text®num=HK9900275#load_text_none_1

⁴ Уголовный кодекс Латвийской Республики : Закон от 08.07.1998 г. Дата обновления : 08.02.2007 г. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243424&subID=100106935,100106943,100106966,100107157>.

Деякі науковці висловлюються на підтримку такого підходу. Зокрема, подібну точку зору підтримує В. В. Віскунов¹. Це пояснюється тим, що при незаконному створенні транспортних засобів не завжди вдаються до заміни ідентифікаційного номера, номера двигуна, шасі, кузова або номерної панелі з ідентифікаційним номером. Іноді для цього змінюють лише номерний знак та свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу².

Так, гр-н П. в березні 2014 року під час поїдки до Новоград-Волинську побачив «свій автомобіль» BMW, номерний знак АМ 3700 ВК, після чого звернувся в ДАІ. Згодом цей транспортний засіб було зупинено. Під час перевірки номерів агрегатів було виявлено, що даний автомобіль не значиться в базі і на території України не розмитнений, а свідоцтво про реєстрацію і номери просто виготовлені під транспортний засіб, який їздить у Житомирській області. По документах гр-н П. був власником обох автомобілів³.

Зазначений спосіб приховування «незаконного» транспортного засобу досить часто використовується злочинцями, оскільки не потребує зміни ідентифікаційного номеру – технічно складної та недешевої процедури. Часто обмежуються лише виготовленням номерної панелі, що належить іншому транспортному засобу (як правило аналогічному, тобто «двійнику») та вносять цей номер та номер кузова «двійника» до підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу. Часто це робиться щодо транспортних засобів «оригінал» яких з певних причин не знаходиться в обігу, зокрема знищений, пошкоджений, не на ходу (зокрема це стосується транспортних засобів, що знаходяться в ужитку на тимчасово окупованих територіях, знищені в результаті бойових дій та не зняті з реєстрації). Для вияв-

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 57–58.

² Козак В. М. Суб'єктивна сторона складу знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу (ст. 290 КК України). *Концептуальні основи кримінальної законотворчості* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 жовт. 2017 р.). Одеса: НУ «ОЮА», 2017. С. 580. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/8046/>.

³ Випуск новин «Свідок» 3 квітня 2014 року. URL: <http://ntn.ua/uk/video/news/2014/04/03/14045>.

лення такої підробки необхідно порівняти номер кузова незаконного транспортного засобу (тобто його дійсний номер) із тим, що відповідає певному транспортному засобу із відповідним номерним знаком у електронній базі реєстрації транспортних засобів. Проте представники поліції досить часто цього не роблять, обмежуючись лише порівнянням номеру транспортного засобу та його VIN коду у свідоцтві про реєстрацію.

У зв'язку із запровадженням системи автофіксації порушень Правил дорожнього руху транспортними засобами зазначена вище ситуація набула своєї актуальності. Адже ідентифікація транспортного засобу зазначеною системою здійснюється саме за його номерними знаками.

Разом з цим, все ж таки вважаємо, що підроблений номерний знак відіграє другорядну роль у незаконному створенні транспортного засобу. Тому, як видається, підроблений (недійсний, від іншого транспортного засобу) номерний знак транспортного засобу може розглядатися як предмет незаконного обігу транспортних засобів лише за умови, що використання такого предмету вчинюється із метою подальшого введення в обіг незаконно створеного транспортного засобу. У всіх інших випадках, незаконне використання зазначених номерних знаків має бути в рамках адміністративної відповідальності.

Як вже зазначалося, незаконний обіг транспортних засобів з використанням підробленого (недійсного, від іншого транспортного засобу) номерного знаку як правило супроводжується використанням підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу.

При цьому за виготовлення підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу настає кримінальна відповідальність (ч. 1 ст. 358 КК). У ст. 358 КК законодавець прямо вказує на предмети даного кримінального правопорушення. Такими предметами можуть бути посвідчення, інші офіційні документи, печатки, штампи та бланки.

Відповідно до примітки до ст. 358 КК України під офіційним документом розуміють документи, які містять зафіксовану на будь-яких матеріальних носіях інформацію, яка підтверджує чи посвідчує певні події, явища або факти, які спричинили чи здатні спричинити

наслідки правового характеру, чи може бути використана як документи – докази у правозастосовчій діяльності, що складаються, видаються чи посвідчуються повноважними (компетентними) особами органів державної влади, місцевого самоврядування, об'єднань громадян, юридичних осіб незалежно від форми власності та організаційно-правової форми, а також окремими громадянами, у тому числі самозайнятими особами, яким законом надано право у зв'язку з їх професійною чи службовою діяльністю складати, видавати чи посвідчувати певні види документів, що складені з дотриманням визначених законом форм та містять передбачені законом реквізити. З цього слідує, що свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу може бути предметом даного кримінального правопорушення. Кримінальне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 358 КК, слід відносити саме до кримінально протиправних діянь, які вчиняються у процесі незаконного створення транспортних засобів, оскільки для створення таких транспортних засобів та для надання їм правомірнього вигляду з метою безперешкодного користування, окрім підробки ідентифікаційних номерів, необхідно є і підробка свідоцтва про реєстрацію.

Свідоцтво про реєстрацію є основним документом, на підставі якого ведеться облік транспортних засобів. При передачі права власності на транспортний засіб наявність даного документа є обов'язковою. Тому до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу висуваються високі вимоги щодо рівня захисту від різного роду підробок.

Спеціальні ступені захисту від підробки свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу використовуються під час виготовлення самого бланку:

- методом лазерного гравіювання наносяться реквізити виробника, серія (три літери) та номер (шість цифр) бланка. При цьому в штрихах літер та цифр використовуються матові канавки та проплавлені ділянки, а самі літери та цифри мають нестандартну будову;
- характерною ознакою справжнього документа є наявність перериву лінії гільйошного елемента;
- одне зі слів «свідоцтво», що виконане мікротекстом, має літеру «ц» із дзеркальним відображенням;

– під зображенням колеса та у верхній частині ліцевої сторони, а також у верхній, нижній та лівій частині зворотної сторони є лінії з мікротекстом: «свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу»;

– на основу бланку текстова інформація та фонові зображення наносяться офсетним друком з елементами райдужного ефекту. При цьому штрихи мають рівномірне розташування матового барвника, рівні та чіткі краї, відстань між знаками є однаковою, а будова літер та цифр стандартною;

– на обох боках бланку свідоцтва є різні за розміром малі Державні Герби України, які невидимі при денному світлі, але мають жовто-зелене світіння під дією ультрафіолетового випромінювання.

Саме в такому вигляді бланки направляються у реєстраційні підрозділи.

Індивідуальні дані наносяться на бланки способом термодруку, тобто безконтактним друком, без печатної форми. У зв'язку з цим барвник має матовий колір, рівномірно розташований на поверхні бланку, а овальні та косі елементи цифр та літер мають зигзагоподібну форму.

Після нанесення персональних даних за допомогою двох прозорих плівок документ ламінується. При цьому перша плівка має захисні голографічні елементи (написи «МВС»), нанесені невидимою при звичайному світлі фарбою, які під ультрафіолетовим випромінюванням світяться жовто-зеленим кольором. Друга плівка захищає документ від механічних пошкоджень, тобто виконує роль захисної плівки з підвищеною стійкістю¹.

Але незважаючи на вищезазначені способи захисту свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, даний документ досить часто підробляють.

Предметом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 366 КК України, є офіційний документ. При знятті з обліку чи постановці на облік транспортного засобу підробці можуть підлягати висновок експерта, акт огляду автомобіля спеціалістом, а також документ який

¹ Основні ознаки захисту посвідчень водія та свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів на пластиковій основі виробництва консорціуму ЄДАПС та способи їх підробки. URL: <https://www.ndekcrv.gov.ua/novini-ndekc/novyny/57-haiduk-888>.

підтверджує правомірність придбання, отримання, ввезення, митного оформлення транспортних засобів, тобто будь-які документи, необхідні для реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів. Звідси можна зробити висновок, що *предметом службового підроблення, яке вчинюється при незаконному створенні, та незаконному збуті транспортних засобів, є будь-які документи, необхідні для реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів, які видаються службовими чи посадовими особами та відповідають ознакам офіційного документа.*

Наступним кримінальним правопорушенням, яке може вчинюватися у процесі незаконного обігу транспортних засобів, є шахрайство (ст. 190 КК). Предметом шахрайства є не тільки майно, а й право на майно¹.

Шахрайство має місце лише тоді, коли покупець не знав, що транспортний засіб має «кримінальне минуле». В такому випадку покупець не набуває права власності на даний транспортний засіб та не може використовувати його за призначенням без порушення чинного законодавства. Таким чином, потерпілий внаслідок обману втрачає кошти, які він витратив на покупку транспортного засобу, а іноді – і майно, в тому числі і власний транспортний засіб, оскільки досить часто продаж транспортних засобів вчинюється шляхом обміну з доплатою однієї зі сторін. Тобто предметом шахрайства, пов'язаного з незаконним обігом транспортних засобів, є власне гроші чи майно, в тому числі і транспортний засіб. При цьому транспортний засіб зі знищеними чи перебитими ідентифікаційними номерами, нерозмитнений, з підробленими реєстраційними документами чи номерними знаками виступає в даному випадку засобом вчинення шахрайства.

Так, гр-ка М. Кілійським районним судом Одеської області була засуджена за ч. 3 ст. 358 та ч. 1 ст. 190 КК. Гр-ка М. у 2007 році придбала біля авторинку м. Одеса за 5000 грн. автомобіль марки Volkswagen Passat без реєстраційних документів. З метою ухилення від реєстрації транспортного засобу та маючи умисел на використан-

¹ Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 199.

ня завідомо підроблених документів підсудна також придбала завідомо підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу. 9 червня 2009 року гр-ка М., достовірно знаючи про відсутність даних про реєстрацію транспортного засобу на власне ім'я та недійсність наявного в неї свідоцтва про реєстрацію, продала вказаний автомобіль гр-ну К. шляхом оформлення нотаріально посвідченої генеральної довіреності на ім'я останнього, отримавши при цьому гроші в сумі 10 250 грн. та майно вартістю 2 500 грн. (мопед) в рахунок вартості проданого автомобіля, чим вчинила шахрайство¹.

З вищевикладеного слідує висновок про те, що предметом незаконного обігу *транспортних засобів є транспортний засіб, його ідентифікаційний номер, номер двигуна, шасі, кузова, номерна панель з ідентифікаційним номером, номерний знак, свідоцтво про реєстрацію чи інші документи, необхідні для реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів.* Цей предмет також є об'єктивним критерієм, що об'єднує зазначені склади кримінальних правопорушень в одну групу, та є підставою для виділення аналізованого кримінально-правового поняття.

Таким чином, зазначені предмети і будуть виступати предметом запропонованого нового складеного кримінального правопорушення, яке буде охоплювати всі діяння, що можуть вчинюватися у процесі незаконного обігу транспортних засобів.

Визначивши об'єкт та предмет незаконного обігу транспортних засобів, необхідно встановити об'єктивну сторону даного складеного кримінального правопорушення.

2.2. Об'єктивна сторона незаконного обігу транспортних засобів

Дослідження об'єктивної сторони кримінального правопорушення має першочергове значення. Згідно зі ст. 2 КК України підставою кримінальної відповідальності визнається вчинення особою суспіль-

¹ Вирок Кілійського районного суду Одеської області від 26 січня 2011 р., судової справи № 1–74/11. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/18863666>.

но небезпечного діяння, що містить склад кримінального правопорушення, передбаченого КК. Обов'язковим елементом будь-якого складу кримінального правопорушення є об'єктивна сторона. У разі її відсутності немає і підстави для притягнення особи до кримінальної відповідальності.

Об'єктивна сторона є зовнішньою стороною, тобто зовнішнім вираженням кримінального правопорушення, яке характеризується суспільно небезпечним діянням (дією чи бездіяльністю), суспільно небезпечними наслідками, причинним зв'язком між діянням та наслідками, місцем, часом, обстановкою, способом та засобами вчинення кримінального правопорушення¹.

Законодавче закріплення ознак об'єктивної сторони визначає межі дії кримінально-правової заборони, сприяє правильній кваліфікації вчиненого діяння, розмежуванню діяння від суміжних кримінальних правопорушень, а також проведенню профілактичних заходів щодо усунення причин і умов, які сприяють вчиненню кримінального правопорушення².

Необхідно відмітити, що ніхто з науковців не заперечує проти того, що об'єктивна сторона кримінального правопорушення являється його зовнішнім вираженням, зовнішнім проявом суспільно небезпечного діяння. Тому наведені в науковій літературі визначення не мають істотних відмінностей.

Але говорячи про те, що об'єктивна сторона є зовнішньою характеристикою процесу вчинення кримінального правопорушення, необхідно звернути увагу на певну міру умовності застосування такої термінології, оскільки, як вірно відмічає В. М. Кудрявцев, «зовнішньою» об'єктивна сторона кримінального правопорушення є лише по відношенню до психологічного, тобто суб'єктивного змісту діяння. Для самого ж механізму посягання на об'єкт кримінального правопорушення вона одночасно є і внутрішньою характеристикою, оскільки

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 134.

² Борисов В. И., Гизимчук С. В. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения : монография. Харьков : Консум, 2001. С. 59.

ки розкриває взаємодію ознак, які його утворюють та його внутрішню структуру¹.

Виходячи з опису ознак об'єктивної сторони у диспозиціях статей, їх можна поділити на обов'язкові та факультативні².

Ідея цього поділу виникла, коли Л. С. Белогриць-Котляревський у своєму підручнику 1903 р. розділив ознаки складу на значні та незначні³. В радянській довоєнній літературі це питання взагалі не ставилося. Після Другої світової війни дана проблема була розроблена А. Н. Трайніним. Автор висунув ідею поділу ознак складу на обов'язкові і факультативні. Говорячи про об'єктивну сторону, до обов'язкових він відносив діяння, наслідки і причинний зв'язок, до факультативних – предмет посягання, спосіб дії, час, місце і обстановку кримінального правопорушення⁴. Цю точку зору підтримали М. І. Ковальов, Н. Ф. Кузнецова, Г. А. Кригер, в Україні – В. Я. Тацій, М. І. Бажанов⁵.

У 1960 р. з'явилася інша точка зору. Її автор А. І. Санталов до необхідних ознак об'єктивної сторони відносив лише діяння. Що стосується наслідків і причинного зв'язку, то вони вважалися факультативними разом з іншими ознаками об'єктивної сторони (спосіб, час і т.д.). Зазначену думку підтримали В. С. Прохоров, П. І. Гришаєв, А. В. Наумов, В. А. Номоконов, в Україні – Ф. Г. Бурчак, М. Й. Коржанський, А. Ш. Якупов. Кожна із наведених точок зору підкріплюється достатніми аргументами їх прихильників. Справедливою з цього приводу є думка М. І. Бажанова, який зазначав, що обов'язкові та факультативні ознаки об'єктивної сторони можуть бути виділені лише на рівні

¹ Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. Москва : Госюриздат, 1960. 244 с. С. 11

² Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 134.

³ Белогриць-Котляревський Л. С. Учебник русского уголовного права. Киев – Петербург – Харьков : Южно-рус. кн-во. Ф. А. Иогансона, 1903. С. 105.

⁴ Трайнин А. Н. Учение о составе преступления. Москва : Юрид. изд-во Мин. юс. СССР, 1946. С. 78.

⁵ Бажанов М. И. О различных трактовках некоторых признаков объективной стороны преступления в науке уголовного права. *Проблеми законності*. Вип. 40. Харків, 1999. С. 146–147.

загального поняття складу кримінального правопорушення. Що стосується конкретного складу кримінального правопорушення, то для нього всі ознаки є обов'язковими і без них його наявність неможлива¹.

Найбільш прийнятною слід вважати компромісну позицію, прибічники якої виходять з конструкції складу кримінального правопорушення, тобто з поділу складів на матеріальні, обов'язковими ознаками об'єктивної сторони яких поряд із діянням є наслідки і причинний зв'язок між діянням і наслідками, та формальні, обов'язковими ознаками об'єктивної сторони яких є лише суспільно небезпечне діяння².

Під час виявлення кримінального правопорушення в першу чергу ми маємо справу з конкретним актом поведінки суб'єкта (діянням) у формі дії чи бездіяльності, тобто його об'єктивними ознаками. Для діяння характерною є певна сукупність ознак. Воно повинне бути конкретним, усвідомленим та вольовим актом поведінки людини, суспільно небезпечним та протиправним³.

Як уже зазначалося, формами незаконного обігу транспортних засобів є незаконне створення транспортних засобів, незаконне використання транспортних засобів та незаконний збут транспортних засобів.

Відповідно незаконне створення транспортних засобів утворюється кримінально протиправними діяннями, передбаченими ст. ст. 289, 290, 358, 366 КК України. Незаконне використання транспортних засобів частково охоплюється ст. 358 КК, незаконний збут – ст. 190 та ст. 366 КК.

Отже, об'єктивна сторона незаконного обігу транспортних засобів як окремого складеного кримінального правопорушення буде визначатися зазначеними вище його формами.

¹ Бажанов М. И. О различных трактовках некоторых признаков объективной стороны преступления в науке уголовного права. *Проблеми законності*. Вип. 40. Харків, 1999. С. 147.

² Панов М. М. Кримінальна відповідальність за незаконні дії з документами на переказ; платіжними картками та іншими засобами доступу до банківських рахунків : монографія / наук. ред.: В. І. Борисов. Харків : Право, 2009. С. 80.

³ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 138–141.

Таким чином, для встановлення об'єктивної сторони незаконного обігу транспортних засобів необхідно спочатку дослідити об'єктивні сторони складів кримінальних правопорушень, які утворюють зазначене кримінально-правове поняття.

Для формування об'єктивної сторони незаконного обігу транспортних засобів спочатку слід розглянути об'єктивні сторони діянь, які полягають у незаконному створенні транспортних засобів.

Найбільш повний опис діянь міститься у диспозиціях статей Особливої частини. Передбачене 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.

Згідно з 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, зантажування на інший транспортний засіб, примусового відсторонення зазначених осіб від керування, примушування їх до початку чи продовження руху тощо¹.

Тобто законодавець розкриває поняття «заволодіння» через термін «вилучення». Відповідно до тлумачного словника української мови

¹ 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 23.12.2005 р. № 14. *Вісник Верховного Суду України*. 2006. № 1. С. 8.

«вилучити» означає вибирати, видаляти що-небудь звідкись, із складу чогось і т. ін.; забирати що-небудь у когось, конфіскувати¹.

Як зазначає В. В. Ємельяненко, у ст. 289 КК мова йде про фізичне вилучення, коли транспортний засіб фізично переміщується у незаконне володіння злочинця. Саме такі дії можуть заподіювати шкоди безпосередньому об'єкту даного посягання і відносинам власності на транспортний засіб². 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 користувача³.

Серед учених також немає єдності відносно питання, чи є кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК, правопорушенням з формальним чи з матеріальним складом.

Деякі науковці відносять це посягання до кримінальних правопорушень із матеріальним складом⁴. Але більш прийнятною є точка зору В. В. Ємельяненка, який зазначав, що для наявності закінченого складу незаконного заволодіння транспортним засобом досить установити лише факт протиправного вилучення транспортного засобу,

¹ Словник української мови : в 11-ти т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. Київ : Наукова думка, 1972. Т. 3. С. 426.

² Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 52–53.

³ Там само. С. 53–54.

⁴ 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. 208; Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС України, 2004. С. 65.

коли одержали свій повний розвиток описані в законі ознаки об'єктивної сторони. Закон не говорить про необхідність установлення яких-небудь наслідків діяння. Тому з погляду особливостей конструкції кримінально-правової норми дане кримінальне правопорушення має формальний склад¹.

Тим більше такого ж висновку можна дійти виходячи з положень вищеназваної Постанови, де зазначено, що незаконне заволодіння транспортним засобом є закінченим з моменту початку руху шляхом запуску двигуна або буксирування, а у випадку заволодіння під час його руху – з моменту встановлення над ним контролю².

Якщо ж вартість викраденого транспортного засобу становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, то такі дії кваліфікуються за ч. 2, а якщо у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян – за ч. 3 ст. 289 КК.

Слід зауважити, що 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 № 875-ІХ 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

¹ Смеляненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 55.

² 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 23.12.2005 р. № 14. *Вісник Верховного Суду України*. 2006. № 1. С. 8.

обтяжуючих обставин, кваліфікувалися за ч. 1 ст. 289 КК. 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 частин¹.

Але така позиція законодавця не підтримувалася працівниками правоохоронних органів. 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 КК і відповідно суттєве зменшення покарання. При цьому, наприклад, у 2017 році в 187 випадках слідчі ухвалили рішення про перекваліфікацію кримінального правопорушення саме з цієї причини².

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 № 875-IX стало важливим кроком у боротьбі з досліджуваним явищем. Хоча більш доцільно було б передбачити у ч.ч. 2–3 ст. 289 КК 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 КК осіб, які викрадають транспортний засіб з метою покататися.

¹ 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 23.12.2005 р. № 14. *Вісник Верховного Суду України*. 2006. № 1. С. 9.

² 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.

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 угруповань 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 поверненням його на свою користь або користь інших осіб¹.

У даній роботі увага приділяється лише другій формі, оскільки тимчасове заволодіння транспортним засобом не утворює поняття незаконного обігу.

Незаконний обіг транспортних засобів полягає у вчиненні, як правило, кількох кримінальних правопорушень (ст.ст. 289, 290, 358, 366 КК), спрямованих на незаконне створення транспортного засобу. Отже, наступним кримінальним правопорушенням, що вчиняється при незаконному створенні транспортного засобу, є знищення, підробка або заміна ідентифікаційних номерів транспортного засобу (ст. 290 КК).

Кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК, як правило, є способом приховування незаконного заволодіння транспортним засобом або іншого правопорушення, а також способом готування до іншого кримінально протиправного діяння. Частіше за все, має місце кримінально-правова «зв'язка» – кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК, у поєднанні із ст. 290 КК. Проте в кримінально-правовому аспекті такі дії часто кваліфікують як одиничне кримінальне правопорушення (ст. 290 КК) або (значно рідше) як сукупність кримінальних правопорушень². Все це під-

¹ Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. С. С. Яценка. 4-те вид. Київ : А. С. К., 2006. С. 599.

² Віскунов В. В. Кримінологічні та міжнародно-правові умови криміналізації складу знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, передбаченої ст. 290 Кримінального кодексу України. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2014. № 1. С. 304.

креслює важливість дослідження незаконного обігу транспортних засобів та встановлення відповідальності за нього в рамках окремої кримінально-правової норми. А. В. Лесних при вивченні проблем, що виникають під час розслідування підробок чи знищень ідентифікаційних номерів транспортного засобу, стверджує, що суспільна небезпечність потрапляння транспортних засобів із підробленими чи знищеними ідентифікаційними номерами в обіг викривляє реальні події і факти, а сфальсифіковані чи підроблені номери позбавляють правоохоронні органи можливості визначити власника та статус транспортного засобу. До того ж транспортні засоби зі знищеними чи підробленими ідентифікаційними номерами досить часто використовуються для вчинення чи приховування інших кримінальних правопорушень¹.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України, містить кілька альтернативних дій (бездіяльність при вчиненні даного кримінального правопорушення неможлива). Всі вони є незалежними і самостійними діями, кожна з яких окремо утворює самостійний склад кримінального правопорушення. Такі дії є вольовими та усвідомленими актами поведінки людини, які завдають шкоди охоронюваним законом суспільним відносинам².

Відповідно до наведеного у диспозиції досліджуваного кримінального правопорушення опису об'єктивної сторони, можливо виділити окремі різновиди кримінально протиправної поведінки, кожна з яких є достатньою підставою для встановлення наявності в діях особи складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України. Це:

- 1) знищення ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу;
- 2) підробка ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу;

¹ Лесних А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Краснодар, 2001. С. 36–38.

² Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 89.

3) заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі, кузова транспортного засобу чи номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу.

Зазначені форми діяння доцільно розглянути більш детально.

Знищення ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу. Слід відмітити, що законодавчого визначення даного поняття не існує. Більш-менш досліджений цей термін лише в науковій літературі. Так, на думку В. А. Мисливого, знищення ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова – це повна ліквідація ідентифікаційного номера транспортного засобу, номерів двигуна, шасі або кузова, унаслідок чого відповідний транспортний засіб або його частину неможливо ототожнити¹. А. В. Лесних вважає, що знищення має місце тоді, коли ідентифікаційний номер, номер кузова, шасі, двигуна фізично ліквідується або приводиться в стан, за якого неможливо його читати чи відновити, тобто відбувається повна невідворотна ліквідація номера². Існує також точка зору, відповідно до якої знищення ідентифікаційного номера полягає в приведенні номера до такого стану, коли його або взагалі неможливо прочитати, або без проведення експертизи³.

Однак, як вірно зазначає В. В. Віскунов, жодне наукове визначення поняття знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу не вирішує, яку кількість символів, що входять до структури ідентифікаційного номера транспортного засобу, необхідно знищити, щоб кваліфікувати знищення як закінчену дію. Інакше кажучи, чи можна кваліфікувати дії злочинця як знищення ідентифікаційних номерів транспортного засобу у випадку, коли було знищено, наприклад, одну чи декілька літер або цифр у структурі ідентифікаційного номера транспортного засобу. Також не зрозуміло, у який стан необхідно привести ідентифікаційний номер транспортного засобу, щоб

¹ Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС України, 2004. С. 89.

² Лесних А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Краснодар, 2001. С. 45.

³ Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 5-те вид. Київ : Юридична думка, 2008. С. 814.

кваліфікувати дії як знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу. Одна ситуація – коли в результаті знищення ідентифікаційного номера неможливо побачити символи у структурі ідентифікаційного номера за допомогою органів чуття людини, хоча виявити первісний номер можна шляхом криміналістичного дослідження. Інша ситуація – коли первісні позначення знищеного ідентифікаційного номера транспортного засобу неможливо виявити жодним способом, навіть за допомогою криміналістичної експертизи.

Тому доречно погодитися з точкою зору В. В. Віскунова, який зазначав, що знищення ідентифікаційного номера полягає в повній чи частковій безповоротній фізичній ліквідації таких номерів, втраті їх цільового призначення, внаслідок чого неможливо ніяким способом виявити їх первісне значення, в результаті цього неможливо ідентифікувати транспортний засіб¹.

Підробка ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова транспортного засобу. Як і термін знищення, поняття підробки розкривається лише в науковій літературі. Так, В. О. Навроцький під підробкою ідентифікаційних номерів транспортного засобу розуміє внесення змін до такого номера, які приховують його справжнє значення, а також виготовлення нового номера². На думку А. В. Лесних, підробка передбачає повну або часткову зміну номерів шляхом перебивання, зафарбовування, витруювання цифр, літер, унаслідок чого транспортний засіб або його частини придбавають номер, який не відповідає дійсності. Характерним є те, що, на відміну від підробки в широкому розумінні цього слова (наприклад, грошей чи документів), викривлення справжності здійснюється тільки шляхом дій, які пов'язані зі зміною змісту справжнього ідентифікаційного номера, номера кузова, шасі, двигуна, оскільки дії, спрямовані на повне виготовлення номерного вузла чи агрегату, позбавлені змісту³.

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 90–91.

² Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 5-те вид. Київ : Юридична думка, 2008. С. 814.

³ Лесних А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Краснодар, 2001. С. 47.

В. В. Віскунов підrobкою ідентифікаційних номерів вважає активну форму кваліфікованого обману, яка полягає у виготовленні нових чи повній або частковій переробці старих ідентифікаційних номерів транспортного засобу, що здійснюється в певний спосіб та за допомогою певних засобів, які спрямовані на викривлення та приховування справжньої інформації щодо транспортного засобу¹.

З вищенаведеного слідує висновок, що знищення ідентифікаційного номеру транспортного засобу полягає у повній ліквідації всього чи частини такого номеру, а підrobка – у виготовленні нового після знищення справжнього номеру або шляхом перероблення останнього. Знищення ідентифікаційних номерів досить часто вчиняється з метою приховування незаконного заволодіння транспортним засобом, а підrobка – не лише з метою приховування незаконного походження транспортного засобу, а й для вчинення кримінальних правопорушень у майбутньому.

Як зазначає В. В. Віскунов, підrobка ідентифікаційних номерів транспортного засобу може бути способом вчинення інших суміжних кримінальних правопорушень, наприклад шахрайства з транспортним засобом, ідентифікаційний номер якого є підrobленим. Підrobлений ідентифікаційний номер транспортного засобу в цьому випадку слід вважати засобом вчинення кримінального правопорушення².

Заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі, кузова транспортного засобу або номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу. Деякі науковці вважають, що встановлення кримінальної відповідальності у ст. 290 КК за заміну ідентифікаційних номерів транспортного засобу є необґрунтованим, тому що цим формам діяння не властиві достатні для криміналізації характер і ступінь шкідливості (небезпечності). Така позиція пояснюється тим, що п. 37 Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконстру-

¹ Віскунов В. В. Поняття підrobки ідентифікаційних номерів транспортного засобу: семантичний та юридичний аспекти. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2011. № 1. С. 137.

² Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підrobку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 103–104.

йованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів установлено порядок державної реєстрації та перереєстрації транспортних засобів у разі їх переобладнання внаслідок заміни кузова чи рами, якщо останні мають ідентифікаційні номери¹. Тому заміну кузовів (рам), двигунів або номерної панелі з ідентифікаційними номерами транспортного засобу без попередньої згоди сервісних центрів МВС слід оцінювати як порушення відповідних положень зазначеного Порядку реєстрації транспортних засобів².

З такою точкою зору важко погодитися, оскільки заміна ідентифікаційного номера у більшості випадків полягає у використанні такого номера з іншого транспортного засобу, тобто демонтажі ідентифікаційного номера з одного транспортного засобу з подальшим його встановленням на іншому.

Кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК України, належить до категорії кримінальних правопорушень із формальним складом і визнається закінченим при вчиненні дій, описаних у законі. Слід зазначити, що момент фактичного початку дій та момент їх юридичного закінчення в досліджуваному кримінальному правопорушенні, як правило, не збігаються. З моменту фактичного початку до повного закінчення підробки чи знищення ідентифікаційних номерів може минути значна кількість часу, а іноді взагалі результат зазначених дій складається з певної кількості тотожних дій, що вчиняються протягом певного часу. Це впливає на визначення юридичного моменту закінчення досліджуваного кримінального правопорушення та на його кваліфікацію, а саме коли його слід вважати закінченим. Однак, незважаючи на це, момент фактичного закінчення

¹ Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

² Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 105.

кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України, завжди збігається з юридичним моментом його закінчення¹.

Наступним кримінальним правопорушенням, що вчиняється у процесі незаконного створення транспортного засобу, є діяння, передбачене ч. 1 ст. 358 КК України, за умови, що його предметом є свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу.

Об'єктивна сторона даного кримінального правопорушення полягає у підробленні та збуті підроблених документів.

Сучасні українські вчені, визначаючи поняття «підроблення документів» вказують на те, що воно може полягати у виготовленні повністю підробленого документа або переробленні справжнього, після чого частина з них зосереджується на способах вчинення кримінального правопорушення².

Так, П. П. Андрушко та А. А. Стрижевська зазначають, що під підробленням документа у ст. 358 КК розуміється виготовлення фальшивого офіційного документа або внесення у справжній документ неправдивих відомостей чи внесення змін у текст виданого документа, які викривлюють зміст фактів, що мають юридичну силу і посвідчуються документом³. О. О. Дудоров підробленим вважає не лише повністю сфальсифікований документ, а й документ, зміст якого сфальсифіковано лише частково. На його думку, в останньому випадку (так звана переробка) істина перекручується шляхом внесення в документ відомостей, що не відповідають дійсності (виправлення, внесення фіктивних записів, знищення частини тексту, витравлення, підчистка, змивання, підробка підпису, переклеювання фотографій тощо)⁴. Фахівці-криміналісти В. В. Бірюков та В. В. Коваленко у сво-

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 108–109.

² Тимошенко Н. О. Кримінально-правова характеристика підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збуту та використання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. С. 97.

³ Андрушко П. П., Стрижевська А. А. Злочини у сфері службової діяльності : кримінально-правова характеристика : навч. посіб. Київ : Юрисконсульт, 2006. С. 254.

⁴ Дудоров О. О., Мельник М. І., Хавронюк М. І. Злочини у сфері підприємництва : навч. посіб. / за ред. Хавронюка М. І. Київ : Атіка, 2001. С. 182.

їх роботах вказують, що підроблений документ, або повністю імітує справжній або містить зміни, внесені до нього з протиправною метою – вчинити матеріальний підлог – за якого документ або з самого початку виготовляється злочинцем у повному обсязі як копія справжнього, або до змісту справжнього документа вносяться часткові зміни¹.

Значний практичний інтерес при аналізі об'єктивної сторони підроблення свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу становить питання про способи такої підробки.

Свідоцтво про реєстрацію має важливе значення, воно є основним документом, необхідним для передачі права власності на транспортний засіб, а також є підтвердженням права громадянина на керування транспортним засобом. Окрім цього, для «легалізації» викраденого або не розмитненого у встановленому порядку транспортного засобу також необхідне свідоцтво про реєстрацію.

Тому дану категорію документів з вказаних причин завжди намагаються підробити. Не стали виключенням і документи на пластиковій основі.

Перші підробки виготовлялись наступним шляхом – сканувався оригінальний бланк, у подальшому з використанням кольорового принтера, виконувалось друкування підробленого бланка, як правило на паперовій основі, з наступним нанесенням персональної інформації та захисних плівок. Оскільки фонові зображення, мікротексти та лазерне гравіювання за загальними ознаками та якістю друку суттєво відрізнялись від встановленого зразку, у експертів не виникало труднощів з вирішенням питання стосовно встановлення способу їх підробки.

Окрім цього, при дослідженні в ультрафіолетових променях перші підробки інтенсивно світилися, оскільки вони друкувались на папері. Слід також зауважити, що траплялись випадки, коли на неякісно підроблених бланках були нанесені оригінальні голографічна та захисна плівки.

Наступні, більш якісні підробки, виготовлялись шляхом часткової зміни даних в офіційно виданих документах з використанням

¹ Бирюков В. В., Коваленко В. В. Криминалистическое исследование документов : монография. Луганск : ДИВД МВД Украины, 1999. С. 17.

оригінальних захисних плівок. За виключенням окремих елементів, зовнішній вигляд та конструкція таких підробок загалом відповідали вимогам виготовлення та персоналізації документів встановленого зразку.

Підробки цього типу слід досліджувати при збільшенні щонайменше 16×, звертаючи увагу на спосіб нанесення персональних даних та на пошук залишків первинного тексту; іншими методами дослідження – за допомогою ультрафіолетових та інфрачервоних променів ознаки підробки виявити неможливо. Також, як правило, на таких підробках нанесена оригінальна голографічна та захисна плівки, вони мають презентабельний вигляд, тому їх виявлення без збільшувальних приладів в процесі перевірки на дорозі доволі проблематичне. Питання звідки на підроблених документах наявні оригінальні захисні плівки ще чекає свого вирішення правоохоронними органами.

На сьогодні, більш якісні підробки виготовляються шляхом розшарування захисних плівок та видалення первинного змісту персональних даних в офіційно виданих документах з нанесенням на справжній бланк вторинної інформації з наступним покриттям оригінальними захисними плівками.

Враховуючи, що при такому способі підробки використовуються оригінальний бланк, оригінальні захисні плівки, вторинна інформація наноситься термосублімаційним способом друку, такі документи за своїми характеристиками – конструкцією, способами друку та персоналізації відповідають аналогічним зразкам, що офіційно видаються сервісними центрами МВС та виготовляються консорціумом ЄДАПС¹.

Тому такі документи мають усі елементи захисту і навіть із застосуванням експертних методів та приладів з різними джерелами освітлення встановити факт підробки або внесення змін доволі складно і вдається не завжди.

¹ Науменко С. М., Швед Л. С. Параметри для перевірки свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, виготовлених на бланках Консорціуму ЄДАПС, на відповідність технічним вимогам виробника. Загальні положення: інформаційний лист. Київ : ДНДЕКЦ МВС України, 2010. С. 5–15.

Єдині ознаки змін, які іноді може встановити експерт, це невідповідність розмірів – бланк повинен мати встановлені розміри: довжина в межах 85,47–85,72 мм, ширина в межах 53,92–54,03 мм. Підроблені документи мають дещо менші розміри. Іноді в них можна знайти незначні залишки первинного тексту персональних даних.

Саме тому в процесі дослідження підроблених таким способом свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів експерт іноді приходить до висновку, що вирішити питання щодо внесення змін не виявилось можливим у зв'язку з відсутністю ознак змін. Проте їх відсутність ще не свідчить, що їх не було.

Таким чином, недостатній ступінь захисту свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів від підробок сприяє легалізації викрадених та не розмитнених автомобілів, що у свою чергу призводить до недоотримання бюджетом суттєвих коштів¹.

Але окрім відповідальності за діяння щодо підроблення документів, штампів, печаток, бланків, у ч. 1 ст. 358 КК встановлена відповідальність і за збут таких підроблених предметів.

У юридичній літературі, в принципі, не існує розбіжностей щодо визначення поняття збуту підроблених документів, печаток, штампів чи бланків. Це пов'язано з тим, що поняття «збут», щоправда не відносно зазначених предметів, неодноразово розкривалося в постановках Пленуму Верховного Суду України. Зокрема, відповідно до абз. 2 п. 10 постанови Пленуму Верховного Суду України від 12 квітня 1996 р. № 6 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про виготовлення або збут підроблених грошей або цінних паперів» під збутом підроблених грошей чи державних цінних паперів розуміють умисну форму їх відчуження, а саме використання як засобу платежу, продаж, розмін, обмін, дарування, передачу в борг чи в рахунок покриття боргу, продаж в азартних іграх тощо². Аналогічне широке розуміння поняття збуту як оплатного та безоплат-

¹ Науменко С. М. Способи підробки свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів та проблемні питання їх експертного дослідження. *Криміналістика і судебна експертиза*. 2013. № 58(2). С. 296–300.

² Про практику розгляду судами кримінальних справ про виготовлення або збут підроблених грошей або цінних паперів : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 12.04.1996 р. № 6. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-96>.

ного відчуження певних предметів Пленум ВСУ продемонстрував також у своїх постановках від 26 квітня 2002 р. № 3 «Про судову практику в справах про викрадення та інше незаконне поводження зі зброєю, бойовими припасами, вибуховими речовинами, вибуховими пристроями чи радіоактивними матеріалами»¹ та № 4 від цієї ж дати «Про судову практику в справах про злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів»².

Наведене вище тлумачення збуту підроблених грошей взято за основу більшістю науковців, які дають визначення збуту підроблених документів, печаток, штампів чи бланків. Певні відмінності обумовлені хіба що специфікою предмета кримінального правопорушення. Також у літературі наголошується, що збут підроблених документів, печаток, штампів чи бланків (в тому числі і свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу) може вчинити і не та особа, яка їх виготовила³.

Логічним продовженням підробки/фальсифікації свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу є незаконне використання номерів транспортного засобу. Зрозуміло, що при виготовленні фальсифікованого свідоцтва про реєстрацію дії, спрямовані на незаконне створення транспортного засобу, не можуть мати успіху при невідповідності номерів такого засобу, номеру, вказаного у свідоцтві.

Відповідно до чинного законодавства отримання номерного знаку для транспортного засобу відбувається при реєстрації/перереєстрації транспортного засобу. При цьому використання транспортного засобу без номерного знаку або із недійсним/фальсифікованим

¹ Про судову практику в справах про викрадення та інше незаконне поводження зі зброєю, бойовими припасами, вибуховими речовинами, вибуховими пристроями чи радіоактивними матеріалами : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 3. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/v0003700-02>.

² Про судову практику в справах про злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 4. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0004700-02>.

³ Тимошенко Н. О. Кримінально-правова характеристика підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збуту та використання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. С. 111.

номерним знаком (приміром від іншого транспортного засобу) є забороненим¹.

Використання незаконного/фальсифікованого номерного знаку (наприклад від іншого транспортного засобу або взагалі такого, що не має «прив'язки» до певного транспортного засобу) тягне за собою лише адміністративну відповідальність у порядку, передбаченому ст. 121 КУпАП.

На практиці вказане порушення чинного законодавства сприяє незаконному обігу транспортних засобів у наступних випадках.

На транспортний засіб, що має незаконне походження, виготовляється підроблене свідоцтво про державну реєстрацію. При цьому таке свідоцтво «підганяється» під справжні реєстраційні дані щодо транспортного засобу, що містяться у відповідній інформаційній базі МВС (це зокрема має місце у випадках виготовлення так званого «автомобіля-двійника»). Отже, виникає необхідність виготовлення дублікату номерних знаків, що належать «легальному» транспортному засобу. Чинне законодавство на даний час передбачає два варіанти отримання нових номерних знаків на транспортний засіб. Так, перший з них передбачає й одночасну перереєстрацію транспортного засобу у сервісних центрах МВС². Зрозуміло, що такий спосіб навряд чи влаштовує злочинців. Тому застосовується варіант із отриманням дублікатів номерних знаків, що належать «легальному» транспортному засобу. На відміну від першого варіанту, виготовлення та отримання дублікату є можливим фактично у будь-якій юридичній особі, що має відповідну ліцензію на таку діяльність. І на відміну від першого варіанту, процедура отримання дублікату номерного знаку має дещо спрощений характер. Так, формально для отримання дублікату необхідно надати відповідне реєстраційне свідоцтво на транспортний засіб, де зазначений відповідний номерний знак. Проте суворих вимог

¹ Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. №1388. *Офіційний вісник України*. 1998. №36. Ст. 1327.

² Там само.

до цієї процедури немає і фактично все зводиться до надання ксерокопії/сканкопії, а інколи і взагалі простого усного озвучення бажаного номеру транспортного засобу. Отже, отримання дублікату номерного знаку від легального транспортного засобу для незаконно створеного на практиці не викликає суттєвих труднощів.

Незаконне використання номерів транспортного засобу має місце й при вчиненні інших правопорушень, у тому числі й кримінальних. Наприклад, для полегшення вчинення розбійних нападів (приміром для нападу на інкасаторів), приховування слідів кримінальних правопорушень, для диверсійно розвідувальної діяльності тощо. Проте подібне незаконне використання номерних знаків за відсутності ознак інших форм незаконного обігу транспортних засобів, не утворює зазначений обіг та має кваліфікуватися за наявності для того підстав за відповідними нормами КК України.

З урахуванням викладеного можна зробити висновок, що використання підроблених номерних знаків транспортних засобів при їх незаконному обігу має допоміжний характер (на кшталт маскування). Зрозуміло, що без інших дій, спрямованих на незаконне створення транспортних засобів, зокрема передбачених ст. 290 КК, залежно від кінцевої мети¹, використання підроблених номерних знаків може розглядатися або як готування до пропонованого складеного правопорушення, або тягти за собою іншу, у тому числі адміністративну відповідальність.

Таким чином, після дослідження об'єктивних сторін кримінальних правопорушень, які вчиняються при незаконному створенні транспортних засобів, можливо виділити наступні способи створення таких транспортних засобів залежно від джерела походження самого транспортного засобу.

Першим способом незаконного створення транспортного засобу є викрадення транспортного засобу з подальшою підробкою його ідентифікаційних номерів та (або) реєстраційних документів.

Так, за словами т.в.о. першого заступника начальника УКР ГУ НП Львівської області Андрія Кісіля, з-поміж автомобілів елітних марок

¹ Питання щодо суб'єктивної сторони незаконного обігу та зокрема його кінцевої мети буде розглянуте у відповідному розділі дослідження.

у 2017 р. серед викрадачів були популярні моделі Honda CR-V, Honda Acura, Range Rover, BMW X5. Такі автомобілі переважно використовують для виготовлення так званих «двійників» або «конструкторів». Під час вибору автомобілів для викрадення виходять з того, які документи на транспортний засіб є, щоб потім просто перебити номери. Якщо ж ідеться про створення «двійника», то викрадачі виходять з того, який колір машини вказано у документах, котрими вже володіють¹. Але не завжди автомобілі викрадають під документи, які вже мають. У більшості випадків такі реєстраційні документи на транспортний засіб просто підробляють.

Так, на початку 2018 року у Тернопільській області працівники сервісного центру МВС виявили кілька автомобілів з перебитими номерами агрегатів, що перебували у розшуку, один з яких викрали на території України. Зареєстрували й один випадок з підробленим свідоцтвом про реєстрацію транспортного засобу².

Працівники сервісних центрів МВС при реєстрації (перереєстрації) кожного транспортного засобу зобов'язані перевіряти його на предмет угону. Але іноді при знятті та постановці на облік транспортного засобу останній або взагалі не перевіряють на предмет угону, або видають сфальсифіковані довідки про таку перевірку. Часом причиною такої ситуації може бути і службова недбалість, але, як правило, працівники сервісних центрів МВС вчиняють подібні дії внаслідок отримання неправомірної вигоди. Отже, незаконне створення транспортних засобів можуть утворювати також кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності, зокрема передбачені статтями 366 та 368 КК України.

Так, Верховний Суд України постановою від 24 січня 2018 року визнав неправомірними дії працівників ДАІ, які без належної перевірки зняли з обліку, зареєстрували автомобіль та видали свідоцтво про таку реєстрацію і державні номерні знаки. Позивач при звернен-

¹ Дудар В. Поліція назвала марки авто, які викрадають найчастіше. URL: <http://expres.ua/news/2017/05/08/241417-policija-nazvala-marky-avto-vykradayut-naychastishe>.

² Белякова І. Як розпізнати і не купити авто двійника. URL: <https://te.20minut.ua/Avto/yak-rozpiznati-i-ne-kupiti-avto-dviynika-10476044.html>.

ні до Верховного Суду зазначив, що 13 січня 2009 р. у ВРЕР-8 УДАІ ГУ МВС України у м. Києві ним було знято з реєстрації автомобіль Toyota Land Cruiser Prado 120 зеленого кольору 2005 року випуску. Реєстрацію та видачу номерного знаку зазначеного транспортного засобу було здійснено 27 лютого 2009 р. у МРЕВ УДАІ МВС України у м. Чернівці. Але 2 серпня 2010 р. при перетині державного кордону між Республікою Румунія та Республікою Сербія румунськими прикордонниками після проведення митного контролю було складено акт про затримання належного позивачу транспортного засобу. Підставою такого затримання стала інформація з бази Інтерполу, відповідно до якої автомобіль знаходився в міжнародному розшуку за ініціативою правоохоронних органів Королівства Іспанії¹.

Другим способом незаконного створення транспортного засобу є ввезення транспортного засобу на територію України без розмитнення з подальшою підробкою його ідентифікаційних номерів та (або) реєстраційних документів.

Так, спільними зусиллями Служби Безпеки України, прокуратури та поліції у лютому 2017 р. була розкрита масштабна схема незаконної легалізації транспортних засобів. Правоохоронцями було встановлено, що учасниками організованої групи надавалися «послуги» по легалізації автомобілів, які ввозилися з-за кордону. Затримані особи діяли на територіях Волинської, Дніпропетровської, Запорізької, Київської, Луганської, Львівської, Одеської, Полтавської та Рівненської областей. На замовлення клієнтів виготовлялися довіреності, номерні знаки та свідоцтва про реєстрацію транспортних засобів. Так власники транспортних засобів ухилялися від сплати податків. Кожного місяця в такий спосіб протиправно реєстрували від ста до ста п'ятдесяти автомобілів².

При цьому при розмитненні автомобіля сплаті підлягають наступні платежі.

¹ Постанова Верховного Суду України від 24 січ. 2018 р., справа № К/9901/1034/18. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/71834610>.

² Силовики накрили банду, яка реєструвала крадені авто в 11 областях. URL: <https://www.volynnews.com/news/all/sylovyky-nakryly-bandu-iaka-reyestruvala-kradeni-avto-v-11-oblastiakh/>.

1) *Ввізне мито*. Ставка мита на більшість транспортних засобів, що ввозяться, складає 10% від сумарної митної вартості, за виключенням транспортних засобів з електродвигуном (0%). Ставки визначені «Митним тарифом України».

2) *Акцизний податок*. Нараховується по різному для різних типів транспортних засобів. В більшості випадків залежить від віку авто, типу палива, об'єму та потужності двигуна.

3) *Податок на додану вартість*. Складає 20% суми ввізного мита, акцизного податку та митної вартості автомобіля. У 2018 році ПДВ скасовано для електромобілів.

До того ж, якщо транспортний засіб раніше не ставився на облік в Україні, то при першій реєстрації необхідно буде заплатити податок до пенсійного фонду – від 3% до 5% в залежності від вартості, котра рахується виходячи з прожиткового мінімуму в поточному році¹.

Адміністративна відповідальність за порушення, передбачені Митним кодексом України, настає у випадку, коли такі порушення не тягнуть за собою кримінальну відповідальність (ч. 2 ст. 458 Митного кодексу України). При цьому відповідальність за ухилення від сплати податків передбачена в КК України (ст. 212).

Так, відповідно до вироку Любомльського районного суду Волинської області від 28 липня 2015 р. гр. П. був засуджений за ч. 2 ст. 15 та ч. 1 ст. 212 КК України. При здійсненні П. як фізичною особою громадянином України ввезення з Республіки Польща на митну територію України для вільного обігу транспортного засобу марки Mercedes-Benz 2007 року випуску вартістю 703 278,75 грн. відповідно до вимог податкового та митного законодавства підлягали нарахуванню і сплаті до державного бюджету податок на додану вартість в розмірі 233 438,24 грн., компенсаційне мито в розмірі 35 163,94 грн., ввізне мито в розмірі 70 327,88 грн., акцизний податок в розмірі 358 420 грн., від сплати яких гр. П. намагався ухилитись шляхом подання неправдивих відомостей для звільнення від оподаткування на підставі ст. 374 Митного кодексу України².

¹ Як розмитнити авто в Україні у 2018 році. URL: http://avtobazar.infocar.ua/rastamozhka_uk.html.

² Вирок Любомльського районного суду Волинської області від 28 липня 2015 р., судова справа № № 163/1682/15-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/47738721>.

Але кримінальна відповідальність за ст. 212 КК України настає лише у разі значних розмірів фактичних ненадходжень до бюджетів або державних цільових фондів. Згідно з приміткою до ст. 212 КК України таким значним розміром є сума, яка в *три тисячі* і більше разів перевищує встановлений законодавством неоподатковуваний мінімум доходів громадян. Хоча ще до 25 вересня 2019 р. таким розміром була сума, яка в *тисячу* і більше разів перевищувала неоподатковуваний мінімум доходів громадян. Як зазначає Є. О. Письменський, у процесі соціально-економічного та суспільно-політичного розвитку кожної країни можуть відбуватися зміни у співвідношенні між кримінальними та адміністративними діяннями. Деякі правопорушення, які раніше були кримінально караними, з часом втрачали ступінь суспільної небезпечності та переходили в розряд адміністративних правопорушень, тобто відбувалася декриміналізація діянь¹. Прикладом такої декриміналізації і стала ст. 212 КК України, оскільки законодавець значно підвищив розмір шкоди, необхідної для визнання діяння кримінальним правопорушенням.

Якщо норми законів мають посилення на неоподатковуваний мінімум, то в цілях їх застосування використовується сума 17 грн, за винятком норм адміністративного і кримінального законодавства в частині кваліфікації правопорушень, для яких сума неоподаткованого мінімуму доходів громадян встановлюється на рівні податкової соціальної пільги, що дорівнює 50% прожиткового мінімуму для працездатної особи, встановленому на 1 січня поточного року².

Відповідно до ст. 7 Закону України «Про державний бюджет України на 2022 рік» від 14 грудня 2021 р. прожитковий мінімум для працездатних осіб на 1 січня 2022 р. встановлено у розмірі 2 481 гривня³. Таким чином, для встановлення наявності наслідків, передбачених ч. 1 ст. 212 КК України, необхідно, щоб сума несплачених

¹ Письменський Є. О. Про міжгалузеву взаємодію норм кримінального та адміністративного права (деякі теоретико-прикладні аспекти). *Адвокат*. Київ, 2010. № 1. С. 34–39.

² Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 13–14, № 15–16, № 17. Ст. 112.

³ Про державний бюджет України на 2021 рік : Закон України від 15.12.2020 р. № 1082-IX. *Офіційний вісник України*. 2021 р. № 3. Ст. 129.

податків станом на 2022 рік перевищувала 3 721 500 грн. Оскільки наразі це досить значна сума, то у більшості випадків за ввезення транспортних засобів з-за кордону з ухиленням від сплати податків кримінальна відповідальність за ст. 212 КК наставати не буде. При проведенні даного дослідження було проаналізовано практику застосування ст. 212 КК за 2020 р., коли прожитковий мінімум для працездатних осіб складав 2 102 грн., проте жодного вироку за цією нормою щодо нерозмитненого транспортного засобу виявлено не було.

Слід зазначити, що підставою для виділення відповідних форм незаконного обігу транспортних засобів є специфіка кримінально протиправних дій та мета їх вчинення щодо транспортного засобу. У зв'язку з цим, хоча ввезення нерозмитнених транспортних засобів, ухилення від сплати обов'язкових платежів і є способом незаконного створення транспортного засобу, заходи фінансової відповідальності, запроваджені Митним кодексом України, наразі є належним інструментом протидії цим порушенням. Тому кримінально протиправне діяння, передбачене ст. 212 КК, не аналізується в рамках групи кримінальних правопорушень, що вчиняються при незаконному створенні транспортних засобів.

Але ввезенням з-за кордону транспортних засобів з порушенням чинного законодавства України досить часто займаються одні і ті ж особи. Зважаючи на це, у разі придбання останніми відразу кількох транспортних засобів з подальшим перевезенням їх через кордон, можна говорити про вчинення продовжуваного кримінального правопорушення. Згідно з ч. 2 ст. 32 КК України продовжуване кримінальне правопорушення складають два чи більше тотожні діяння, що об'єднані єдиним кримінально протиправним наміром. Вчинення першого з таких діянь є початком продовжуваного кримінального правопорушення. Момент закінчення залежить від конкретизації наміру: якщо продовжуване кримінальне правопорушення вчинене з конкретизованим умислом, то воно є закінченим з моменту здійснення останнього із запланованих тотожних діянь, тобто коли особа досягла поставленої мети. Якщо умисел не конкретизований (невизначений), то закінченим продовжуване кримінальне правопорушен-

ня є з моменту фактичного припинення (присічення) останнього тожого діяння. Продовжувані кримінальні правопорушення завжди є умисними, належать до одиничних кримінальних правопорушень та підпадають під ознаки однієї статті чи частини статті Особливої частини КК України¹. Як наслідок, неодноразове ввезення однією і тією ж особою транспортних засобів з-за кордону без сплати митних платежів можна вважати продовжуваним кримінальним правопорушенням та кваліфікувати такі дії за ст. 212 КК України. Тобто тільки випадки масового ввезення транспортних засобів, що утворюють продовжуване кримінальне правопорушення, можуть потребувати саме заходів кримінально-правового впливу, оскільки характеризуються підвищеним рівнем суспільної небезпечності. В усіх інших випадках заходи фінансової відповідальності є належним інструментом протидії цим незаконним діям. При цьому суб'єктом даного кримінального правопорушення може бути як особа, яка ввезла транспортний засіб для власного користування, так і особа, на замовлення якої його було ввезено, оскільки саме остання для правомірного використання транспортного засобу зобов'язана була сплатити відповідні податки.

Що стосується ввезення транспортного засобу на територію України без розмитнення, то найпоширенішими такими схемами є ввезення транспортного засобу громадянином України в режимі транзиту з подальшим порушенням строків такого ввезення; ввезення транспортного засобу особою, яка має подвійне громадянство (України та будь-якої іншої країни); ввезення транспортного засобу іноземцем з подальшою його передачею по довіреності громадянину України та ввезення транспортного засобу «на фірму».

Ввезення транспортного засобу громадянином України в режимі транзиту з подальшим порушенням строків такого ввезення. Згідно зі статтями 95 і 381 Митного кодексу з метою транзиту митною територією України громадяни можуть ввозити транспортні засоби особистого користування. При цьому строк такого ввезення складає де-

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 281–282.

сять діб, а у разі переміщення в межах однієї митниці – п'ять діб¹. З організаційної точки зору така схема є найпростішою та не потребує ніяких додаткових документів.

Але відповідно до ст. 470 Митного кодексу України у разі порушення строків вивезення таких транспортних засобів більше ніж на 10 діб на громадян України накладається штраф у розмірі п'ятисот, більше ніж на 20 діб – п'яти тисяч, більше 30 діб – десяти тисяч неоподатковуваних мінімумів громадян або конфіскація таких транспортних засобів. За втрату чи розукомплектування зазначених транспортних засобів штраф також становить десять тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Після сплати штрафу подальше не вивезення транспортного засобу за межі України вважається новим порушенням митного законодавства².

При цьому Митний кодекс України передбачає умови звільнення від відповідальності за порушення строків вивезення транспортного засобу. Такими умовами є протиправні дії третіх осіб, обставини непереборної сили чи аварія, що підтверджені відповідними документами. Поняття «обставин непереборної сили» і «аварії» визначені Порядком виконання митних формальностей відповідно до заявленого митного режиму, затвердженим Наказом Міністерства фінансів України від 31 травня 2012 р. № 657, згідно з яким обов'язковою ознакою обставин непереборної сили є їх невідворотність і надзвичайність³.

Особа, що ввезла транспортний засіб в Україну, несе відповідальність за недотримання строків його вивезення. За наявності мети довести неможливість вивезення транспортного засобу у встановлені законодавством строки без застосування штрафу, такий громадянин має надати до митного органу документи, які б підтверджували факт дії обставин непереборної сили або аварії. Якщо дія обставин непереборної сили чи факт аварії мали місце на митній території України,

¹ Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. Ст. 552.

² Там само.

³ Порядок виконання митних формальностей відповідно до заявленого митного режиму : затв. наказом Міністерства фінансів України від 31.05.2012 р. № 657. *Офіційний вісник України*. 2012 р. № 80. Ст. 3233.

то особа, яка ввозила транспортний засіб, має звертатись із письмовою заявою до митного органу, в зоні діяльності якого перебуває такий транспортний засіб. У заяві повинні міститися відомості, що дають змогу ідентифікувати транспортний засіб, а також інформація про наслідки дії обставин непереборної сили чи аварії, їх обставини, місце та час¹.

Тому іноді громадяни намагаються обґрунтувати порушення встановлених законодавством строків вивезення транспортних засобів за допомогою підроблених документів.

Ввезення транспортного засобу особою, яка має подвійне громадянство (України та будь-якої іншої країни). Певна кількість громадян України мають подвійне громадянство. Частина таких громадян використовує таку ситуацію для ввезення в Україну транспортних засобів на іноземній реєстрації. Така особа в'їжджає на територію України як громадянин іншої країни і таким чином має можливість використовувати транспортний засіб, зареєстрований за кордоном, протягом року. Але судова практика та позиція митниці в такій ситуації керуються положеннями ст. 2 Закону України «Про громадянство України» від 18 січня 2001 р., в якій зазначено, що громадянин України, який набув громадянство чи підданство іншої країни, у правових відносинах з Україною визнається лише громадянином України². Тому при проходженні прикордонного та митного контролю факт використання громадянином України паспорта іншої держави перевіряється. Судова практика з цього питання виходить з того, що особа, яка мала паспорт громадянина України з реєстрацією її постійного місця проживання на території України, є громадянином-резидентом, а тому відповідно до ч. 4 ст. 380 Митного кодексу України має право тимчасово ввозити транспортний засіб, зареєстрований в іншій країні, лише після сплати передбачених законом митних платежів. Якщо

¹ Чотири ризики використання вживаних авто на іноземній реєстрації. URL: http://tvoemisto.tv/news/4_ryzky_dlya_lvivyan_vykorystovuvaty_vzhyvani_avto_na_inozemniy_reistratsii_80108.html.

² Про громадянство України : Закон України від 18.01.2001 р. №2235-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. №13. Ст. 65.

такі порушення будуть виявлені, то дії особи кваліфікуються за ст. 485 Митного кодексу України¹.

Везення транспортного засобу іноземцем з подальшою його передачею по довіреності громадянину України. Згідно зі ст. 380 Митного кодексу України громадяни-нерезиденти можуть ввозити в Україну зареєстровані в іноземній державі транспортні засоби особистого користування на один рік. Звичайно, що такий транспортний засіб іноземець може забажати передати в тимчасове користування громадянину України. Але згідно з ч. 5 ст. 380 Митного кодексу України такі транспортні засоби можуть використовуватися для особистих потреб виключно особами, які їх ввезли². Їх не можна передавати у користування, володіння чи розпорядження інших осіб, розуккомплектовувати, використовувати в підприємницькій діяльності чи для отримання доходів. Судова практика та позиція митниці виходять з того, що громадяни України мають право користуватися транспортними засобами з іноземною реєстрацією лише після сплати митних платежів, що згідно із законодавством повинні бути сплачені при їх імпорті. Користування транспортним засобом з іноземною реєстрацією не тією особою, яка його ввозила відповідно до законодавства України визнається використанням товарів, відносно яких надані пільги зі сплати митних платежів, для інших цілей, ніж ті, у зв'язку з якими такі пільги надавалися. Тому якщо будуть виявлені факти використання громадянами України транспортних засобів, зареєстрованих в іншій країні та ввезених іноземцем в Україну, то такі дії будуть кваліфіковані за ст. 485 Митного кодексу України (дії, спрямовані на неправомірне звільнення від сплати митних платежів чи зменшення їх розміру, а також інші протиправні дії, спрямовані на ухилення від сплати митних платежів). Такі дії тягнуть за собою накладення на винну особу штрафу в розмірі 300 відсотків від несплаченої суми митних платежів³.

Везення транспортного засобу «на фірму». Транспортні засоби, що належать нерезиденту (іноземній фізичній чи юридичній особі)

¹ Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. №4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. №44–45, №46–47, №48. Ст. 552.

² Там само.

³ Там само.

та мають комерційне призначення можуть бути ввезені на тривалий час в Україну в митному режимі тимчасового ввезення. Митним режимом тимчасового ввезення є режим, за якого іноземні транспортні засоби комерційного призначення ввозяться в Україну для конкретних цілей.

Громадянин України для отримання можливості користуватися таким транспортним засобом повинен виконати наступні вимоги: а) транспортний засіб повинен мати комерційне призначення, тобто використовуватись для платного міжнародного транспортування осіб чи для як безоплатного, так і платного комерційного чи промислового перевезення товарів. Такий транспортний засіб може бути будь-яким незалежно від його технічних характеристик, навіть легковим; б) транспортний засіб має перебувати в митному режимі тимчасового ввезення.

Згідно з положеннями ратифікованої Україною Стамбульської конвенції від 26 червня 1990 р. (Конвенції про тимчасове ввезення) транспортними засобами комерційного призначення можуть користуватися треті особи за умови наявності належного дозволу користувача права на тимчасове ввезення та якщо вони здійснюють діяльність на його користь, навіть у випадку їх реєстрації чи постійного проживання на території тимчасового ввезення¹.

З вищенаведеного слідує висновок, що громадяни України у разі дотримання деяких умов можуть використовувати в Україні транспортні засоби нерезидента, які зареєстровані за кордоном, для виконання певних робіт на користь такого нерезидента. Строк ввезення таких транспортних засобів не визначений законодавством та встановлюється митницею в кожному конкретному випадку. Зважаючи на це громадяни України досить часто просто купують документи, які підтверджують їх зв'язок з компанією нерезидентом. Але працівники митниці керуючись усними вказівками керівників докладають максимум зусиль, щоб не помістити транспортні засоби в режим тимчасового ввезення навіть не зважаючи на наявність «ідеального» пакету документів. Тому досить поширеними є випадки, коли грома-

¹ Конвенція про тимчасове ввезення : Конвенція від 26.06.1990 р. *Офіційний вісник України*. 2004. №36. Ст. 2445.

дяни України маючи пакет документів, що обґрунтовує використання транспортного засобу в комерційних цілях, не були повідомлені про поміщення їх транспортного засобу в режим транзиту та допускали у зв'язку з цим порушення митних правил¹.

За повідомленням Державної фіскальної служби протягом 2017 року в Україну було ввезено понад 958 500 транспортних засобів з іноземною реєстрацією, з них понад 209 600 ввезено у режимі «транзиту» та майже 748 900 – у режимі «тимчасового ввезення». Станом на 31 січня 2018 року на території України загалом перебувало майже 425 400 транспортних засобів з іноземною реєстрацією, з них з порушенням терміну – понад 246 400².

Усі вищенаведені способи ввезення транспортних засобів на іноземних номерах в Україну є одним із способів незаконного створення транспортних засобів, проте така діяльність тягне лише адміністративну (фінансову), а не кримінальну відповідальність. Разом з цим, часто такі дії супроводжуються низкою кримінально караних діянь та таким чином утворюють окрему форму незаконного обігу транспортних засобів (незаконне створення) в кримінально-правовому аспекті. Зокрема такі дії супроводжуються підробкою номерів та вузлів транспортного засобу, що відповідно тягне за собою необхідність виготовлення піддробленого свідоцтва про реєстрацію тощо. Часто такі способи незаконного створення транспортних засобів «супроводжують» й інші кримінальні правопорушення, «далекі» від характерного змісту суто транспортних кримінально протиправних діянь (наприклад, кримінальні правопорушення у сфері господарської діяльності).

Так, багато транспортних засобів, які ввезені в Україну, зареєстровані не на фізичну, а на юридичну особу (компанію). Громадянина України, який користується таким транспортним засобом, зазвичай вписують у документи як людину, котра працює на цю іноземну ком-

¹ Чотири ризики використання жививаних авто на іноземній реєстрації. URL: http://tvoemisto.tv/news/4_ryzyky_dlya_lvivyan_vykorystovuvaty_vzhyvani_avto_na_inozemniy_reiestratsii_80108.html.

² Інформація з сайту Державної фіскальної служби України. URL: <http://sfs.gov.ua/media-tsentr/novini/325532.html>.

панію. Наприклад таких компаній було багато створено в Литві для того, щоб переправляти транспортні засоби в Україну. Однак подібні компанії-посередники влада Вільнюса почала масово закривати. Посадовці Литви вимагають від усіх юридичних осіб звіт про діяльність в кінці кожного року. Якщо на фірму буде записано кількесот транспортних засобів, податківці повинні встановити, за які кошти їх було придбано. Якщо засновники не можуть пояснити походження таких коштів, на них відкривають кримінальне провадження за ухилення від сплати податків¹.

Вищевикладене дає підстави стверджувати про транскордонний характер незаконного обігу транспортних засобів. Про підвищену суспільну небезпечність кримінальних правопорушень, що утворюють незаконний обіг транспортних засобів, свідчить і той факт, що на транспортних засобах з підробленими чи іноземними номерами вчиняється чимала кількість кримінально протиправних діянь, зокрема порушень правил безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 286 КК), розбійних нападів (ст. 187 КК) та вбивств (ст. 115 КК). При цьому встановити водіїв таких транспортних засобів практично неможливо.

Окрім того, є зафіксовані випадки, коли транспортні засоби на «єврономерах» використовували у терористичній діяльності. Так, працівниками військової прокуратури Харківського гарнізону спільно з працівниками СБУ було викрито схему контрабанди автомобілів, що зареєстровані в країнах Євросоюзу. Такі транспортні засоби з Харківської області переправляли до Російської Федерації, а звідти на тимчасово окуповані території Луганської області. У березні 2018 р. двох учасників такої схеми було затримано на автомобільному пункті пропуску «Гоптівка» при спробі вивезення до Російської Федерації автомобіль з метою його подальшої передачі терористам. Такі дії були кваліфіковані за ч. 1 ст. 258³ КК України².

Третім способом незаконного створення транспортного засобу є створення так званих «транспортних засобів-конструкторів». Тран-

¹ Як перевірити законність литовського авто. URL: https://24tv.ua/avtomobili_z_litvi_kupiti_zakonno_avto_na_litovskih_nomerah_n893335.

² На Харьковщине наладили контрабанду «литовцев» для «милиции» самопроглашенной «ЛНР». URL: <https://www.057.ua/news/1986598>.

спортні засоби-конструктори – це ті, які ввозяться з-за кордону в розібраному вигляді (як запчастини) з метою ухилення від сплати значної частини податків. Переважну більшість таких транспортних засобів складають автомобілі. Потім в Україні знаходять такий же транспортний засіб, але розбитий чи іншого року випуску. Далі робиться заміна вузлів та агрегатів на старому чи розбитому автомобілі. Тобто даний транспортний засіб можна ще й легалізувати, зазначивши відповідну інформацію про заміну у свідоцтві про реєстрацію. Але досить часто автомобіль просто збирають та використовують документи від іншого. Відповідно такий транспортний засіб буде вже незаконно створеним, при чому не скільки у юридичному, скільки в технічному, фізичному сенсі¹.

Так, гр-н П. вирішив обміняти свій автомобіль на новіший. І вже за тиждень експерти з'ясували, що двигун не «рідний», а кузов зварений із різних частин. Але автовласникові пощастило – угоду вдалося скасувати².

Таким чином, зважаючи на те, що незаконне створення транспортних засобів є поняттям комплексним та у більшості випадків складається з цілої низки взаємопов'язаних діянь, кожне з яких є самостійним складом кримінального правопорушення (ст.ст. 289, 290 та ч. 1 ст. 358, ст. 366 КК), доцільною видається пропозиція про встановлення кримінальної відповідальності за незаконне створення транспортних засобів як однієї з альтернативних форм об'єктивної сторони незаконного обігу транспортних засобів.

При цьому під незаконним створенням транспортних засобів слід розуміти знищення, підробку або заміну ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі, кузова або заміну без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу, підроблення свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, а також незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане з вчинення зазначених дій.

¹ Будьте пильні : як розпізнати машину-двійник. URL: <http://avtosovet.com.ua/avtoporada/budte-pilni-yak-rozpiznati-mashinu-dvijnik>.

² Випуск ТСН за 11 квітня 2013 року. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-strimko-zrostaye-kilkist-ugoniv-avto-623046.html>.

Зважаючи на те, що незаконне створення транспортних засобів є складеним кримінальним правопорушенням, кожне з яких підлягає самостійній кваліфікації за відповідними статтями Особливої частини КК, виникає питання щодо моменту його закінчення та кваліфікації при конкуренції кримінально-правових норм. Проте таку проблему можна вирішити наступним чином. Якщо, наприклад, особа заволоділа транспортним засобом, проте не встигла підробити ідентифікаційні номери, то її дії можуть бути кваліфіковані як замах на незаконне створення транспортних засобів за умови, що буде доведена мета саме такого створення. У протилежному випадку такі дії підпадають під ознаки ст. 289 КК.

Досить часто на практиці має місце ситуація, коли на нерозмитнений транспортний засіб «вішають» номерний знак від іншого транспортного засобу (при цьому не важливо від якого) і використовують такий транспортний засіб. Як вже зазначалося, кваліфікація вчиненого у таких випадках буде залежати від того, чи ставилася мета незаконного створення транспортних засобів, тобто подальшої фальсифікацій такого транспортного засобу, введення його в обіг¹.

На практиці може бути й ситуація, коли транспортний засіб вилучено з корисливою метою та обернуто на свою користь (чи користь третіх осіб), але при цьому а ні підробка ідентифікаційних номерів, а ні документів не була здійснена і навіть не планувалася. Наприклад, викрадений автомобіль на «рідних» номерах та без документів вільно їздить на Донбасі, на непідконтрольній території. У такому випадку дії винних осіб слід кваліфікувати лише як незаконне заволодіння транспортним засобом за відповідною частиною ст. 289 КК.

Отже слід чітко встановити, що незаконний обіг транспортних засобів у формі їх незаконного створення пропонується вважати закінченим кримінальним правопорушенням у випадку вчинення зазначених дій з метою незаконного створення транспортних засобів, тобто подальшої фальсифікацій такого транспортного засобу, введення його в обіг.

¹ Питання щодо спеціальної мети незаконного обігу транспортних засобів та значення її для кваліфікації вчиненого буде детально розглянуте у розділі «Суб'єктивні ознаки незаконного обігу транспортних засобів».

Слід також звернути увагу на те, що незаконне створення транспортних засобів може супроводжуватися фальсифікацією відповідних реєстраційних документів службовими особами з використанням службових повноважень. Це може бути незаконне внесення змін до реєстраційних документів; незаконне розмитнення, у тому числі розмитнення транспортного засобу на документи іншого транспортного засобу; реєстрація ввезених з-за кордону транспортних засобів з підробленими номерами вузлів та агрегатів, недійсними технічними паспортами, без перевірки документів про проходження митного контролю тощо. Такі діяння хоча і відносяться до незаконного створення транспортних засобів, проте носять «допоміжний» характер та спрямовані на більш ретельне приховування факту походження незаконного транспортного засобу та підготовку до його незаконного збуту. У подібних випадках вчинені кримінально протиправні діяння підлягають додатковій кваліфікації за ст. 366 КК та, у разі потреби, за іншими статтями, що передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері службової діяльності. Разом з цим, такі діяння у поєднанні з іншими, зазначеними вище діями, часто утворюють незаконний обіг транспортних засобів, у зв'язку з чим доцільно відповідні дії службових осіб розглядати як кваліфікуючу або особливо кваліфікуючу ознаку пропонованого окремого складу кримінального правопорушення. Це призведе до позитивних змін у правозастосовній практиці та до підвищення якості та ефективності нормативного матеріалу в цілому.

На даний час у КК України відсутня норма, яка б передбачала кримінальну відповідальність за *незаконне використання транспортних засобів* із знищеним, підробленим або заміненним ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі, кузова, номерною панеллю з ідентифікаційним номером.

За ст. 290 КК України можуть нести відповідальність лише особи, які безпосередньо вчинили підробку ідентифікаційних номерів транспортного засобу або були організаторами, підбурювачами чи пособниками даного кримінального правопорушення. При цьому особи, які лише використовують такий транспортний засіб, не підлягають кримінальній відповідальності за ст. 290 КК України. Вони можуть

нести відповідальність лише за ч. 4 ст. 358 КК, тобто за використання підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (якщо таке свідоцтво було підроблене і вони знали про підробку) та (або) за ст. 198 КК, тобто за придбання, отримання, зберігання майна одержаного кримінально протиправним шляхом (якщо транспортний засіб був попередньо викрадений іншою особою і вони знали про це).

Використання підробленого документа є самостійним складом кримінального правопорушення, яке може бути вчинене способом як пред'явлення, так і подання документа. Використання стосується не лише документів, що звільняють від обов'язків чи надають права. Пред'являючи підроблений документ суб'єкт знайомить інших осіб з його змістом та видає його за справжній. При цьому підробка не вибуває з володіння винної особи (наприклад, пред'явлення підробленого техпаспорта працівникові поліції) та може бути нею неодноразово використана в майбутньому. Подаючи документ винна особа також знайомить певних осіб з його змістом, але при цьому сам документ передається уповноваженим особам, тобто підробка вибуває з володіння винного¹. Дане кримінальне правопорушення має формальний склад та визнається закінченим з моменту вчинення однієї із зазначених дій².

Як наслідок, по суті за використання підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу у КК України передбачена кримінальна відповідальність, а використання «підробленого» транспортного засобу не є кримінально караним діянням. Також неможливо притягнути до кримінальної відповідальності і особу, яка використовує свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, яке належить іншому транспортному засобу.

Зважаючи на це, доцільною видається пропозиція про встановлення кримінальної відповідальності за незаконне використання транспортних засобів як однієї з форм об'єктивної сторони незаконного обігу транспортних засобів.

¹ Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 9-те вид. Київ : Юридична думка, 2012. С. 1024.

² Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 540.

При цьому під незаконним використанням транспортних засобів слід розуміти використання транспортного засобу із завідомо зниженим, підробленим або заміненім ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі, кузова або заміненою без дозволу відповідних органів номерною панеллю з ідентифікаційним номером транспортного засобу, а також підробленим свідоцтвом про реєстрацію транспортного засобу чи свідоцтвом про реєстрацію, яке належить іншому транспортному засобу.

Встановлення кримінальної відповідальності за сам факт використання таких транспортних засобів сприятиме зниженню попиту на них, у зв'язку з чим поступово повинна знизитися і їх пропозиція. При цьому, чим суворішим буде покарання, тим більшою мірою буде досягнута одна із цілей покарання – запобігання вчиненню кримінальних правопорушень іншими особами (загальна превенція).

КК України не містить норм, які б безпосередньо передбачали кримінальну відповідальність за *незаконний збут транспортних засобів*. Разом з цим, за певних умов такі діяння можуть бути кваліфіковані за різними нормами Особливої частини КК. Якщо транспортний засіб із підробленими ідентифікаційними номерами чи свідоцтвом про його реєстрацію намагаються продати приховавши факт підробки, то дії винних підпадають під ознаки ст. 190 КК. А у випадку переєстрації такого транспортного засобу не обходиться без допомоги службових осіб, дії яких слід кваліфікувати за ст. 366 КК.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 366 КК, як і об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 358 КК, полягає у підробленні офіційних документів. Різниця між зазначеними складами кримінальних правопорушень має місце стосовно предмета та кола суб'єктів. Окрім того, об'єктивна сторона службового підроблення не передбачає таких форм діяння як збут та використання.

При цьому кримінальне правопорушення, передбачене ст. 366 КК, слід відносити до кримінальних правопорушень, які вчинюються при незаконному збуті транспортних засобів, лише у тому випадку, коли його предметом є будь-які документи, необхідні для реєстрації (переєстрації) транспортних засобів.

Підроблення документів, необхідних для реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів, є самостійним складом кримінального правопорушення, але при цьому досить часто водночас може бути і способом готування до іншого кримінального правопорушення, наприклад шахрайства, пов'язаного з незаконним обігом транспортних засобів.

Так, у листопаді 2017 року у Харкові правоохоронці викрили схему незаконного взяття на консульський облік шляхом внесення до паспортів підроблених штампів консульських відділів України та Польщі з метою ввезення громадянами України автомобілів іноземної реєстрації як «нерезидентами країни», минаючи митний збір. Схему організував 72-річний українець, пропонуючи через інтернет-оголошення «постійний консульський облік в Польщі». Клієнтам він обіцяв за одну тисячу доларів офіційно поставити їх на консульський облік Республіки Польща та внести в закордонні паспорти відповідні позначки консульства сусідньої країни. Ці штампи давали б можливість не тільки ввозити автомобілі без розмитнення та реєстрації, а й вивозити їх за територію тільки раз в рік, і безперешкодно повертатися назад. Чоловіка затримали в момент скоєння шахрайських дій. У нього вилучили закордонний паспорт з проставленими відмітками, отримані за нього гроші та печатки, які виявилися підробленими і ніякого відношення не мали до офіційних структур інших країн. Досудове розслідування проводилося по ст. 190 (шахрайство) і ст. 358 (підробка печаток і штампів) КК України¹.

Об'єктивна сторона шахрайства (ст. 190 КК) виражається у придбанні права на чуже майно чи заволодінні ним шляхом обману або зловживання довірою.

Під обманом розуміють замовчування відомостей, що повинні бути повідомлені чи повідомлення неправдивих відомостей з метою придбання права на чуже майно чи заволодіння ним. Він може виражатися в усній, письмовій формі, у використанні підроблених документів (наприклад, свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу).

¹ Харьковчанин за тысячу долларов ставил на консульский учет автомобили на еврономерах. URL: <https://www.057.ua/news/1853959>.

Зловживання довірою – це вид обману, що полягає у використанні винним довірливих відносин з власником або іншою особою, заснованих на родинних, службових відносинах, знайомстві, інших цивільно-правових відносинах.

Особливості шахрайства полягають у тому, що потерпілий, будучи введеним в оману, зовні добровільно передає винному майно або право на майно. Тому обман або зловживання довірою за часом передують передачі майна або права на майно і викликають у потерпілого помилкове уявлення щодо правомірності такої передачі¹. Наприклад, особа добровільно передає грошові кошти за транспортний засіб з підробленими ідентифікаційними номерами, не знаючи при цьому про підробку. За такої ситуації потерпілий не набуває права власності на даний транспортний засіб, а останній відповідно до законодавства України підлягає вилученню.

Шахрайство є кримінальним правопорушенням з матеріальним складом, а тому вважається закінченим з моменту заволодіння майном чи придбання права на майно.

При цьому якщо при шахрайстві зловживання довірою чи обман супроводжуються вчиненням ще й іншого кримінального правопорушення, то такі дії слід кваліфікувати за сукупністю кримінальних правопорушень – за ст. 190 КК України та статтею, яка встановлює відповідальність за таке кримінально протиправне діяння. Так, підробка документів з метою використання при вчиненні шахрайства, а також використання при цьому завідомо підробленого документа потребують додаткової кваліфікації за ст. 358 КК. Якщо ж при вчиненні шахрайства особа підробила чи знищила ідентифікаційні номери транспортного засобу, то такі дії потребують кваліфікації в тому числі і за ст. 290 КК України². Також дії осіб, які продають «кримінальний» транспортний засіб, що попередньо був викрадений інши-

¹ Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 199–200.

² Про судову практику у справах про злочини проти власності : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 06.11.2009 р. № 10. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0010700-09>.

ми особами, слід кваліфікувати за ст. 198 КК, тобто як збут майна, одержаного кримінально протиправним шляхом.

Іноді власник свідомо йде на покупку такого незаконного транспортного засобу, оскільки його вартість значно нижча за ринкову. Продавців подібних транспортних засобів, якщо вони не брали безпосередньої участі у створенні останніх, в Україні можна притягти до відповідальності лише за шахрайство (ст. 190 КК), тобто тоді, коли вони приховали кримінальне минуле транспортного засобу, та збут майна, одержаного кримінально протиправним шляхом (ст. 198 КК), коли транспортний засіб був попередньо викрадений іншими особами і продавець знав про це. Таким чином, продаж та будь-яка інша передача транспортного засобу з підробленими ідентифікаційними номерами чи свідоцтвом про реєстрацію залишаються без належного правового регулювання. Виходить, що за збут підробленого офіційного документа в Україні передбачена кримінальна відповідальність (ст. 358 КК), а за збут «підробленого» (незаконно створеного транспортного засобу) – ні.

Але, наприклад, у ст. 381 КК Республіки Білорусь «Підробка чи знищення ідентифікаційного номера транспортного засобу» передбачена відповідальність за збут транспортного засобу, кузова, шасі або двигуна з підробленими ідентифікаційними номерами¹.

Тому, враховуючи вищевикладене, доцільною видається пропозиція про встановлення кримінальної відповідальності за незаконний збут транспортних засобів як однієї з альтернативних дій об'єктивної сторони незаконного обігу транспортних засобів.

При цьому *під незаконним збутом транспортних засобів слід розуміти будь-які оплатні чи безоплатні форми реалізації транспортного засобу із завідомо знищеним, підробленим або заміненим ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі, кузова або заміненою без дозволу відповідних органів номерною панеллю з ідентифікаційним номером транспортного засобу, а також підробленим*

¹ Уголовный кодекс Республики Беларусь : Закон от 09.06.1999 г. №275-3. Дата обновления : 05.08.2017. URL: http://etalonline.by/?type=text®num=НК9900275#load_text_none_1.

свідомством про реєстрацію транспортного засобу чи свідомством про реєстрацію, яке належить іншому транспортному засобу.

Таким чином, у даній роботі пропонується доповнити КК України новим складом кримінального правопорушення, *об'єктивна сторона якого складалася б з таких альтернативних форм, як незаконне створення, незаконне використання та незаконний збут транспортних засобів.* Таке складене кримінальне правопорушення об'єднає у своєму складі кілька суспільно небезпечних діянь, між якими є тісний внутрішній зв'язок та взаємодія.

Розділ 3

СУБ'ЄКТИВНІ ОЗНАКИ НЕЗАКОННОГО ОБІГУ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Суб'єктивна сторона незаконного обігу транспортних засобів

Всебічна характеристика незаконного обігу транспортних засобів не може обмежуватися встановленням лише об'єктивної сторони цього складеного 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 насправді¹.

Значення суб'єктивної сторони кримінального правопорушення проявляється в тому, що вона: 1) допомагає визначати ступінь суспільної небезпечності особи, яка вчинила кримінальне правопорушення, та ступінь тяжкості вчиненого кримінально протиправного діяння; 2) є обов'язковим елементом кожного складу кримінального правопорушення, а її відсутність чи наявність дає змогу відмежовувати діяння, яке не є кримінально протиправним, від кримінального правопорушення; 3) ознаки суб'єктивної сторони допомагають відмежовувати тотожні за об'єктивними ознаками складу кримінальних

¹ Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. Москва : Госюриздат, 1960. С. 12–13; Пинаев А. А. Курс лекций по Общей части уголовного права. Харьков : Юрид. Харьков, 2001. Кн. 1 : О преступлениях. С. 137.

правопорушень; 4) суб'єктивна сторона має істотний вплив на кваліфікацію кримінально протиправних діянь; 5) впливає на вид та розмір призначеного покарання¹.

Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення є його внутрішньою стороною, яка відображає ставлення свідомості та волі особи до вчиненого нею суспільно небезпечного діяння та його наслідків, тобто є відображенням психічної діяльності особи. Зміст суб'єктивної сторони кримінального правопорушення характеризується такими юридичними ознаками, як вина, мета та мотив вчинення кримінально протиправного діяння. Дані ознаки перебувають у тісному взаємозв'язку між собою, хоча їх значення та зміст у кожному випадку різняться між собою².

Обов'язковою і основною ознакою суб'єктивної сторони виступає вина. У ст. 2 КК України зазначається, що особа є невинуватою у вчиненні кримінального правопорушення та не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вина не буде доведена в законному порядку та встановлена обвинувальним вироком суду. Тому відсутність вини свідчить про відсутність суб'єктивної сторони, а як наслідок – і про відсутність самого складу кримінального правопорушення. Вперше у кримінальному законодавстві України поняття вини було нормативно закріплене у КК України 2001 р., у ст. 23 якого зазначається, що виною є виражене у формі умислу чи необережності психічне ставлення особи до вчиненого нею діяння (дії чи бездіяльності), передбаченого КК.

Відповідно до ст. 24 КК умисел може бути прямим та непрямим. Прямим визнається умисел, коли особа усвідомлює суспільно небезпечний характер свого діяння (дії чи бездіяльності), передбачає його суспільно небезпечні наслідки та бажає їх настання. За непрямого умислу особа також усвідомлює суспільно небезпечний характер свого діяння (дії чи

¹ Бажанов М. И. Уголовное право. Общая часть : конспект лекций. Днепропетровск : Пороги, 1992. С. 46; Курс советского уголовного права. Часть Общая / М. Д. Шаргородский и др.; отв. ред. Н. А. Беляев и М. Д. Шаргородский. Ленинград : Изд-во Ленинград. ун-та, 1968. Т. 1. С. 104.

² Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 177.

бездіяльності), передбачає його суспільно небезпечні наслідки, але хоча і не бажає, проте свідомо припускає їх настання.

Визначившись із об'єктивними ознаками незаконного обігу транспортних засобів, необхідно визначитись і з його суб'єктивними ознаками, для встановлення яких необхідно дослідити суб'єктивні ознаки одиничних кримінальних правопорушень, що його утворюють.

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 бажати¹. Отже, вина у кримінальних правопорушеннях, що мають

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 185.

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 характер¹. 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 України². Показовим щодо цього є кримінальне провадження за обвинуваченням Р. Підсудний приїхав за покупками на ринок на своєму автомобілі. Зробивши покупки, він ужив алкогольні напої. Знаходячись у стані алкогольного сп'яніння, Р. підійшов до чужої машини, прийнявши її за свою, і спробував відкрити її своїми ключами, після чого був затриманий. На досудовому слідстві дії Р. були кваліфікова-

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 182.

² Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 79.

ні як замах на незаконне заволодіння транспортним засобом. Однак суд обґрунтовано виправдав підсудного Р. за відсутністю в діянні складу кримінального правопорушення¹. У цьому випадку наявні всі об'єктивні ознаки замаху на незаконне заволодіння транспортним засобом, але відсутнє їх усвідомлення суб'єктом. Перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння, Р. помилково прийняв чужий автомобіль за свій. Він не усвідомлював фактичні ознаки вчинюваного діяння, а, отже, і його суспільну небезпечність. У його діянні відсутні ознаки суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення (немає вини), а відповідно і складу незаконного заволодіння транспортним засобом. Як наслідок, інтелектуальна ознака прямого умислу при незаконному заволодінні транспортним засобом полягає в усвідомленні винною особою того, що вона вчиняє незаконне заволодіння саме чужим транспортним засобом та переміщує його з місця знаходження поза волею чи всупереч волі власника (володільця, користувача)². При цьому, зважаючи на прийняття Закону України від 3 вересня 2020 року № 875-IX щодо врахування при кваліфікації діянь винної особи не суми реальних збитків, а вартості транспортного засобу, інтелектуальна ознака прямого умислу при вчиненні даного кримінального правопорушення повинна включати в себе усвідомлення вартості викраденого автомобіля.

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)³. Так, при здійсненні з прямим умислом незаконного

¹ Кримінальна справа № 1–139, 2004 р. Архів Дзержинського районного суду м. Харкова.

² Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 80.

³ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 185.

заволодіння транспортним засобом особа не лише усвідомлює 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 впливають з їх змісту¹.

Дослідження матеріалів слідчої та судової практики дало змогу переконатися, що мотиви незаконного заволодіння транспортним засобом є досить різними. Виходячи з конструктивних особливостей транспортного засобу як предмета даного кримінального правопорушення такі мотиви можна розподілити на два види: а) мотиви, які

¹ Бажанов М. И. Уголовное право. Общая часть : конспект лекцій. Днепропетровск : Пороги, 1992. С. 46 ; Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 177.

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)¹.

З нашої точки зору незаконний обіг транспортних засобів не може вчинюватися лише з мотивів, які задовольняються самим результатом незаконного заволодіння транспортними засобами. При цьому корисливий мотив серед мотивів досліджуваного складеного кримінального правопорушення займає виключно домінуюче місце. Більше того, саме корисливий мотив є тим системоутворюючим фактором, що формує поняття незаконного обігу транспортних засобів та відповідно суб'єктивним критерієм, що об'єднує аналізовані у роботі склади кримінальних правопорушень в одну групу. Адже саме з корисливих мотивів вчинюються всі ті діяння, що утворюють форми незаконного обігу транспортних засобів (підробка VIN коду, техпаспорту, шахрайські дії з реалізації таких транспортних засобів, ухилення від сплати митних платежів тощо).

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 продати², або ж повернути власнику за винагороду.

¹ Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 84.

² Там само. С. 85.

Тобто корисливий мотив може проявлятися і в прагненні отримати грошову винагороду за повернення викраденого транспортного засобу. Так, у 2017 р. було затримано організовану групу, яка займалася викраденнями елітних автомобілів. Організатором такої групи був житель м. Києва, колишній курсант НАВС України. Окрім того, до складу даної групи входили і як колишні, так і діючі працівники органів внутрішніх справ. Лише за шість місяців таких викрадень з наступним поверненням елітних автомобілів власникам, організована група завдала потерпілим матеріальних збитків на кілька десятків мільйонів гривень. Винні особи спочатку входили в довіру власників елітних автомобілів, потім викрадали авто, а згодом пропонували за певну винагороду допомогти повернути такий транспортний засіб. Жертвами таких схем були навіть деякі високопосадовці. За припущенням працівників поліції 90% подібних схем викрадень елітних автомобілів в Україні були вчинені саме цими особами¹.

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 В. В. Смельяненка, 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 розукомплектувати².

Вказівка законодавця на те, що досліджуване кримінальне правопорушення може бути вчинене з будь-якою метою, наштовхнуло

¹ Нацполіція затримала злочинну організацію-«монополіста» у сфері викрадень елітних автомобілів. URL: <https://www.npu.gov.ua/uk/publish/article/2099564>.

² Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 92.

окремих криміналістів на висновок, що його мотив і мета на кваліфікацію не впливають¹. 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»².

Вважаємо такий підхід 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.

Слід ще раз підкреслити, що у даній роботі досліджується незаконне заволодіння транспортним засобом як початковий етап незаконного обігу транспортних засобів, який обумовлює вчинення інших кримінальних правопорушень аналізованої групи. Реалізацію суб'єктивної сторони кримінально протиправного діяння, передбаченого ст. 289 КК, слід розглядати як один з початкових кроків незаконного створення транспортного засобу.

Тому у роботі більша увага приділена незаконному заволодінню транспортним засобом, вчиненому саме з метою подальшого знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу та (або) підробки його свідоцтва про реєстрацію, тобто з метою створення «двійника» чи «конструктора». Разом з цим, слід зауважити, що ця мета є не самоціллю, тобто її слід розглядати як найближчу, «проміжну» мету. Адже зрозуміло, що зазначені дії вчиняються з метою отримання подальшої матеріальної вигоди для себе або третіх осіб шляхом «легалізації» транспортного засобу та реалізації «кінцевої» мети – безперешкодно користуватися, продати, обміняти такий

¹ 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. 208 ; Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС України, 2004. С. 66.

² Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 96.

транспортний засіб або вчинити з ним інші дії корисливого характеру, іншими словами ввести подібний транспортний засіб в обіг.

Отже, виходячи зі змісту поняття «незаконний обіг транспортних засобів» кінцевою метою діянь, що його утворюють, є задоволення корисливих мотивів шляхом введення в обіг незаконно створеного транспортного засобу. Саме мета певного незаконного «руху» (обігу) транспортного засобу, яка й об'єднує його форми, відрізняє це кримінально протиправне діяння від окремих (самостійних) кримінальних правопорушень, що його утворюють. За відсутності такої мети будуть відсутні суб'єктивні ознаки незаконного обігу транспортних засобів.

Так, 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)¹. 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

¹ 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. 68.

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 стадією незаконного створення транспортних засобів, а отже, і самого незаконного обігу.

Наступним кримінальним правопорушенням, яке вчиняється з метою незаконного створення транспортних засобів, є знищення, підробка або заміна ідентифікаційних номерів транспортного засобу (ст. 290 КК). У науці кримінального права кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК України, розглядається як спосіб приховування незаконного заволодіння транспортним засобом або іншого кримінально протиправного діяння, а також спосіб готування до іншого кримінального правопорушення. Проте в кримінально-правовому аспекті такі дії кваліфікують як одиначне кримінального правопорушення (ст. 290 КК) або сукупність кримінальних правопорушень¹.

Виходячи з аналізу судової практики у 47,6% випадках знищення, підробка чи заміна ідентифікаційних номерів транспортних засобів була виявлена при вчиненні одиначного кримінального правопорушення, а у 53,3% – при вчиненні сукупності кримінальних правопорушень².

Для суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК України, характерним є прямий умисел. Тому інтелектуальна ознака такого виду умислу полягає в усвідомленні винною особою суспільно небезпечного характеру знищення

¹ Віскунов В. В. Кримінологічні та міжнародно-правові умови криміналізації складу знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, передбаченої ст. 290 Кримінального кодексу України. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2014. № 1. С. 304.

² 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. 80.

чи підробки ідентифікаційних номерів транспортного засобу, а вольова – в тому, що особа бажає вчинити такі дії.

Непрямий умисел або необережність (самовпевненість чи недбалість) у формальних складах кримінального правопорушення виключаються, оскільки зміст зазначених форм вини не відповідає поняттю кримінально протиправного діяння як суспільно небезпечного, протиправного, свідомо-вольового, конкретизованого, активного (дії) або пасивного (бездіяльності) прояву поведінки людини у зовнішньому світі, що завдає шкоди охоронюваним суспільним відносинам. Зокрема, це стосується складу знищення, підробки чи заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу. Важко собі уявити вчинення даного кримінального правопорушення з непрямим умислом, коли особа усвідомлює суспільно небезпечний характер знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу і прямо не бажає їх вчиняти, а свідомо допускає вчинення таких дій. Більш проблематично уявити вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК, з необережності, коли особа не усвідомлювала суспільно небезпечного характеру знищення, підробки чи заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу, хоча в певних умовах повинна була і могла це усвідомлювати¹. Якщо ж особа помилково вважає діяння не кримінально караним, хоча насправді воно є таким, то у цій ситуації слід керуватися ст. 68 Конституції України, яка наголошує на обов'язку кожного неухильно дотримуватися положень Конституції України і законів України, не вчиняти посягання на права та свободи, честь та гідність інших людей. При цьому незнання чинних законів не звільняє від юридичної відповідальності².

Але ще 14 лютого 2018 року у Верховній Раді було зареєстровано законопроект «Про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо конкретизації суб'єктивної сторони складу злочину, передба-

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 137–138.

² Конституція України : Закон України 28.06.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. №30. Ст. 141.

ченого статтею 290 ККУ)»¹, відповідно до якого пропонувалося зробити вказівку на умисну форму вини в диспозиції самої норми. На думку автора законопроекту В. Ю. Мисика, наразі до відповідальності за кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК, може бути притягнутий навіть власник автомобіля, який не вчиняв ніяких умисних дій з метою знищення чи пошкодження ідентифікаційних номерів транспортного засобу, а такі номери були пошкоджені чи знищені внаслідок дорожньо-транспортної пригоди або зносу. Депутат вважає, що прийнятий законопроект захистить від кримінальної відповідальності добросовісних власників автомобілів, ідентифікаційні номери яких були пошкоджені чи знищені за обставин, що не залежали від їх волі, тобто без їх вини².

Викладена позиція є не зовсім вірною, оскільки чинна редакція ст. 290 КК передбачає відповідальність не за використання транспортного засобу зі знищеними, підробленими чи заміненями ідентифікаційними номерами, а за сам процес знищення, підроблення чи заміни останніх, що й так є лише умисним кримінальним правопорушенням.

Відповідно до диспозиції ст. 290 КК знищення, підробка чи заміна ідентифікаційних номерів транспортного засобу може вчинятися з будь-якими мотивами. Проте аналіз слідчої та судової практики свідчить про те, що переважно єдиним мотивом даного кримінального правопорушення є корисливий. Корисливим мотивом вважається прагнення особи одержати майнову (матеріальну) вигоду, збагатитися особисто або уникнути певних матеріальних витрат. Так, особа, яка підробила чи знищила ідентифікаційні номери на викраденому транспортному засобі бажає приховати цей факт, залишити транспортний засіб в себе, перешкодити його пошуку та ідентифікації тощо, тобто за рахунок цього транспортного засобу збагатитися особисто, або збагатити осіб, які його викрали. В таких випадках винний, переслідуючи корисливу мету, бажає в такий спосіб приховати сам факт

¹ 29.08.2019 проект було відкрито.

² Пояснювальна записка до проекту Закону України про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів : від 07.10.2015 р. №3251. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH2IB00A.html.

викрадення та уникнути покарання за вчинене діяння. Якщо ж особа підробляє чи знищує ідентифікаційні номери автомобіля з метою збуту останнього, то вона також керується корисливим мотивом та бажає отримати матеріальну вигоду від такого збуту. Підробка чи знищення ідентифікаційних номерів з метою використання такого транспортного засобу спрямовані на незаконне набуття права власності на нього та уникнення майнових витрат при державній реєстрації такого транспортного засобу чи його митному оформленні¹.

Мета також не є обов'язковою ознакою кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК, але виходячи зі змісту даної норми можна зробити висновок, що підробка чи знищення ідентифікаційних номерів вчиняється не лише з корисливою метою, а і з метою приховати вчинене у минулому кримінальне правопорушення².

На думку А. В. Лесних, суб'єктивна сторона знищення або підробки ідентифікаційних номерів транспортних засобів має значення для встановлення ступеня суспільної небезпечності не лише вчиненого діяння, а й особи злочинця. Вчений вважає, що якщо підробка або знищення ідентифікаційних номерів транспортного засобу не передбачає ніякої мети, то дії особи, яка вчинила таке діяння можна буде вважати не більше ніж бажанням показати свої слюсарні здібності³.

Аналіз матеріалів кримінальних проваджень (справ) дає підстави зробити висновок про те, що переважна більшість кримінальних правопорушень, передбачених ст. 290 КК України, вчинюється з ко-

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 148.

² Джиба-Бондаренко Д. Ю. До проблем кваліфікації злочину, передбаченого ст. 290 Кримінального кодексу України. *Аеро-2016. Повітряне і космічне право* : матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (м. Київ, 24 листопада, 2016 р.). URL: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AERO/aero2015/paper/view/3266/2440> ; Казміренко Л. І., Мартенко О. Л. Кримінальний кодекс України : психологічний аналіз кримінально-правових понять : монографія. Київ : КНТ, 2008. С. 143.

³ Лесних А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Краснодар, 2001. С. 49.

рисливою метою, тобто заради збуту транспортних засобів з підробленими ідентифікаційними номерами іншим особам (93%). Траплялися випадки, коли особи, які придбали такі транспортні засоби визнавалися судом добросовісними набувачами, а винні у підробці ідентифікаційних номерів уникали кримінальної відповідальності, оскільки не були встановлені. І лише у 7% випадків транспортні засоби з підробленими ідентифікаційними номерами використовувалися самими підроблювачами. При цьому більшість таких транспортних засобів мають незаконне минуле (близько 64% були викрадені не лише в Україні, а й за її межами та знаходилися у розшуку, а близько 36% були ввезені в Україну без сплати митних платежів)¹.

Слід зауважити, що ступінь суспільної небезпечності знищення, підробки або заміни ідентифікаційного номера з метою збуту транспортного засобу, як і сам збут, є більш небезпечними, ніж такі ж дії, але вчинені з метою лише експлуатації транспортного засобу. Шкода в даному випадку заподіюється не тільки суспільним відносинам, що забезпечують нормальну роботу державних органів з реєстраційної діяльності транспортних засобів, а й інтересам особи, якій належав транспортний засіб до того, як його ідентифікаційний номер був підроблений або знищений, тому що ймовірність виявлення і повернення такого транспортного засобу законному власнику зводиться до нуля. Тим більше транспортний засіб реалізується, як правило, поза місцем його незаконного вилучення. Істотно підвищується і характер суспільної небезпечності збуту транспортного засобу з підробленими ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі або кузова, – в даному випадку страждає добросовісний набувач, який не зможе експлуатувати такий автомобіль через відмову в його реєстрації.

Таким чином, вищенаведене ще раз підкреслює необхідність встановлення кримінальної відповідальності за незаконний збут транспортних засобів.

Підробка ідентифікаційних номерів транспортного засобу, може бути вчинена в тому числі і з метою приховати вчинене у минулому

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 149–150.

кримінальне правопорушення. У зв'язку з цим В. В. Віскунов пропонує визнати мету приховування кримінального правопорушення обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони основного складу кримінально протиправного діяння, передбаченого ст. 290 КК України, у зв'язку з чим внести відповідні зміни до даної норми¹.

Але при прийнятті зазначеної пропозиції виникне питання про кваліфікацію дій осіб, які за винагороду лише знищують, підробляють або замінюють ідентифікаційні номери транспортного засобу. Такі особи не мають на меті приховати вчинення іншого кримінального правопорушення, збути чи експлуатувати такий транспортний засіб, не є членами організованої групи, яка займається незаконним обігом транспортних засобів, вони діють лише з метою наживи, тобто отримання винагороди за виконану роботу. Окрім того, КК України й так містить норму, яка передбачає відповідальність за приховування злочину (ст. 396 КК), хоча й не будь-якого, а лише тяжкого чи особливо тяжкого.

У законопроекті «Про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо конкретизації суб'єктивної сторони складу злочину, передбаченого статтею 290 ККУ)», про який згадувалося вище, пропонувалося викласти ст. 290 КК у наступній редакції: «Умисне знищення, підробка або заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова, або заміна без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу з метою приховати інший злочин або полегшити його вчинення»², тобто мету приховування іншого кримінального правопорушення зробити ознакою основного складу даного кримінального правопорушення. З такою точкою зору важко погодитися, оскільки вищезазначені діяння будуть криміналізовані лише у випадку їх вчинення з метою приховання іншого кримінального правопорушення чи по-

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 194–195.

² Проект Закону України про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо конкретизації суб'єктивної сторони складу злочину, передбаченого статтею 290 ККУ) : від 14.02.2018 р. № 8036. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63482.

легшення його вчинення. Але ж досліджуване кримінальне правопорушення може вчинятися і з будь-якою іншою метою, зокрема з метою наживи.

Серед усіх кримінальних правопорушень, що утворюють незаконний обіг транспортних засобів, кримінально протиправне діяння, передбачене ст. 290 КК, є мабуть єдиним, яке фактично уособлює незаконне створення транспортних засобів. Адже зрозуміло, що попри те, що мотив досліджуваного кримінального правопорушення може бути різним, характер дій, що його утворюють свідчить, що це кримінально протиправне діяння безпосередньо спрямоване на незаконне створення транспортного засобу, на незаконне введення його в обіг, оскільки дає можливість незаконно користуватися, незаконно набути право власності, незаконно збувати такий транспортний засіб. Саме цей факт дозволяє визнати кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК, до певної міри системоутворюючим незаконного обігу транспортних засобів. Це дозволяє сформулювати мотив та мету цього кримінально протиправного діяння як корисливі. При цьому мета має дещо специфічну ознаку, яка полягає в тому, що фактично її корисливий зміст може бути досягнутий тільки шляхом введення незаконно створеного транспортного засобу в обіг. Інакше втрачається логіка вчинюваних дій – адже користуватися і збувати можна транспортний засіб без вчинення зазначених у ній дій, проте такий засіб ніколи не фальсифікується у правовому сенсі, його обіг є фактично неможливим, оскільки не відбувається фальсифікація його правового статусу. Таким чином, метою кримінального правопорушення, передбаченого ст. 290 КК, є фальсифікація правового статусу транспортного засобу, вчинена з корисливим мотивом та для досягнення у результаті корисливої мети.

Як зазначалося раніше, іноді власник «оригінального» транспортного засобу знає про існування «двійника». В такому випадку, як правило, навіть не вдаються до підробки свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, оскільки власник може виготовити дублікат документа. За виготовлення ж підробленого свідоцтва про реєстрацію настає кримінальна відповідальність (ч. 1 ст. 358 КК). Тому доцільно було б розглянути суб'єктивну сторону даного кримінального правопорушення.

Ні у назві ст. 358 КК, ні при описі ознак складів кримінальних правопорушень, передбачених цією статтею, прямої вказівки на форму вини немає, тому при її визначенні необхідно звернутись до інших ознак, що характеризують вказані склади.

Перш за все, слід відзначити, що у ч. 1 ст. 358 КК України передбачено спеціальну мету вчинення кримінального правопорушення, яка полягає у використанні підроблених документів, штампів, печаток чи бланків не лише підроблювачем, а й іншими особами.

У науковій літературі неодноразово зверталась увага на зв'язок мети і мотиву вчинення кримінального правопорушення як характеристик суб'єктивної сторони. Вирішуючи питання про вплив спеціальної мети, яка є ознакою конкретного складу, на форму вини у цьому складі, одна група вчених вважає, що спеціальна мета характерна виключно для кримінальних правопорушень із прямим умислом¹. На думку інших авторів, наприклад П. С. Дагеля, переслідуючи вказану в законі мету, винний може однак не бажати, а лише свідомо допускати настання вказаного у законі наслідку². Іншими словами, такі науковці відстоюють можливість вчинення кримінальних правопорушень із визначеною у законі метою як з прямим, так і з непрямым умислом.

Отже, і ті й інші вчені погоджуються з тим, що кримінальні правопорушення, при описі яких законодавець вказує на спеціальну мету їх вчинення, передбачають умисну форму вини. Але більш вірною видається перша позиція. Такий висновок щодо форми вини відповідає точкам зору всіх науковців, які досліджували склад підроблення документів³.

Таким чином, підроблення свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу як різновид упредметненого обману може бути вчинено

¹ Тимошенко Н. О. Кримінально-правова характеристика підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збуту та використання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. С. 130.

² Дагель П. С. Вина и состав преступления : материалы III Дальневосточной межвузовской зональной научной конференции, посвящённой 50-летию Советской власти. Секция государства и права. Владивосток, 1968. С. 67.

³ Тимошенко Н. О. Кримінально-правова характеристика підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збуту та використання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. С. 130.

лише з прямим умислом, причому більш точно буде визначити вид вини як прямий конкретизований умисел. Зміст вольової та інтелектуальної ознаки прямого умислу визначається способом опису складу кримінального правопорушення. Розкриваючи інтелектуальну ознаку прямого умислу при вчиненні підроблення свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу слід виходити з наступних моментів. По-перше, особа повинна усвідомлювати, що вона вчиняє підроблення саме офіційного документа. По-друге, особа, яка підробляє документ, повинна передбачати, що він буде використаний нею чи іншими особами як дійсний документ. Відсутність у діях особи цієї спеціальної мети свідчить про відсутність складу кримінального правопорушення. Досліджуване кримінальне правопорушення має формальний склад. Саме тому вольова ознака умислу виражається в бажанні вчинити підроблення свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу. Воля суб'єкта при цьому може формуватися під впливом найрізноманітніших мотивів. У диспозиції ч. 1 ст. 358 КК мотиви не називаються в якості обов'язкових ознак суб'єктивної сторони складу кримінального правопорушення¹.

Але на практиці, як правило, виготовляють підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу одні особи, а використовують його інші. При цьому зазвичай виявляють підробку в особи, яка використовує документ, а знайти того, хто його виготовив вдається досить рідко.

Відповідно до чинного законодавства неможливо притягти особу до кримінальної відповідальності за незаконне використання транспортного засобу. Лише у разі використання особою ще й підробленого свідоцтва про реєстрацію такого транспортного засобу може наставати відповідальність за ч. 4 ст. 358 КК України.

Завідомість, що характерна для суб'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 358 КК України, означає обізнаність особи про обставини, які мають значення для кваліфікації

¹ Парасюк Н. М. Юридичний аналіз підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збут, використання підроблених документів за Кримінальним кодексом України. *Університетські наукові записки*. Хмельницький, 2008. №3. С. 267–268.

вчиненого діяння¹. Завідомість має місце в тому випадку, коли винна особа знала, що використовує саме підроблений, а не справжній документ. Завідомість свідчить про наявність прямого умислу в діях особи та характеризує ступінь суспільної небезпечності вчиненого нею діяння.

Слід відмітити, що на практиці особа, яка використовує підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, може і не здогадуватися про його недійсність. Але кримінальна відповідальність настає лише у разі, коли особа усвідомлювала, що користується підробленим документом і бажала цього.

Так, 27 травня 2014 року гр-ка С. на прохання співробітників ДАІ у м. Києві пред'явила заздалегідь підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу марки Volkswagen Passat. Обвинувачена у суді вину у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 358 КК, не визнала та пояснила, що на початку 2014 року вона вирішила придбати автомобіль. Її знайомий гр-н К. сказав, що може їй допомогти пригнати автомобіль із-за кордону. Після того як автомобіль Volkswagen Passat був пригнаний з Польщі, гр-н К. сказав гр-ці С., що має знайомого А., який може допомогти із розмитненням транспортного засобу. Його гр-ка С. ніколи не бачила, лише спілкувалась з ним по телефону. На електронний адрес вона вислала останньому свої дані та дані на автомобіль. Гр-н А. запевнив, що все буде добре та сказав, що буде оформляти документи у Тернополі. Гр-ка С. передала останньому грошові кошти у розмірі 2800 доларів. Щодо підробки техпаспорту вона нічого не знала. В техпаспорті номер співпадав із номером кузова. З показань інспекторів ДАІ та експертів, допитаних у судовому засіданні вбачається, що для пересічного громадянина встановити факт підробки документа є важкою справою. Тобто в матеріалах кримінального провадження відсутні докази того, що гр-ка С. знала, що документи, якими вона користувалася і пред'являла співробітникам ДАІ є підробленими, а також, що у гр-ки С. був умисел на використання саме підроблених документів. Таким

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 151.

чином, суд визнав гр-ку С. невинуватою та виправдав за пред'явленим обвинуваченням за ч. 4 ст. 358 КК¹.

Що стосується суб'єктивної сторони службового підроблення як кримінального правопорушення, яке може бути вчинене при збуті незаконних транспортних засобів, то вона також характеризується умисною формою вини. Кримінальне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 366 КК, має формальний склад, тому може вчинюватися лише з прямим умислом. При цьому винний діє завідомо, усвідомлюючи неправдивий характер відомостей, що внесені ним або іншою особою до офіційного документа, і бажаючи скласти такий документ або вивести його іншій особі.

Так, експерт з техніко-криміналістичного забезпечення роботи Свалявського районного відділу УМВС України в Закарпатській області 4 серпня 2010 року встановив, що представлений на експертне дослідження автомобіль марки BMW 525 TDS 1994 року випуску має ознаки зміни та підробки ідентифікаційного номера транспортного засобу та реєстраційних документів. При цьому експерт, діючи умисно, в інтересах не встановлених слідством осіб, які підробили свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу серії РРТ № 150111, склав та видав завідомо неправдивий висновок спеціаліста з комплексного дослідження транспортних засобів № 3951 від 04.08.2010 року, в який вніс завідомо неправдиві відомості про те, що ознак змін номерного позначення кузова транспортного засобу не виявлено, а реєстраційні документи, тобто свідоцтво про реєстрацію вказаного транспортного засобу, і записи в ньому відповідають встановленому стандарту і змінам не піддавались. На підставі даного висновку та акту технічного огляду транспортного засобу автомобіль був знятий з реєстраційного обліку. Такі дії експерта органом досудового слідства були кваліфіковані за ч. 1 ст. 366 КК України як службове підроблення².

Кримінальне правопорушення, передбачене ч. 2 ст. 366 КК України (службове підроблення, що спричинило тяжкі наслідки), може

¹ Вирок Шевченківського районного суду м. Києва від 3 квітня 2017 р., судова справа № 761/15320/15-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65902710>.

² Вирок Свалявського районного суду Закарпатської області від 11 листопада 2013 р., судова справа № 710/74/12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/35133466>.

бути вчинене як з прямим, так і з непрямим умислом. При цьому психічне ставлення суб'єкта щодо вчинених ним дій (підроблення чи видачі документа) може полягати лише в умисній, а щодо спричинення тяжких наслідків – як в умисній, так і в необережній формі вини. Але і в останньому випадку кримінальне правопорушення не перетворюється на необережне і в цілому залишається умисним, оскільки визначальним для характеристики його суб'єктивної сторони є психічне ставлення винного до вчинених ним дій – підроблення офіційних документів, яке завжди є умисним, бо не залежить ні від того, чи потягли за собою ці дії зазначені в законі наслідки, ні від того, що у разі їх фактичного спричинення психічне ставлення винного до їх настання полягало лише в необережній формі вини. Таким чином, це кримінальне правопорушення може бути вчинене з так званою змішаною формою вини і визнається в цілому умисним.

Мета та мотиви кримінального правопорушення можуть бути різними та не впливають на кваліфікацію¹. Але частіше службове підроблення вчинюється з корисливих мотивів (70% засуджених за це кримінальне правопорушення вчиняли його саме з користі)².

При цьому, у більшості випадків незаконні транспортні засоби купують без перереєстрації в сервісному центрі МВС України, шляхом оформлення генеральної довіреності. У такій ситуації нові власники подібних транспортних засобів нерідко стають жертвами шахраїв.

Так, у грудні 2007 року гр-н А. умисно, з метою заволодіння чужим майном, зловживаючи довірою потерпілого К., під приводом продажу автомобіля Audi, ввів останнього в оману, запропонувавши придбати в нього зазначений транспортний засіб, запевнивши, що автомобіль придбано ним законним шляхом та зареєстровано у встановленому законом порядку у МРЕВ ДАІ, що фактично не відповідає дійсності. При цьому гр-н А. згідно усної домовленості з потерпі-

¹ Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 609.

² Остапенко Я. С. Службове підроблення : кримінологічна характеристика та запобігання : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2017. С. 7.

лим К. отримав в останнього 33 000 грн. та передав йому автомобіль Audi з видаленими ідентифікаційними номерами кузова та підробленими документами, чим заподіяв гр-ну К. значну шкоду, заволодівши його коштами на загальну суму 33 000 грн. Дії гр-на А. були кваліфіковані за ст. 190 КК України¹.

Шахрайство є умисним кримінальним правопорушенням, яке може бути вчинене лише у формі прямого умислу. Винна особа усвідомлює суспільно небезпечний характер свого діяння та передбачає його суспільно небезпечні наслідки і бажає їх настання. Для такого усвідомлення характерним є розуміння фактичної сторони вчиненого діяння, його предмета, об'єкта та способу вчинення. При вчиненні шахрайства винна особа усвідомлює, що заволодіває майном, грошима чи іншими предметами або придбає права на них способом зловживання довірою чи обману. Винний також розуміє, що вводить потерпілого в оману, внаслідок чого останній всупереч власним інтересам вчиняє певні дії в інтересах винного. Передбачення наслідків полягає в тому, що винний передбачає момент спричинення шкоди потерпілому та момент обернення предмета кримінального правопорушення на свою користь. Вольова ознака прямого умислу при шахрайстві означає, що винна особа бажає спричинити шкоду потерпілому, тобто бажає настання наслідків². При вчиненні шахрайства суб'єкт має на меті незаконне збагачення та керується виключно корисливим мотивом, який полягає у прагненні до незаконного збагачення та отриманні матеріальної вигоди для себе чи інших осіб³.

Слід також зазначити, що іноді бувають навіть випадки, коли зловмисники кілька разів продають одні і ті ж викрадені транспортні засоби. Одну з таких схем було розкрито працівниками відділу розкриття незаконних заволодінь автотранспортом Національної поліції України. Так, 22-річний та 24-річний громадяни неоднора-

¹ Вирок Яремчанського міського суду Івано-Франківської області від 29 квітня 2011 р., судова справа № 1–5. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/15297936>.

² Смелянов М. В. Кримінально-правова характеристика шахрайства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2013. С. 163.

³ Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 188.

зово викрадали одні і ті ж автомобілі. Один з підозрюваних мав власну станцію технічного обслуговування, через яку збував елітні нерозмитнені транспортні засоби. Але перед продажом виготовлявся додатковий ключ та залишався в салоні таких автомобілів трекер (прилад, з допомогою якого відстежували місце знаходження автомобіля). Протягом певного часу відстежувався маршрут даного транспортного засобу, обиралися зручний час та місце для незаконного заволодіння ним. Потім затримані особи змінювали номерні знаки і документи на даний автомобіль та перепродавали його в інші області. Працівниками поліції було розкрито щонайменше десять подібних епізодів¹.

Таким чином, у процесі дослідження суб'єктивних сторін кримінальних правопорушень, які утворюють незаконне створення, незаконне використання та незаконний збут транспортних засобів, було встановлено, що їх основні склади завжди вчиняються лише з прямим умислом. Окрім того, для таких кримінальних правопорушень, як правило, характерними є корисливий мотив та мета.

При цьому специфіка корисливої мети полягає у тому, що її корисливий зміст може бути досягнутий лише шляхом введення незаконно створеного транспортного засобу в обіг.

Саме ця мета формує мету незаконного обігу транспортних засобів як окремого складеного кримінального правопорушення та є суб'єктивним критерієм об'єднання досліджуваних складів кримінальних правопорушень в одну групу. Адже саме для фальсифікації правого статусу транспортного засобу, для незаконного створення нового у правовому сенсі предмета й вчинюються діяння досліджуваної групи (ст. ст. 289, 290, 358, 366, 190 КК).

Звідси слідує висновок про те, що запропоноване нове складене кримінальне правопорушення, яке об'єднає у своєму складі всі кримінальні правопорушення, що вчиняються у процесі незаконного створення, використання чи збуту транспортних засобів, також може бути вчинене лише з прямим умислом та з корисливим мотивом.

¹ Викрито групу автокрадіїв, які перепродавали в Україні нерозмитнений транспорт. URL: http://mvs.gov.ua/ua/news/5392_Vikrito_grupu_avtokradiiv_yaki_pereproduvali_v_Ukraini_nerозmitneniy_transport_FOTO.htm.

3.2. Суб'єкт незаконного обігу транспортних засобів

Для встановлення у діяннях винних осіб усіх ознак незаконного обігу транспортних засобів, необхідно визначитися і з ознаками його суб'єктів, оскільки суб'єкт є обов'язковим елементом кожного складу кримінального правопорушення. Законодавство України про кримінальну відповідальність виходить з того, що суб'єктом кримінального правопорушення є фізична осудна особа, яка у віці, з якого відповідно до КК України може наставати кримінальна відповідальність, вчинила кримінальне правопорушення (ст. 18). Виходячи з наведеного визначення, закон містить три обов'язкові ознаки суб'єкта: а) суб'єктом є особа фізична; б) осудна; в) досягла певного віку.

Виходячи з першої ознаки суб'єктом може бути лише людина (незалежно від наявності чи відсутності громадянства України чи іншої країни). Однак не будь-яка фізична особа, а лише осудна. Відповідно до ч. 1 ст. 19 КК України осудною є особа, яка під час вчинення кримінального правопорушення могла усвідомлювати свої дії (бездіяльність) та керувати ними. Питання про осудність чи неосудність особи може вирішуватися лише щодо особи, яка вчинила діяння, передбачене КК. Слід з'ясувати на скільки особа саме на час вчинення такого діяння вірно оцінювала його суспільно небезпечний характер, наслідки, а також здатність особи керувати своїми діями чи бездіяльністю. Стан осудності є нормою, типовим станом психіки людини, характерним для конкретного віку. Зазвичай кожна людина вважається осудною і питання про її осудність чи неосудність постає лише у випадку наявності сумніву щодо її психічної повноцінності.

Крім осудності, фізична особа має досягти віку, з якого така особа може притягатися до кримінальної відповідальності. Відповідно до ч. 1 ст. 22 КК України кримінальній відповідальності підлягають особи, яким до вчинення кримінального правопорушення виповнилося шістнадцять років. За деякі кримінальні правопорушення, передбачені в ч. 2 ст. 22 КК України, встановлено дещо знижений вік (14 років) кримінальної відповідальності. Але в цьому переліку перед-

бачене лише незаконне заволодіння транспортним засобом при кваліфікуючих обставинах (ч.ч. 2 і 3 ст. 289 КК). Кримінальні правопорушення, передбачені ч. 1 ст. 289, ст. 290 та ч.ч. 1–3 ст. 358, у ч. 2 ст. 22 КК не зазначені, отже, за їх вчинення кримінальна відповідальність може наставати лише з 16-річного віку.

Перелічені ознаки є загальними і властиві будь-якому суб'єкту кримінального правопорушення, в тому числі й суб'єкту незаконного обігу транспортних засобів. Якщо відсутньою буде хоча б одна з таких ознак, то відсутнім буде і суб'єкт кримінального правопорушення як елемент складу, а, отже, і сам склад кримінального правопорушення, що взагалі виключає кримінальну відповідальність¹.

Як уже зазначалося, незаконний обіг транспортних засобів утворюється сукупністю самостійних кримінальних правопорушень, що вчиняються зазвичай упродовж певного проміжку часу. Такими кримінальними правопорушеннями є: 1) незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК); 2) підробка на ньому ідентифікаційних номерів (ст. 290 КК); 3) підробка реєстраційних документів на нього (ст. 358 КК); 4) службове підроблення (ст. 366 КК); 5) шахрайство при збуті незаконно створених транспортних засобів (ст. 190 КК). Зазначена кримінально протиправна діяльність має підвищену суспільну небезпечність, оскільки, окрім взаємопов'язаності та взаємообумовленості, часто здійснюється організованими злочинними угрупованнями, які характеризуються професійною злочинністю.

Незаконний обіг транспортних засобів утворюється шляхом вчинення низки діянь, передбачених вищезазначеними нормами. Отже, для аналізу суб'єктного складу пропонованого окремого складеного кримінального правопорушення слід проаналізувати ознаки суб'єктів, що його вчинюють, тобто у даному випадку, суб'єкта кожного із зазначених кримінально протиправних діянь.

Закон не встановлює якихось додаткових ознак суб'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України. А це означає, що таким суб'єктом є загальний суб'єкт, тобто фізична

¹ Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. С. 164–166.

осудна особа, яка досягла віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність. Для всіх суб'єктів незаконного заволодіння транспортним засобом останній є чужим. Такі особи не мають на нього ніяких законних прав. Стосовно суб'єктів даного кримінального правопорушення, які заволодівають транспортним засобом з метою обернення його на свою чи користь інших осіб, в науковій літературі відсутні суттєві розбіжності. Дискусії існують щодо суб'єктів, які лише тимчасово обертають предмет кримінального правопорушення на свою користь.

Але, як уже зазначалося, у випадку тимчасового заволодіння транспортними засобом, без мети подальшого його обернення на свою користь чи користь інших осіб та введення в обіг, суб'єктивні ознаки пропонованого складеного кримінального правопорушення відсутні. Тому необхідність дослідження даного питання у рамках цього дослідження наразі відсутня.

У ч. 1 ст. 289 КК України не передбачені ніякі додаткові ознаки, які характеризували б суб'єкта кримінального правопорушення, отже, воно вчиняється так званим загальним суб'єктом. Разом з цим, ч. 2 передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, учинене повторно. Вказівка на повторність свідчить про множинність вчинення такого кримінального правопорушення, а більшість криміналістів відносять її до ознак, що утворюють спеціального суб'єкта¹. Аналіз ознаки повторності даного кримінально протиправного діяння є особливо актуальним, оскільки незаконний обіг транспортних засобів зазвичай не обмежується одичним вчиненням діянь, що його утворюють.

Відповідно до ч. 1 ст. 32 КК повторністю кримінальних правопорушень є вчинення двох чи більше кримінальних правопорушень, що передбачені тією ж самою статтею чи частиною статті Особливої частини КК. Згідно з ч. 3 цієї ж статті вчинення двох чи більше кримінальних правопорушень, які передбачені різними статтями КК,

¹ Орлов В. С. Суб'єкт преступления по советскому уголовному праву. Москва : Госюриздат, 1958. С. 138 ; Устименко В. В. Специальный субъект преступления. Харьков : Высш. школа, 1989. С. 9–10.

є повторним тільки у випадку, зазначеному в Особливій частині КК. Якраз таке виключення і міститься у ч. 2 примітки до ст. 289 КК, де вказано, що кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК, є повторним і в тому випадку, коли особа раніше вчинила одне із кримінальних правопорушень, передбачених статтями 185, 186, 187, 189–191, 262, 290 чи 410 КК України.

Як зазначає В. В. Ємельяненко, 20% осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом, були засуджені за тотожні або однорідні кримінальні правопорушення. Суспільна небезпечність осіб, які заволоділи транспортним засобом повторно, вище, ніж у осіб, які вперше вчинили кримінальне правопорушення. Саме тому у ч. 2 ст. 289 КК України повторність вказана в якості кваліфікуючої ознаки¹. Тобто ч. 2 ст. 289 КК України передбачає наявність спеціального суб'єкта.

Згідно з ч. 2 ст. 18 КК України спеціальним суб'єктом кримінального правопорушення визнається фізична осудна особа, яка вчинила у віці, з якого може наставати кримінальна відповідальність, кримінальне правопорушення, суб'єктом якого може бути тільки певна особа.

Додаткові (факультативні) ознаки, які характеризують спеціального суб'єкта, як відомо, можуть бути безпосередньо описаними у законі чи прямо з нього випливати².

Отже, суб'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК, може бути в тому числі і спеціальним, тобто фізичною осудною особою, яка досягла 14-річного віку та раніше вчинила будь-яке кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК, чи кримінальне правопорушення з переліку, що наведений у ч. 2 примітки до ст. 289 КК.

Стосовно складу знищення чи підробки ідентифікаційних номерів транспортних засобів, у ст. 290 КК немає ніякої вказівки відносно суб'єкта даного кримінального правопорушення. Усі науковці одно-

¹ Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 116.

² Устименко В. В. Специальный субъект преступления. Харьков : Высш. школа, 1989. С. 115.

стайно зазначають, що його суб'єкт загальний, тобто фізична осудна особа, що досягла 16-ти років¹.

Тому можна стверджувати, що під час аналізу складу знищення чи підробки ідентифікаційних номерів транспортного засобу питання про визначення суб'єкта цього кримінального правопорушення має досліджуватися лише в частині наявності в особи, яка вчинила кримінальне правопорушення, установлених кримінальним законом загальних ознак (фізичної особи, віку, осудності). Наявність або відсутність у особи, котра вчинила знищення, підробку або заміну ідентифікаційних номерів транспортного засобу, спеціальних властивостей і якостей, передбачених законом для суб'єктів окремих кримінальних правопорушень, на відміну від загальних ознак суб'єкта, не виключає кримінальної відповідальності за кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК, а лише утворює додаткову кваліфікацію за сукупністю кримінальних правопорушень.

Наприклад, якщо експерт-криміналіст знищив, підробив чи замінив ідентифікаційні номери на транспортному засобі, а потім склав і видав завідомо неправдиву довідку або висновок про справжність ідентифікаційних номерів, то його дії слід кваліфікувати за реальною сукупністю кримінальних правопорушень, передбачених ст. 290 КК України, ч. 1 ст. 366 КК України або ч. 1 ст. 384 КК України, а при наявності інших обставин – також за ст. 365² КК України.

Слід зауважити, що судова практика притягнення осіб до кримінальної відповідальності за ст. 290 КК України не є поширеною. Проте аналіз досліджених обвинувальних вироків Верховного Суду та інших судів України за ст. 290 КК свідчить про те, що у 9,5% випадків особи, які притягувалися до кримінальної відповідальності за знищення, підробку або заміну ідентифікаційних номерів транспортного засобу, вчинили рецидив даного кримінального правопорушення, тобто мали судимість за цією статтею².

¹ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 121 ; Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 5-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2015. С. 414.

² Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 122–124.

Але така статистика не відображає реальної картини злочинності у даній сфері. Це пояснюється перш за все тим, що кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК, відноситься до так званих латентних кримінальних правопорушень¹.

Важливою рисою незаконного обігу транспортних засобів є усталена система кримінального «поділу праці», суть якої полягає в чіткому розподілі кримінальних спеціальностей. Одні особи вчиняють заволодіння транспортними засобами, другі займаються їх транспортуванням, треті – знищенням, підrobкою або заміною номерів вузлів та агрегатів і (або) реєстраційних та інших документів. У кримінальній діяльності подібного роду А. В. Лесних правильно виділяє два рівні. Перший рівень – це коли номери вузлів та агрегатів підrobляють брутально і примітивно. Така робота розрахована на отримання прибутку залежно від кількості транспортних засобів, номери вузлів та агрегатів яких було підrobлено. Другий рівень – це робота високого професійного класу. Причому увага суб'єктів кримінальних правопорушень зосереджується на престижних автомобілях, як правило, іноземного виробництва. Виявити перебиті номери на таких транспортних засобах надто складно².

Окрім того, вибірковий аналіз статистичних даних деяких областей України показує, що у Донецькій області за 2003–2009 роки було зареєстровано 5 610 фактів знищення, підrobки чи заміни ідентифікаційних номерів транспортних засобів і відмовлено у порушенні кримінальних справ (відкритті кримінальних проваджень) за даними фактами в 4 414 (78,6%) випадках³; у Полтавській області за 2001–2009 роки зареєстровано 3 890 аналогічних фактів та відмовлено в порушенні кримінальних справ (відкритті кримінальних прова-

¹ Козак В. М. Суб'єкт знищення, підrobки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. Ужгород, 2017. №46. Т. 2. С. 63.

² Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підrobку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 128.

³ Лист Управління інформаційних технологій ГУ МВС України в Донецькій області від 12.02.2010 р. №5/5–543 (на 194 аркушах).

джені) у 3 827 (98,3%) випадках¹; у Хмельницькій області за 2001–2009 роки зареєстровано 232 факти та відмовлено в порушенні кримінальних справ (відкритті кримінальних проваджень) у 78 (33,6%) випадках².

Така ситуація пояснюється тим, що виявляють незаконно створені транспортні засоби, як правило, у осіб, які ними користуються, а встановити осіб, які знищили, підробили або замінили номери вузлів та агрегатів транспортного засобу, не вдається. Тим більше виконати подібні роботи на високому рівні можуть лише особи, які володіють відповідними професійними навичками. До того ж, такі особи, як правило, вчиняють дане кримінальне правопорушення неодноразово. Тому тут слушною вбачається точка зору В. В. Віскунова, який пропонує доповнити ст. 290 КК такою кваліфікуючою ознакою як повторність³. Зрозуміло, що далеко не всі статті чинного КК України містять значену кваліфікуючу ознаку, а в разі неодноразового вчинення кримінального правопорушення покарання призначається більш суворе. Зважаючи на це, необхідно принаймні підвищити санкцію ст. 290 КК. Але дане питання більш детально буде розглянуте в останньому розділі дослідження.

Незаконний обіг транспортних засобів досить часто утворюється низкою кримінальних правопорушень, які вчинюються організованими злочинними угрупованнями. Тому доцільною видається пропозиція про визнання кваліфікуючою ознакою запропонованого нового складу кримінального правопорушення його вчинення за попередньою змовою групою осіб, а особливо кваліфікуючою – його вчинення організованою групою. Таке кримінальне правопорушення слід вважати вчиненим за попередньою змовою групою осіб незалежно від того, яку роль виконував кожен зі співучасників. Ознака вчинення кримінального правопорушення за попередньою змовою групою осіб

¹ Лист Управління інформаційних технологій ГУ МВС України в Полтавській області від 12.03.2010 р. №3/762 (на 4 аркушах).

² Лист Управління інформаційних технологій ГУ МВС України в Хмельницькій області від 23.02.2010 р. №8/873 (на 17 аркушах).

³ Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 125.

буде мати місце не тільки при співвиконавстві, а й у випадку складної форми співучасті, коли, крім виконавця, є ще й інші співучасники (підбурювачі, пособники, організатори).

Наступним кримінальним правопорушенням, що може бути вчиненим при незаконному створенні транспортних засобів, є підроблення та використання підроблених документів (ст. 358 КК). Частина 1 ст. 358 КК не містить ніякої вказівки щодо суб'єкта даного кримінального правопорушення. Тому твердження про те, що його суб'єкт загальний не викликає ніяких дискусій.

Суб'єктами кримінального правопорушення, передбаченого частиною 2 даної статті, можуть бути працівники юридичної особи незалежно від форми власності, які не є службовими особами, приватні підприємці, аудитори, експерти, оцінювачі, адвокати, нотаріуси, державні реєстратори, суб'єкти державної реєстрації прав, особи, які уповноважені на виконання функцій держави щодо реєстрації юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань, державні виконавці, приватні виконавці або інші особи, які здійснюють професійну діяльність, пов'язану з наданням публічних або адміністративних послуг. Таким чином, суб'єктом вчинення даного кримінального правопорушення може бути лише особа, яка характеризується особливими ознаками – спеціальний суб'єкт. Але підроблення, вчинюване спеціальним суб'єктом, можливе лише тоді, коли воно було обумовлено саме можливостями, які впливають з повноважень спеціального суб'єкта. У разі, якщо спеціальний суб'єкт вчиняє підроблення свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, але при цьому його виготовлення не входило до кола його повноважень, то не буде й підроблення, вчиненого спеціальним суб'єктом. Вчинення підроблення за таких умов не було пов'язано з використанням особливого статусу. Підроблення вчиняється не в тих суспільних відносинах, учасником яких є певний спеціальний суб'єкт. І ці відносини не зазнають будь-яких змін у результаті такого підроблення¹.

Відповідно до п. 3 «Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин,

¹ Тучков С. С. Підроблення як спосіб вчинення злочину : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. С. 11.

сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» державна реєстрація транспортних засобів здійснюється територіальними органами з надання сервісних послуг МВС¹. Територіальні сервісні центри МВС проводять реєстрацію (перереєстрацію) транспортних засобів з видачою свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, тимчасових реєстраційних талонів і номерних знаків на транспортні засоби, здійснюють обмін реєстраційних документів та номерних знаків на транспортні засоби, знімають з обліку зареєстровані транспортні засоби².

Таким чином, працівники таких сервісних центрів МВС, які не є службовими особами, можуть бути суб'єктами кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 досліджуваної статті КК України.

За незаконне використання транспортних засобів наразі особу можна притягнути до відповідальності хіба що за ч. 4 ст. 358 КК. Суб'єкт даного кримінального правопорушення загальний. Це може бути як особа, яка власноруч виготовила підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, так і особа, яка його придбала та використовувала. На думку Н. О. Гуторової, особа, яка виготовила підроблений документ і потім його використала, підлягає відповідальності лише за підроблення документа за ч. 1 ст. 358 КК³. Але з такою точкою зору важко погодитися, оскільки в ч. 4 ст. 358 КК передбачений самостійний склад кримінального правопорушення, а не кваліфікуюча ознака кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 цієї статті. Тому відповідальність за виготовлення та подальше використання підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного

¹ Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

² Положення про територіальний сервісний центр МВС : затв. наказом Міністерства внутрішніх справ України від 29.12.2015 р. № 1646. *Офіційний вісник України*. 2016. № 12. Ст. 526.

³ Гуторова Н. А. Уголовное право Украины. Особенная часть : конспект лекций. Харьков : Одиссей, 2003. С. 136.

засобу повинна наставати за сукупністю кримінальних правопорушень, а саме за ч. 1, ч. 2 чи ч. 3 та ч. 4 ст. 358 КК. Таким же шляхом іде і судова практика.

Так, гр-н С. у вересня 2012 року, з метою безперешкодного керування на території України транспортним засобом марки Audi А6 темно-синього кольору реєстрації Республіки Польща, знаходячись у приміщенні невстановленого комп'ютерного клубу міста Львова за допомогою сканера та кольорового принтеру вніс неправдиві відомості у офіційний документ – свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу. При цьому 9 лютого 2013 року гр-н С. пред'явив вказане свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу в пункті пропуску Рава-Руська працівникам Державної Прикордонної Служби України з метою виїзду з території України у Республіку Польща. 14 травня 2013 року Жовківський районний суд Львівської області засудив гр-на С. за ч. 1 та ч. 4 ст. 358 КК, тобто не лише за виготовлення, а й за використання підробленого свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу¹.

Якщо службова особа вчиняє підробку будь-яких документів, необхідних для реєстрації (перереєстрації) транспортного засобу, вона підлягає відповідальності за службове підроблення. Тобто, кримінальне правопорушення, передбачене ст. 366 КК України, може вчинятися при незаконному збуті транспортних засобів.

Безпосередньо у ст. 366 КК поняття службової особи не визначене. Тому слід звертатись до положень, що передбачені у Загальній частині КК. Згідно з ч. 3 ст. 18 КК України службовими особами є особи, які постійно, тимчасово або за спеціальним повноваженням виконують функції представників влади або місцевого самоврядування, а також постійно чи тимчасово обіймають в органах державної влади, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в установах чи організаціях посади, пов'язані з виконанням організаційно-розпорядчих чи адміністративно-господарських функцій або виконують такі функції за спеціальним повноваженням, яким особа наділяється повноважним органом державної влади, органом місцевого самоврядування, цен-

¹ Вирок Жовківського районного суду Львівської області від 14 травня 2013 р., судова справа № 444/617/13-к. URL: <http://reestr.court.gov.ua/Review/32575084>.

тральним органом державного управління зі спеціальним статусом, повноважним органом чи повноважною службовою особою підприємства, установи, організації, судом або законом. Відповідно до ч. 4 цієї ж статті службовими особами також визнаються посадові особи іноземних держав (особи, які обіймають посади в законодавчому, виконавчому або судовому органі іноземної держави, у тому числі присяжні засідателі, інші особи, які здійснюють функції держави для іноземної держави, зокрема для державного органу або державного підприємства), іноземні третейські судді, особи, уповноважені вирішувати цивільні, комерційні або трудові спори в іноземних державах у порядку альтернативному судовому, посадові особи міжнародних організацій (працівники міжнародної організації чи будь-які інші особи, уповноважені такою організацією діяти від її імені), а також члени міжнародних парламентських асамблей, учасником яких є Україна, та судді і посадові особи міжнародних судів.

Таким чином, суб'єктом службового підроблення може бути службова особа як публічного, так і приватного права. Таким суб'єктом є не просто будь-яка службова особа, а лише та особа, яка вчинила підроблення використавши при цьому своє службове становище. Але судова практика виходить з того, що використання службовою особою свого службового становища полягає не лише у виконанні вищезазначеною особою дій, які безпосередньо входять у коло її службових повноважень, а й тих, які суб'єкт хоча і не уповноважений здійснювати, але завдяки своєму службовому становищу має можливість ужити необхідних заходів для їх вчинення іншими службовими особами¹.

Службове підроблення при незаконному збуті транспортних засобів може полягати у підробці висновку експерта, внесенні недостовірних даних до Єдиного державного реєстру МВС, автоматизованої інформаційно-пошукової системи «Автоексперт» чи Журналу обліку досліджень транспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують, тощо.

¹ Про судову практику у справах про хабарництво : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 5. *Юридичний Вісник України*. 2002 р. № 28. С. 21.

Відповідно до п. 1.3. «Інструкції про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України», затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України від 31 трав. 2013 р. № 537, дослідження транспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують, здійснюють працівники Експертної служби МВС України, яким у встановленому Законом України «Про судову експертизу» порядку присвоєно кваліфікацію судового експерта з правом проведення досліджень за відповідними експертними спеціальностями¹.

Реєстрацію (перереєстрацію) транспортних засобів здійснюють працівники сервісних центрів МВС. Таким чином, суб'єктом службового підроблення документів, пов'язаних з реєстрацією (перереєстрацією) транспортних засобів, можуть бути службові особи сервісних центрів МВС та Експертної служби МВС України, тобто особи, до кола повноважень яких належить видача зазначених документів.

Зміст санкції ст. 366 КК України також опосередковано вказує на спеціального суб'єкта цього кримінального правопорушення, оскільки позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю передбачене поряд з іншими видами покарань як обов'язкове додаткове покарання. Тобто законодавець урахував особливість суб'єкта даного кримінального правопорушення, встановивши відповідне реагування на кримінально протиправну професійну діяльність.

При цьому співучасниками (організаторами, підбурювачами, пособниками) службового підроблення можуть бути не лише спеціальні, а й загальні суб'єкти.

Таким чином, враховуючи те, що незаконному обігу транспортних засобів можуть сприяти службові особи, пропонується доповнити запропонований новий склад кримінального правопорушення такою особливо кваліфікуючою ознакою як вчинення кримінального право-

¹ Інструкція про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України : затв. наказом Міністерства внутрішніх справ України від 31 трав. 2013 р. № 537. *Офіційний вісник України*. 2013. № 63. Ст. 2313.

порушення службовою особою з використанням службового становища.

Слід зазначити, що особа, яка виготовила підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, може вчинити зазначене діяння за матеріальну винагороду, для власного використання чи з метою наживи шляхом вчинення шахрайства, тобто продажу транспортного засобу з підробленими документами з приховуванням даного факту від нового власника. Тобто суб'єктом шахрайства, пов'язаного зі збутом незаконного транспортного засобу, може бути як особа, яка власноруч виготовила підроблене свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, так і особа, яка придбала такий документ. Якщо особі не вдалося використати підроблене нею свідоцтво про реєстрацію для шахрайського заволодіння грошовими коштами чи майном потерпілого, то такі дії слід визнавати підробленням документів та готуванням до шахрайства (якщо винний мав на меті вчинення шахрайства). При цьому особа, яка підробила свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу та передала іншій особі, яка використала його при вчиненні шахрайства, повинна підлягати кримінальній відповідальності не лише за підробку документів, а й за пособництво у шахрайстві, якщо вона була обізнана з намірами шахрая.

Частина 1 ст. 190 КК не передбачає будь-яких вказівок щодо суб'єкта даного кримінального правопорушення. А це означає, що суб'єкт шахрайства загальний.

Частина 2 ст. 190 КК встановлює відповідальність за шахрайство, вчинене повторно. Тобто суб'єктом даного кримінального правопорушення може бути особа, яка володіє загальними ознаками суб'єкта та раніше вчинила кримінальне правопорушення, передбачене статтями 185, 186, 187, 189–191 та 262 КК.

Враховуючи вищевикладене доцільно було б визнати суб'єктом незаконного обігу транспортних засобів загального суб'єкта, а кримінальну відповідальність службових осіб передбачити в якості особливо кваліфікуючої ознаки даного кримінального правопорушення.

Наведений аналіз складу незаконного обігу транспортних засобів дозволяє сформулювати диспозицію нової кримінально-правової норми. Разом з цим, оскільки базовою нормою, що фактично визначає

зміст незаконного обігу транспортних засобів є ст. 290 КК, пропонується викласти її диспозицію у наступній редакції:

Стаття 290. Незаконний обіг транспортних засобів

1. Незаконне створення, використання або збут транспортних засобів.

2. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб.

3. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені організованою групою або службовою особою з використанням службового становища.

ПОКАРАННЯ ЗА НЕЗАКОННИЙ ОБІГ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Проблему призначення та застосування належного кримінально-покарання відносять до складних і недостатньо розроблених у теорії кримінального права. Покарання за кримінальні правопорушення, які утворюють незаконний обіг транспортних засобів, теж не є винятком. Дослідження питань призначення та застосування належного кримінального покарання за кримінально протиправні діяння, передбачені ст. ст. 289, 290, 358, 366 та 190 КК, є необхідним, по-перше, для обґрунтування необхідності виділення окремого складу кримінального правопорушення – незаконного обігу транспортних засобів та, по-друге, для формулювання санкції за нове складене кримінальне правопорушення.

Покаранням, згідно чинного КК України, визнається захід примусу, який застосовується від імені держави за вироком суду до особи, яка визнана винною у вчиненні кримінального правопорушення, та полягає у передбаченому законом обмеженні прав та свобод засудженого (ст. 50 КК). Довершеність законодавчого визначення поняття покарання не викликає принципових заперечень у теорії кримінального права.

Оскільки визначаються кримінальна протиправність та караність діяння виключно Кримінальним кодексом України (ч. 3 ст. 3 КК), то й вид та міра покарання за передбачене диспозицією діяння знаходять своє законодавче визначення у санкції кримінально-правової норми. При цьому найголовнішим мірилом ефективності санкції кримінально-правової норми є досягнення цілей покарання у кожному випадку засудження винної особи. Зміст останніх окреслено у ч. 2 ст. 50 КК наступним чином: «покарання має на меті не тільки кару, а й виправлення засуджених, а також запобігання вчиненню нових кримінальних правопорушень як засудженими, так і іншими особами».

Однак досягнення цілей кримінального покарання завжди на- штовхується на питання, якою повинна бути ступінь його суворості, якої якості права та свободи особи мають бути обмежені та в якому обсязі. Зрозуміло, що покарання повинно бути обґрунтованим, до- статнім, адже тільки за таких умов воно буде ефективним, тобто зможе виконати функцію попередження вчинення нових криміналь- них правопорушень¹.

Своєрідним віддзеркаленням обґрунтованості покарання є відпо- відність значущості суспільних відносин, які утворюють основний безпосередній об'єкт кримінального правопорушення і які охороняє відповідна кримінально-правова норма, суворості (жорстокості) за- ходів законодавчого впливу на особу, що вчинила відповідне суспіль- но небезпечне посягання. Безперечно, жорсткість санкції повинна відповідати ступеню небезпеки конкретного кримінального право- порушення в цілому. Як слушно зазначає В. О. Навроцький, санкція являє собою обчислювальне вираження суспільної небезпечності кримінального правопорушення². Санкція – це законодавча оцінка рівня суспільної небезпечності кримінального правопорушення пев- ного виду³. Слід також визнати, що невідповідність призначеного покарання суспільній небезпечності вчиненого кримінального право- порушення може не лише унеможливити досягнення мети запобіган- ня 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 довіль- ність і недостатність наукового (у тому числі соціологічного та пси- хологічного) обґрунтування. Зокрема, можна констатувати встанов-

¹ Шаргородский М. Д. Наказание, его цели и эффективность. Ленинград : Изд-во ЛГУ, 1973. С. 22 ; Гізімчук О. О., Єгорова В. О., Куц В. М. Кримінальна відповідаль- ність за незаконне проведення дослідів над людиною : монографія. Харків : Юрайт, 2012. С. 224–225.

² Навроцький В. Значення санкції статті кримінального закону для кваліфікації діяння. *Вісник Академії правових наук України*. Харків, 1999. № 3. С. 117–125.

³ 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. 78.

лення абсолютно різних покарань за кримінальні правопорушення однакової (схожої) суспільної небезпечності й різний вплив однакових кваліфікуючих ознак на зміну міри типового покарання¹. 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 доктрині².

При вирішенні конкретної справи суд керується, в першу чергу, загальними засадами призначення покарання (ст. 65 КК), звертає увагу на ступінь тяжкості вчиненого кримінального правопорушення (ст. 12 КК), особу винного і обставини, які пом'якшують і обтяжують покарання (ст.ст. 66, 67 КК). 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).

При дослідженні суспільної небезпечності незаконного обігу транспортних засобів були наведені відповідні аргументи, які свідчать про високий її ступінь. Однак цим було визначено лише матеріальну підставу законодавчого реагування на суспільно небезпечне явище. Інша справа, у якій мірі це реагування є домірним як щодо криміналізації діянь, так і щодо їх пеналізації³. Безперечно вірним є законодавче рішення щодо встановлення кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення, які можуть вчинятися в результаті незаконного створення, незаконного використання та незаконного збуту транспортних засобів, в той же час, в частині виду та міри су-

¹ Соболь О. І. Класифікація злочинів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Дніпропетровськ, 2012. С. 14.

² 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. 78–79.

³ Гзімчук О. О., Єгорова В. О., Куц В. М. Кримінальна відповідальність за незаконне проведення дослідів над людиною : монографія. Харків : Юрайт, 2012. С. 225–226.

ворості заходів реагування у разі вчинення даних кримінальних правопорушень, закон про кримінальну відповідальність потребує вдосконалення.

Караність діянь, передбачених ст. ст. 289, 290, 358, 366 та 190 КК, відбувається через санкції частин зазначених статей. Так, ч. 1 ст. 289 КК передбачене покарання у вигляді обмеження волі на строк від трьох до п'яти років, або позбавлення волі на той самий строк, ч. 2 – позбавлення волі на строк від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої, ч. 3 – позбавлення волі на строк від восьми до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої.

При цьому вивчення судової практики за ст. 289 КК свідчить про те, що судами використовуються усі передбачені законом про кримінальну відповідальність способи, що пом'якшують відповідальність винних осіб.

Згідно з даними, що були отримані при вивченні матеріалів 462 кримінальних проваджень (справ), лише 52% винних було призначене покарання у вигляді позбавлення волі з реальним його відбуттям, а 48% осіб було звільнено на підставі ст. 75 КК України від відбування покарання з випробуванням. При цьому 25% засуджених до реального відбування покарання на підставі ст. 69 КК України було призначене більш м'яке покарання, ніж передбачено законом, та лише 75% осіб було призначене покарання в межах санкції статті. Також досить часто призначалося покарання на рівні мінімуму санкції ст. 289 КК України.

Наприклад, Ворошиловським районним судом м. Донецька на підставі застосування ст. 69 КК України за кримінальне правопорушення, передбачене ч. 2 ст. 289 КК, було призначене покарання винним у вигляді позбавлення волі строком на один рік і шість місяців, в той час коли у санкції статті було передбачене покарання у вигляді позбавлення волі строком від п'яти до десяти років¹.

При цьому при призначенні на підставі ст. 69 КК більш м'якого покарання, ніж передбачене законом, у 90% випадків призначалося покарання у вигляді позбавлення волі і лише у 10% випадків – більш м'який вид основного покарання.

¹ Кримінальна справа № 1–514, 2002 р. Архів Ворошиловського районного суду м. Донецька.

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 засудженого¹.

Таким чином, покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом відповідає ступеню реальної небезпечності даного кримінального правопорушення та суворості покарання за однорідні з ним суспільно небезпечні діяння. Як справедливо зазначав М. Д. Шаргородский, покарання не повинне бути безпідставно м'яким, а повинне бути розумним і доцільним².

Однак незаконне створення транспортних засобів не вичерпується лише заволодінням транспортним засобом. Тому доцільним видається дослідити відповідність суворості покарання за знищення, підробку чи заміну номерів вузлів і агрегатів транспортного засобу ступеню реальної суспільної небезпечності даного кримінального правопорушення. Покарання за це діяння має відповідати ступеню його суспільної небезпечності, а також повинно сприяти запобіганню вчиненню нових аналогічних кримінальних правопорушень як особою, яка його вже вчинила, так і іншими особами. Так, у ст. 290 КК передбачене покарання у виді штрафу від ста п'ятдесяти до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або вправних робіт на строк до двох років, або обмеження волі на строк до трьох років.

Відповідно до даних, отриманих в результаті вивчення матеріалів 64 кримінальних проваджень, у 80% випадків суд призначав винним особам покарання у вигляді штрафу, а в 20% випадків – у вигляді обмеження волі. При цьому не вдалося встановити жодного випадку, коли б судом були призначені вправні роботи. Відсутність практики застосування судами покарання у вигляді вправних робіт за знищення, підробку чи заміну номерів вузлів і агрегатів транспортного засо-

¹ Смельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. С. 165–167.

² Шаргородский М. Д. Наказание, его цели и эффективность. Ленинград : Изд-во ЛГУ, 1973. С. 52.

бу обумовлена тим, що близько 85% осіб, засуджених за ст. 290 КК України, є безробітними, що виключає можливість застосування до них зазначеного виду покарання.

Суди під час призначення покарання за досліджуване кримінальне правопорушення на свій розсуд можуть обрати як менш суворе покарання (штраф), так і більш суворе (обмеження волі). Але при цьому розмір штрафу, визначений у санкції ст. 290 КК (від ста п'ятдесяти до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян), не є домірним розгляданому кримінальному правопорушенню, а тому не забезпечує мету покарання. Окрему проблему становить неузгодженість розміру неоподатковуваного мінімуму доходів громадян у диспозиціях і санкціях кримінально-правових норм Особливої частини КК, що також впливає на визначення правозастосовником розміру штрафу¹. Незважаючи на те, що в диспозиції кримінально-правової норми вартість предмета кримінального правопорушення, розмір заподіяної шкоди або розмір незаконного доходу від кримінального правопорушення обчислюються на основі неоподатковуваного мінімуму доходів громадян шляхом помноження умовної одиниці на розмір податкової соціальної пільги, при обчисленні розміру штрафу продовжує використовуватися сума в 17 гривень². Виходячи з цього, передбачений ст. 290 КК мінімальний розмір штрафу становить 2550 грн., максимальний – 4250 грн.

Але при порівнянні санкцій одного і того ж самого кримінального правопорушення за Кримінальним кодексом України 1960 р. та Кримінальним кодексом України 2001 р. помітні суттєві розбіжності між визначеними законодавцем покараннями. Зокрема, за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 194¹ КК України 1960 року («Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу»), передбачалося покарання у виді позбавлення волі на строк від двох до трьох років з конфіскацією

¹ Козирева В. П. Кримінальні покарання майнового характеру за законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2007. С. 4.

² Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 175.

майна або штрафом від п'ятисот до семисот неоподатковуваних мінімумів громадян з конфіскацією майна, тобто було більш суворим, ніж визначене в санкції ст. 290 КК України 2001 р. Згідно зі ст. 12 КК України 2001 р. кримінальне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 194¹ КК України 1960 р., за визначеним покаранням класифікується як нетяжкий злочин, а кримінальне правопорушення, передбачене ст. 290 КК України 2001 р., – як кримінальний проступок. Із цього випливає, що законодавець був не зовсім послідовним у вирішенні цього питання, котре свідчить про наявність проблеми визначення покарання в санкції ст. 290 КК України та тенденції до зменшення його розміру¹.

До речі, до прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» від 24 вересня 2008 року у санкції ст. 290 КК покарання у вигляді штрафу взагалі було передбачене у розмірі від п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян², тобто від 850 до 3400 грн.

Необхідно також зауважити, що вивчення матеріалів судових справ показало, що при призначенні покарання за знищення, підробку або заміну ідентифікаційних номерів транспортного засобу у вигляді штрафу, суди у більшості випадків призначали мінімальний його розмір чи взагалі в порядку ст. 69 КК України нижчий від найнижчої межі.

Так, вироком Коропського районного суду Чернігівської області від 23 червня 2008 року гр-на А. за вчинення злочину (кримінального правопорушення), передбаченого ст. 290 КК, було засуджено до покарання у виді штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян³. А вироком Піщанського районного суду

¹ Віскунов В. В. Проблеми кримінальної відповідальності та покарання за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу. *Держава і право*. Київ, 2011. № 51. С. 521.

² Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24.09.2008 р. № 586-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 10. Ст. 137.

³ Вирок Коропського районного суду Чернігівської області від 23 червня 2008 р., судова справа № 1-62-08. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/2013898>.

Вінницької області від 27 жовтня 2009 року гр-на К. за вчинення досліджуваного кримінального правопорушення було засуджено до покарання у виді штрафу в розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, тобто із застосуванням ст. 69 КК нижче від найнижчої межі¹.

Під час дослідження незаконного обігу транспортних засобів було доведено необхідність доповнення КК України нормою, яка б передбачала відповідальність за такі форми незаконного обігу як незаконне створення, незаконне використання та незаконний збут транспортних засобів.

Як вже зазначалося, кримінально протиправне діяння, передбачене ст. 290 КК, є певною мірою системоутворюючим (базовим), у зв'язку з чим норму, що передбачає відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів, доцільно розмістити у рамках саме цієї статті. У попередньому розділі була запропонована нова редакція ст. 290 КК. У подальшому буде здійснюватися аналіз санкції статті 290 КК України у новій редакції, що дозволить змоделювати цю норму, визначити співвідношення між різними її частинами.

Запропонована редакція статті 290 КК України «Незаконний обіг транспортних засобів» передбачає такі ознаки:

1. Незаконне створення, використання або збут транспортних засобів.

2. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб.

3. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені організованою групою або службовою особою з використанням службового становища.

Наукою кримінального права досі не сформульовано науково обґрунтованого підходу до визначення масштабу, яким би міг користуватися законодавець для встановлення справедливої та доцільної санкції за вчинення того чи іншого кримінального правопорушення. Об'єктивні труднощі пояснюються як нерозробленістю цієї частини науки кримінального права, так і складністю самої проблеми.

¹ Вирок Піщанського районного суду Вінницької області від 27 жовтня 2009 р., судова справа № 1-102-09. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/6476192>.

У ст. 51 КК України відображено систему кримінальних покарань за вчинення кримінальних правопорушень. Як видно з логіки законодавця, побудова покарань здійснюється від менш до більш суворого. Найменш суворим покаранням законодавець визначив штраф, а найбільш суворим – позбавлення волі на певний строк. При цьому довічне позбавлення волі вважається виключним видом покарання. Беззаперечним є те, що кримінально-правові норми Особливої частини КК мають бути узгодженими та відповідати нормам Загальної частини КК України. Зважаючи на це, перелік альтернативних покарань, запропонованих у санкції розробленого складу кримінального правопорушення, також повинен відповідати системі покарань, передбаченій ст. 51 КК України, а саме побудові в санкції кримінально-правової норми окремих видів покарань від менш суворих до більш суворих покарань, тобто в нашому випадку від штрафу до позбавлення волі, так би мовити, «за вертикаллю». При цьому розміри менш суворих видів покарань, установлених у санкції статті, мають приблизно відповідати ступеню суворості та розміру більш суворого виду покарання, умовно кажучи, «за горизонталлю»¹. Наприклад, якщо в санкції розробленого складу кримінального правопорушення пропонується визначити найбільш суворим покаранням позбавлення волі на певний строк, то для визначення розмірів і меж менш суворих покарань необхідно відштовхуватися від виду та розміру найбільш суворого покарання, визначеного в санкції статті².

Разом із тим, найбільш суміжними та близькими кримінальними правопорушеннями за характером і ступенем суспільної небезпечності до запропонованого складу кримінального правопорушення слід вважати кримінально протиправні діяння, передбачені статтями 198 (Придбання, отримання, зберігання чи збут майна, одержаного кри-

¹ Лядов Э. В. Альтернативные лишения свободы наказания: аргументы «за» и «против». *Спеціальний випуск Вісника Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2008. № 7. С. 76.

² Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. С. 181 ; Орловська Н. Визначення кримінально-правових санкцій: актуальні питання. *Вісник Львівського університету ім. І. Франка*. Львів, 2010. № 51. С. 376.

мінально протиправним шляхом), 289 (Незаконне заволодіння транспортним засобом), 290 (Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу), 358 (Підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збут, використання підроблених документів) та 396 КК України (Приховування злочину). Таке твердження аргументоване й тим, що безпосередній об'єкт незаконного обігу транспортних засобів по суті містить у собі об'єкти зазначених складів кримінальних правопорушень. Із цього випливає, що покарання в санкції розробленого складу кримінального правопорушення має бути узгодженим із покараннями, що містяться в санкціях кримінальних правопорушень, передбачених статтями 198, 289, 290, 358 та 396 КК України.

Санкція ст. 198 КК України передбачає такі альтернативні види покарань, як арешт строком до шести місяців, обмеження волі строком до трьох років, позбавлення волі на той самий строк; санкція ст. 396 КК – арешт строком до трьох місяців, обмеження волі строком до трьох років, позбавлення волі на той самий строк; а санкція ч. 1 ст. 358 КК – штраф до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, арешт строком до шести місяців, обмеження волі строком до двох років. При цьому санкція ч. 2 ст. 358 КК (складання чи видача працівником юридичної особи незалежно від форми власності, який не є службовою особою, ... завідомо підроблених офіційних документів, ... підроблення з метою використання або збуту посвідчень, інших офіційних документів, ... виготовлення підроблених офіційних печаток, штампів чи бланків з метою їх збуту або їх збут чи збут завідомо підроблених офіційних документів, у тому числі особистих документів особи) передбачає штраф до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, арешт строком від трьох до шести місяців, обмеження волі строком до трьох років; а ч. 3 (дії, передбачені частинами першою або другою статті 358, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб) – обмеження волі строком до п'яти років або позбавлення волі на той самий строк. Санкції статей 289 та 290 КК України вже були наведені вище.

Кримінальне правопорушення, яке пропонується передбачити у ч. 1 ст. 290, є більш суспільно небезпечним за незаконне заволодін-

ня транспортним засобом, оскільки може містити у своєму складі кілька альтернативних діянь. Тому за дане кримінальне правопорушення доцільно було б передбачити більш суворе покарання, а саме, у ч. 1 – штраф від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеження волі на строк від трьох до п'яти років, або позбавлення волі на строк від трьох до семи років; у ч. 2 – позбавлення волі на строк від п'яти до восьми років; у ч. 3 – позбавлення волі на строк від семи до дванадцяти років.

Досить продуктивним видом покарання відносно ст. 290 КК України може бути покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю, в тому числі у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами. Виправний потенціал даного виду покарання достатній, у зв'язку з чим представляється перспективним вивчити питання доцільності його законодавчого закріплення в санкції ст. 290 КК України.

В. І. Тютюгін зауважує, що покарання у вигляді позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю може бути призначене не за кожне кримінальне правопорушення, а лише за те, яке було скоєно у зв'язку із займаною посадою або певною трудовою діяльністю¹.

Однією з необхідних підстав призначення покарання у виді позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю є вчинення кримінального правопорушення, що за своїм характером пов'язане з виконанням нею своїх службових обов'язків і використанням прав за посадою, професією або інших, пов'язаних з реалізацією прав і обов'язків, або свідчить про неможливість залишення засудженого на колишній посаді. Покарання у вигляді позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю дозволяє врахувати важливі параметри не лише вчиненого кримінального правопорушення, а й особи винного, а тому носить виражений превентивний характер. Це особливо важливо при застосуванні позбавлення права керування транспортним засобом. У кон-

¹ Тютюгін В. И. Назначение наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Харьков : Юрид. ин-т, 1976. С. 16.

тексті наведених міркувань обґрунтуванням призначення даного виду покарання за кримінальне правопорушення, передбачене запропонованою ст. 290 КК, є безпосередній зв'язок експлуатації транспортного засобу з наявністю у особи права на керування транспортними засобами.

Окрім того, особа, яка використовує транспортний засіб із завідомо знищеним, підробленим або заміненним ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі, кузова, номерним знаком чи свідоцтвом про реєстрацію не лише вчиняє кримінальне правопорушення, а й порушує правила експлуатації транспортного засобу, оскільки відповідно до п. 2.9. Правил дорожнього руху керувати транспортним засобом, не зареєстрованим в уповноваженому органі МВС, а також без номерного знаку чи з номерним знаком, який не належить даному засобу або не відповідає вимогам стандартів, заборонено¹. Правильна експлуатація транспортних засобів є гарантією безпеки дорожнього руху і, отже, можна стверджувати, що за вчинення кримінального правопорушення, передбаченого запропонованою ст. 290 КК України, доцільно винну особу позбавляти права керування транспортними засобами.

Згідно зі ст. 55 КК України позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю призначається як додаткове покарання на строк від одного до трьох років. При призначенні позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю як додаткового покарання до арешту, обмеження волі, тримання в дисциплінарному батальйоні військовослужбовців або позбавлення волі на певний строк – воно поширюється на увесь час відбування основного покарання і, крім того, на строк, встановлений вироком суду, який набрав законної сили. Тобто строк додаткового покарання обчислюється з моменту відбуття основного покарання, а при призначенні покарання у вигляді позбавлення права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю як додаткового до інших основних покарань, а також у випадку застосування ст. 77 КК – з моменту набрання вироком законної сили.

¹ Правила дорожнього руху : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.

Тому необхідно в санкціях кожної частини ст. 290 КК України передбачити додаткове факультативне покарання у вигляді позбавлення права керувати транспортними засобами на строк до трьох років. Санкцію ч. 3 ст. 290 КК доцільно доповнити ще й таким додатковим альтернативним покаранням, як позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років. Така позиція пояснюється тим, що зазначена частина містить таку особливо кваліфікуючу ознаку, як вчинення кримінального правопорушення службовою особою з використанням службового становища.

Таким чином, пропонується включити до КК України ст. 290 КК України в наступній редакції:

Стаття 290. Незаконний обіг транспортних засобів

1. Незаконне створення, використання або збут транспортних засобів, –

караються штрафом від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років, або позбавленням волі на строк від трьох до семи років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

2. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб, –

караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

3. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені організованою групою або службовою особою з використанням службового становища, –

караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

Слід також звернути увагу на те, що за використання завідомо підробленого документа (ч. 4 ст. 358 КК України) передбачене по-

карання у вигляді штрафу до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, арешту строком до шести місяців, обмеження волі строком до двох років, тобто санкція даної норми є досить м'якою, особливо це стосується розміру штрафу. Окрім того, вивчення матеріалів судової практики свідчить про те, що у більшості випадків за використання підробленого реєстраційного документа на транспортний засіб суд призначає винній особі покарання у вигляді штрафу.

Так, 7 лютого 2017 року гр-н К., перебуваючи в місті Вінниця зустрівся з невстановленою досудовим розслідуванням особою, у якої на підставі усної домовленості без документального оформлення угоди купівлі-продажу придбав у власність автомобіль марки Volkswagen Golf 1995 року випуску синього кольору. Під час зустрічі, невстановлена досудовим розслідуванням особа, яка продавала автомобіль, повідомила гр-на К. про те, що вищевказаний транспортний засіб на території України не зареєстрований і реєстраційні документи на нього відсутні, однак за грошову винагороду у розмірі 350 доларів США запропонувала виготовити на вищевказаний автомобіль свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу встановленого зразка. Тому гр-н К. передав невстановленій досудовим розслідуванням особі грошові кошти у сумі 350 доларів США, після чого в цей же день і на тому ж місці через кілька годин отримав свідоцтво про реєстрацію автомобіля марки Volkswagen Golf 1995 року серії САО 390549, видане 01.12.2012 року ВРЕР № 1 УДАІ ГУМВСУ м. Вінниця.

21.03.2017 року патрульними поліцейськими УПП в місті Бориспіль ДПП НП України під час патрулювання по вулиці Київський шлях в місті Бориспіль, Київської області, був зупинений автомобіль марки Volkswagen Golf 1995 року випуску синього кольору під керуванням гр-на К., який пред'явив співробітникам поліції для перевірки свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу серії САО 390549, достовірно знаючи про його виготовлення шляхом підробки, і таким чином використав завідомо підроблений документ.

Бориспільський міськрайонний суд Київської області вироком від 20 червня 2017 р. визнав винним гр-на К. у використанні завідомо підробленого документа (ч. 4 ст. 358 КК) та призначив йому покаран-

ня у виді штрафу в розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що складає 850 грн.¹

Використання підробленого документа досить часто виступає способом вчинення іншого кримінального правопорушення, зокрема шахрайства. Тому санкція ч. 4 ст. 358 КК в частині штрафу видається досить м'якою. Проте покарання за використання підробленого документа виходить за рамки предмета даного дослідження.

Наступним кримінальним правопорушенням, яке може бути вчинене у процесі незаконного обігу транспортних засобів, є службове підроблення (ст. 366 КК України). Частина 1 ст. 366 КК передбачає покарання у вигляді штрафу від двох тисяч до чотирьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеження волі на строк до трьох років, з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років, частина 2-го збавлення волі строком від двох до п'яти років з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю строком до трьох років, зі штрафом від двохсот п'ятдесяти до семисот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Покарання за службове підроблення також не являється предметом даного дослідження. Лише слід зазначити, що зазвичай службове підроблення, що вчиняється при незаконному збуті транспортних засобів, полягає у видачі завідомо неправдивого висновку спеціаліста з комплексного дослідження транспортних засобів. Тобто експерт чи фахівець експертної служби, виявивши автомобіль з підробленим ідентифікаційним номером чи підробленими реєстраційними документами, видає висновок про відсутність такої підробки. На практиці за дане кримінальне правопорушення у більшості випадків призначається покарання у вигляді обмеження волі строком на один, іноді – на два роки. Але при цьому виявити підробку експерта чи фахівця експертної служби вдається, як правило, не відразу, а іноді органи досудового розслідування чи суди навмисно затягують розслідування чи вирішення справи по суті. Відповідно до ст. 12 КК

¹ Вирок Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 20 червня 2017 р., судова справа № № 359/4582/17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/67290142>.

України кримінальне правопорушення, передбачене ч. 1 ст. 366 КК, є нетяжким злочином. А згідно зі ст. 49 КК України особа підлягає звільненню від кримінальної відповідальності, якщо з дня вчинення нею кримінального правопорушення і до набрання законної сили вироком минуло три роки у разі вчинення нетяжкого злочину, за який передбачено покарання у виді позбавлення волі на строк не більше двох років. Так, гр-н Л., працюючи на посаді експерта відділення комплексного дослідження транспортних засобів відділу інженерно-технічної, економічної експертизи та впровадження криміналістичної техніки НДЕКЦ при УМВС України в Полтавській області, склав та видав офіційний документ – висновок про комплексне дослідження транспортного засобу № /7/000252 від 15 лютого 2008 року АБ № 180892, куди вніс завідомо неправдиві відомості про невиявлення слідів внесення змін в ідентифікаційні номерні позначення транспортного засобу на момент дослідження. Інформація про фальсифікацію експертного дослідження стала відомою 5 травня 2009 року. І лише 21 серпня 2013 року вироком Чорнухинського районного суду Полтавської області гр-н Л. був визнаний винним у вчиненні службового підроблення (ч. 1 ст. 366 КК). Засудженому було призначено покарання у виді одного року обмеження волі з позбавленням права займати посади пов'язані з експертними дослідженнями в органах МВС України строком на 1 рік. Але при цьому гр-на Л. було звільнено від покарання у зв'язку зі спливом строків давності¹.

Після прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» від 27 червня 2012 року експертиза при оформленні автомобілів перестала бути обов'язковою і проводиться лише за заявою власника². Але під час проведення

¹ Вирок Чорнухинського районного суду Полтавської області від 21 серпня 2013 р., судова справа № № 1–69/11. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/33751374>.

² Про внесення змін до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі

державної реєстрації, перереєстрації чи зняття з обліку транспортні засоби підлягають огляду фахівцями Експертної служби МВС з метою звірення ідентифікаційних номерів їх складових частин з номерами, зазначеними в поданих власником для реєстрації документах. За результатами такого огляду в документах, що подаються для державної реєстрації, ставиться відповідна відмітка чи складається акт огляду¹. Проте, зважаючи на постійний ріст злочинності у сфері обігу транспортних засобів, зокрема збільшення кількості автомобілів-двійників, відмова від обов'язкової експертизи транспортних засобів при їх реєстрації (перереєстрації) є недоцільною. Покарання, передбачене в санкції ст. 366 КК, за службове підроблення відповідає ступеню суспільної небезпечності цього кримінального правопорушення. Підвищення санкції в даному випадку не зможе стати ефективним засобом протидії зловживанням з боку експертів чи інших фахівців Експертної служби МВС. Більш доцільно було б спрямувати зусилля на попередження вчинення даного кримінального правопорушення. Для досягнення цієї мети необхідно відновити практику обов'язкового проходження експертизи транспортних засобів при їх реєстрації (перереєстрації), а також створити незалежний контролюючий орган, який би здійснював контроль за діяльністю експертів служби МВС.

Що ж стосується шахрайства, яке досить часто має місце під час незаконного збуту транспортних засобів, то частиною 1 ст. 190 КК передбачене покарання у виді штрафу від двох тисяч до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, громадських робіт на строк від двохсот до двохсот сорока годин, виправних робіт на

автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоциколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.06.2012 року № 600. *Офіційний вісник України*. 2012 р. № 50. Ст. 1978.

¹ Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоциколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.

строк до двох років, обмеження волі на строк до трьох років; частиною 2 – у виді штрафу від трьох тисяч до чотирьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, виправних робіт строком від одного до двох років, обмеження волі строком до п'яти років, позбавлення волі строком до трьох років; частиною 3 – у виді позбавлення волі від трьох до восьми років; частиною 4 – у виді позбавлення волі на строк від п'яти до дванадцяти років з конфіскацією майна.

Але при цьому призначення покарання за шахрайство, як і за використання підробленого документа та службове підроблення, не є предметом даного дослідження. Слід лише зауважити, що на практиці за шахрайство з незаконними транспортними засобами винні особи отримують покарання ближче до мінімуму санкції або взагалі підлягають звільненню від відбування покарання з випробуванням.

Так, підсудний гр-н А., зловживаючи довірою потерпілого гр-на Б., під приводом продажу автомобіля Audi, ввів останнього в оману, запропонувавши придбати в нього зазначений автомобіль, запевнивши, що транспортний засіб придбано ним законним шляхом та зареєстровано у встановленому законом порядку у МРЕВ ДАІ, що фактично не відповідає дійсності. При цьому підсудний гр-н А. згідно усної домовленості з потерпілим Б., отримав від останнього 33 000 грн. та передав йому автомобіль Audi з видаленими ідентифікаційними номерами кузова та підробленими документами, чим заподіяв потерпілому значну шкоду.

Таким же чином підсудний А. ввів в оману потерпілого С., реалізувавши останньому автомобіль BMW-318 із перебитими ідентифікаційними номерами та підробленими документами за 30 350 грн., чим заподіяв потерпілому значну шкоду.

Продовжуючи кримінально протиправні дії підсудний А., зловживаючи довірою потерпілої К., ввів останню в оману, запропонувавши їй обміняти свій автомобіль Mercedes-Benz 600 Sel вартістю 20 000 доларів США на автомобіль Alfa Romeo 156. Після обміну з'ясувалося, що автомобіль Alfa Romeo 156 мав перебиті ідентифікаційні номери кузова та підроблені документи. Таким чином підсудний А. спричинив потерпілій К. матеріальну шкоду у великих розмірах на загальну суму 96 902 грн.

Вироком Яремчанського міського суду Івано-Франківської області від 29 квітня 2011 року гр-на А. було визнано винним у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 190 КК і призначено йому покарання у вигляді позбавлення волі строком на три роки. При цьому на підставі застосування ст. 75 КК засуджений А. був звільнений від відбування покарання з випробуванням з іспитовим строком на два роки¹.

Слід також зазначити, що навіть за сукупність кримінальних правопорушень, які вчиняються в процесі незаконного обігу транспортних засобів, винні особи отримують незначні строки покарання, від відбування яких досить часто звільняються з випробуванням.

Так, гр-н Л. був засуджений Красилівським районним судом Хмельницької області за вчинення кримінальних правопорушень, передбачених ч. 2 ст. 190, ст. 290, ч. ч. 1 та 3 ст. 358 КК України. При цьому за ч. 2 ст. 190 КК України йому було призначене покарання у вигляді трьох років обмеження волі; за ст. 290 КК України – у вигляді двох років обмеження волі; за ч. 1 ст. 358 КК України в редакції 2001 року – у вигляді двох років обмеження волі; за ч. 3 ст. 358 КК України в редакції 2001 року – у вигляді одного року обмеження волі. Але на підставі застосування ст. 75 КК гр-н Л. був звільнений від відбування покарання з випробуванням у вигляді іспитового строку тривалістю два роки².

¹ Вирок Яремчанського міського суду Івано-Франківської області від 29 квітня 2011 р., судова справа № 1–5. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/15297936>.

² Вирок Красилівського районного суду Хмельницької області від 22 травня 2012 р., судова справа № 2209/1306/12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/25450926>.

Висновки

У монографії вирішено наукове завдання, що полягає у розкритті питань соціальної обумовленості кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів; надано кримінально-правову оцінку підставам кримінальної відповідальності за кримінально протиправні діяння, які утворюють незаконний обіг транспортних засобів та передбачені статтями 190, 289, 290, 358, 366 КК України; вироблено пропозиції з удосконалення цих норм; сформульована нова редакція ст. 290 КК, яка встановлює кримінальну відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів. Основні результати роботи містять нижченаведені положення.

1. *Незаконний обіг транспортних засобів* – це умисні протиправні дії, що полягають у створенні транспортного засобу з підробленими ідентифікаційними номерами або номерними знаками, чи свідомством про реєстрацію (свідомством про реєстрацію, що належить іншому транспортному засобу), вчинені для надання такому транспортному засобу «законного» вигляду, та його використання чи збут.

2. Незаконний обіг транспортних засобів включає в себе такі форми як *незаконне створення* транспортних засобів, їх *незаконне використання* та *незаконний збут*.

3. Необхідність окремого виділення та кримінально-правового визначення незаконного обігу транспортних засобів обумовлюється низкою факторів, серед яких на першому місці значна суспільна небезпечність діянь, які будучи взаємопов'язаними та такими, що утворюють цілу систему кримінально протиправних дій, є відповідно більш небезпечними за окремі кримінальні правопорушення, що це поняття можуть утворювати. Кримінально протиправні діяння, передбачені статтями 289 та 290 КК, за умови, якщо вони не складають собою комплекс взаємопов'язаної поведінки, тобто не утворюють саме обіг як систему дій, а є окремими діяннями, є відповідно менш суспільно небезпечними за досліджуване поняття. Наприклад, незаконне заволодіння транспортним засобом з хуліганських мотивів не утворює поняття обігу та відповідно є менше суспільно небезпечним

за аналогічні діяння, які поєднані із знищенням, підробленням або заміною ідентифікаційного номеру, номеру двигуна, шасі, кузова, номерного знаку або номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу.

4. Суспільна небезпечність незаконного обігу транспортних засобів полягає і в тому, що подібні дії нерідко мають транскордонний характер, сприяють виникненню та розвитку нових форм міжнародної злочинності, а незаконно створені транспортні засоби досить часто використовують для переміщення учасників організованих груп чи злочинних організацій та вчинення інших кримінальних правопорушень (розбоїв, шахрайств тощо).

5. Дослідження проблеми незаконного обігу транспортних засобів слід проводити на підставі аналізу низки норм КК України, зокрема ст. 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом», ст. 290 «Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу», ст. 358 «Підроблення документів, печаток, штампів та бланків, збут чи використання підроблених документів, печаток, штампів», ст. 366 «Службове підроблення» та ст. 190 «Шахрайство», адже вчинення цих кримінально протиправних діянь досить часто є взаємопов'язаним та таким, що у сукупності утворює дане кримінально-правове явище.

6. Об'єктивними критеріями, які об'єднують вказані діяння, є сукупність специфічних суспільних відносин, яким заподіюється або може бути заподіяна шкода незаконним обігом транспортних засобів, та органічна взаємопов'язаність, взаємообумовленість дій, що його утворюють (наприклад, для того, що безперешкодно користуватися викраденим транспортним засобом або його збути необхідно підробити ідентифікаційні номери та/або його реєстраційні документи).

7. Пропонується доповнити КК України нормою, яка б передбачала відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів. Факторами, які обумовлюють необхідність доповнення чинного КК окремою нормою, що встановлює кримінальну відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів, є істотна суспільна небезпечність цього явища, його значна розповсюдженість та необхідність

удосконалення кримінально-правової протидії такому обігу, що в рамках окремої норми значно підвищить якість та ефективність кримінального закону.

8. Основним безпосереднім об'єктом незаконного обігу транспортних засобів слід визнавати суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту шляхом належного державного контролю за порядком реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів, достовірністю номерів їхніх основних агрегатів та реєстраційних документів. Зазначені суспільні відносини є основним безпосереднім об'єктом незаконного обігу транспортних засобів та тим об'єктивним критерієм, що об'єднує досліджувані склади кримінальних правопорушень в одну групу, та є підставою для виділення аналізованого кримінально-правового поняття.

9. Родовим об'єктом незаконного обігу транспортних засобів є суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту. Тому орієнтовним місцем, де має знаходитися норма, яка встановлюватиме відповідальність за незаконний обіг транспортних засобів, є Розділ XI Особливої частини КК «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту».

10. Додатковим факультативним об'єктом, якому може заподіюватися шкода незаконним обігом транспортних засобів, можуть бути відносини власності, відносини у сфері оподаткування та відносини, що забезпечують нормальну службову діяльність в окремих органах державної влади.

15. Предметом незаконного обігу транспортних засобів є транспортний засіб, його ідентифікаційний номер, номер двигуна, шасі, кузова, номерна панель з ідентифікаційним номером, номерний знак, свідоцтво про реєстрацію чи інші документи, необхідні для реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів. Цей предмет також є об'єктивним критерієм, що об'єднує зазначені склади кримінальних правопорушень в одну групу, та є підставою для виділення аналізованого кримінально-правового поняття.

16. Об'єктивна сторона незаконного обігу транспортних засобів полягає у незаконному створенні, незаконному використанні та незаконному збуті транспортних засобів.

17. Аналіз форм незаконного обігу транспортних засобів дозволяє зробити висновок, що об'єктивна сторона цього складеного кримінального правопорушення утворюється тільки активними діями. Бездіяльність виключається.

18. Під незаконним створенням транспортних засобів слід розуміти знищення, підробку або заміну ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі, кузова або заміну без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу, підроблення свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, а також незаконне заволодіння транспортним засобом, поєднане з вчинення зазначених дій.

19. Під незаконним використанням транспортних засобів слід розуміти використання транспортного засобу із завідомо знищеним, підробленим або заміненім ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі, кузова або заміненою без дозволу відповідних органів номерною панеллю з ідентифікаційним номером транспортного засобу, а також підробленим свідоцтвом про реєстрацію транспортного засобу чи свідоцтвом про реєстрацію, яке належить іншому транспортному засобу.

20. Під незаконним збутом транспортних засобів слід розуміти будь-які оплатні чи безоплатні форми реалізації транспортного засобу із завідомо знищеним, підробленим або заміненім ідентифікаційним номером, номером двигуна, шасі, кузова або заміненою без дозволу відповідних органів номерною панеллю з ідентифікаційним номером транспортного засобу, а також підробленим свідоцтвом про реєстрацію транспортного засобу чи свідоцтвом про реєстрацію, яке належить іншому транспортному засобу.

23. Способами незаконного створення транспортного засобу є: 1) викрадення транспортного засобу з подальшою підробкою його ідентифікаційних номерів та (або) реєстраційних документів; 2) ввезення транспортного засобу на територію України без розмитнення з подальшою підробкою його ідентифікаційних номерів та (або) реєстраційних документів; 3) створення так званих «транспортних засобів-конструкторів».

24. Аналіз об'єктивної сторони незаконного обігу транспортних засобів та безпосередньо змісту незаконного створення, незаконного використання та незаконного збуту транспортних засобів дозволяє зробити висновок, що тісний внутрішній зв'язок та взаємодія, взаємообувленість таких діянь є об'єктивним критерієм об'єднання аналізованих складів кримінальних правопорушень в одну групу та виділення такого кримінально-правового поняття як незаконний обіг транспортних засобів.

25. У процесі дослідження суб'єктивних сторін кримінальних правопорушень, які вчинюються під час незаконного створення, незаконного використання та незаконного збуту транспортних засобів, було встановлено, що їх основні склади завжди вчинюються лише з прямим умислом. Окрім того, для таких кримінальних правопорушень, як правило, характерними є корисливі мотив та мета.

26. При цьому специфіка корисливої мети полягає у тому, що її корисливий зміст може бути досягнутий тільки шляхом випуску незаконно створеного транспортного засобу в обіг. Саме ця мета формує мету незаконного обігу транспортних засобів як окремого складеного кримінального правопорушення та є суб'єктивним критерієм об'єднання досліджуваних складів кримінальних правопорушень в одну групу. Адже саме для фальсифікації правового статусу транспортного засобу, для незаконного створення нового у правовому сенсі предмета й вчинюються діяння, передбачені ст. ст. 289, 290, 358, 366, 190 КК. За відсутності такої мети будуть відсутні суб'єктивні ознаки незаконного обігу транспортних засобів.

28. Пропонується включити до КК України ст. 290 у наступній редакції:

Стаття 290. Незаконний обіг транспортних засобів

1. Незаконне створення, використання або збут транспортних засобів, –

караються штрафом від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років, або позбавленням волі на строк від трьох до семи років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

2. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені повторно або за попередньою змовою групою осіб, – караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

3. Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені організованою групою або службовою особою з використанням службового становища, – караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого.

Список використаних джерел

1. Автомобілі-клони: як не стати жертвою шахраїв. URL: http://rslviv.at.ua/news/avtomobili_kloni_jak_ne_stati_zhertvoju_shakhrayiv/ 2014-09-04-13.
2. Андреев Д. В. Поняття та види незаконного обігу зброї. *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2017. №2 (78). С. 62–69.
3. Андрушко П. П., Стрижевська А. А. Злочини у сфері службової діяльності: кримінально-правова характеристика : навч. посіб. Київ : Юрисконсульт, 2006. 342 с.
4. Бажанов М. И. О различных трактовках некоторых признаков объективной стороны преступления в науке уголовного права. *Проблеми законності*. Вип. 40. Харків, 1999. С. 145–155.
5. Бажанов М. И. Уголовное право. Общая часть : конспект лекций. Днепропетровск : Пороги, 1992. 168 с.
6. Бандитская Украина : ТОП-7 самых угоняемых авто. URL: <http://mport.ua/mix/1589277-Banditskaja-Ukraina--TOP-7-samyh-ugonjaemyh-avto>
7. Белогриц-Котляревский Л. С. Учебник русского уголовного права. Киев – Петербург – Харьков : Южно-рус. кн-во. Ф. А. Иогансона, 1903. 628 с.
8. Бирюков В. В., Коваленко В. В. Криминалистическое исследование документов : монография. Луганск : ДИВД МВД Украины, 1999. 164 с.
9. 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.
10. Борисов В. И., Гизимчук С. В. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения : монография. Харьков : Консум, 2001. 160 с.
11. Борисов В. И., Пашенко О. О. Злочини проти безпеки виробництва: поняття та види. Кримінальна відповідальність за порушення правил ядерної або радіаційної безпеки : монографія. Харків : Видавн. СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2006. 244 с.
12. Борисов В. И. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08. Харьков, 1993. 399 с.

13. Будьте пильні : як розпізнати машину-двійник. URL: <http://avtosovet.com.ua/avtoporada/budte-pilni-yak-rozpoznati-mashinu-dvijnik>.
14. Бутузов В. М. Протидія комп'ютерній злочинності в Україні (системно-структурний аналіз) : монографія. Київ : КИТ, 2010. 408 с.
15. Бутузов В. М., Кузьмін С. А., Шеломенцев В. П. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. Особлива частина. Київ : ПАЛІВОДА А. В., 2010. 152 с.
16. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1983. №2. С. 8.
17. Бюллетень Верховного Суда РСФСР. 1986. №4. С. 6–7.
18. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і допов.) / уклад. голов. ред. В. Г. Бусел. Київ; Ірпінь : Перун, 2005. 1728 с.
19. Викрито групу автокрадіїв, які перепродували в Україні нерозмитнений транспорт. URL: http://mvs.gov.ua/ua/news/5392_Vikrito_grupu_avtokradiiv_yaki_pereproduvali_v_Ukraini_nerozmitneniy_transport_FOTO.htm.
20. Випуск новин «Свідок» 3 квітня 2014 року. URL: <http://ntn.ua/uk/video/news/2014/04/03/14045>.
21. Випуск ТСН за 11 квітня 2013 року. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-strimko-zrostaye-kilkist-ugoniv-avto-623046.html>.
22. Випуск ТСН за 2 квітня 2016 року. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/v-ukrayini-strimko-zrostaye-kilkist-ugoniv-avto-623046.html>.
23. Вирок Бориспільського міськрайонного суду Київської області від 20 червня 2017 р., судова справа № № 359/4582/17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/67290142>.
24. Вирок Жовківського районного суду Львівської області від 14 травня 2013 р., судова справа №444/617/13-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/32575084>.
25. Вирок Кілійського районного суду Одеської області від 26 січня 2011 р., судова справа №1–74/11. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/18863666>.
26. Вирок Коропського районного суду Чернігівської області від 23 червня 2008 р., судова справа №1-62-08. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/2013898>.
27. Вирок Краси́лівського районного суду Хмельницької області від 22 травня 2012 р., судова справа №2209/1306/12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/25450926>.

28. Вирок Кузнецовського міського суду Рівненської області від 18 червня 2014 р., судова справа № 565/509/14-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/39290341>.
29. Вирок Любомльського районного суду Волинської області від 28 липня 2015 р., судова справа № № 163/1682/15-к . URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/47738721>.
30. Вирок Піщанського районного суду Вінницької області від 27 жовтня 2009 р., судова справа № 1-102-09. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/6476192>.
31. Вирок Свалявського районного суду Закарпатської області від 11 листопада 2013 р., судова справа № 710/74/12. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/35133466>.
32. Вирок Чорнухинського районного суду Полтавської області від 21 серпня 2013 р., судова справа № № 1–69/11. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/33751374>.
33. Вирок Шевченківського районного суду м. Києва від 3 квітня 2017 р., судова справа № 761/15320/15-к. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65902710>.
34. Вирок Яремчанського міського суду Івано-Франківської області від 29 квітня 2011 р., судова справа № 1–5. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/15297936>.
35. Віскунов В. В. Кримінальна відповідальність за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Луганськ, 2012. 238 с.
36. Віскунов В. В. Кримінологічні та міжнародно-правові умови криміналізації складу знищення, підробки або заміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу, передбаченої ст. 290 Кримінального кодексу України. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2014. № 1. С. 300–307.
37. Віскунов В. В. Поняття підробки ідентифікаційних номерів транспортного засобу: семантичний та юридичний аспекти. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2011. № 1. 133–137 с.
38. Віскунов В. В. Проблеми кримінальної відповідальності та покарання за знищення, підробку або заміну номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу. *Держава і право*. Київ, 2011. № 51. С. 519–522.

39. Віскунов В. В. Суспільна небезпечність як умова криміналізації складу знищення, підробки або аміни номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ*. Луганськ, 2009. № 3. С. 143–151.
40. Вітко О. Ю. Поняття предмету злочину як елемента складу злочину. *Юридична наука*. Київ, 2013. № 11. С. 27–34.
41. Галахова А. В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений : учеб. пособ. Москва : МССШМ МВД СССР, 1990. 56 с.
42. Геловани М. М. Уголовная ответственность за угон транспортных средств : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харьков, 1987. 23 с.
43. Гізімчук О. О., Єгорова В. О., Куц В. М. Кримінальна відповідальність за незаконне проведення дослідів над людиною : монографія. Харків : Юрайт, 2012. 304 с.
44. Глистин В. К. Проблема уголовно-правовой охраны общественных отношений (объект и квалификация преступлений). Ленинград : Изд-во Ленинград. ун-та, 1979. 127 с.
45. Гоголев Л. Д. Автомобили-солдаты : Очерки об истории развития автомобиля и военном применении автомобилей. Москва : Патриот, 1990. 191 с.
46. Гришаев П. И., Кригер Г. А. Соучастие по советскому уголовному праву : монография. Москва : Юрид. лит-ра, 1959. 255 с.
47. Гуславський В. С. Кримінальна відповідальність за порушення правил експлуатації транспорту (ст. 215³ КК України) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 1997. 23 с.
48. 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.
49. Гуторова Н. А. Уголовное право Украины. Особенная часть : конспект лекций. Харьков : Одиссей, 2003. 320 с.
50. Дагель П. С. Вина и состав преступления : материалы III Дальневосточной межвузовской зональной научной конференции, посвящённой 50-летию Советской власти. Секция государства и права. Владивосток, 1968. С. 84–95.

51. Двійники в Закарпатті бувають навіть у автомобілів. Закарпатські новини. URL: <http://zakarpattpost.net/2017/03/20/dvijnyky-v-zakarpatti-buvayut-navit-u-avtomobiliv/>.
52. Джиба-Бондаренко Д. Ю. До проблем кваліфікації злочину, передбаченого ст. 290 Кримінального кодексу України. *Аеро-2016. Повітряне і космічне право* : матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (м. Київ, 24 листоп. 2016 р.). URL: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AERO/aero2015/paper/view/3266/2440>
53. 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.
54. Дорош Л. В., Федосєєв В. В. Кримінальна відповідальність за порушення недоторканості державного кордону : монографія. Харків : Право, 2014. 304 с.
55. Дудар В. Поліція назвала марки авто, які викрадають найчастіше. URL: <http://expres.ua/news/2017/05/08/241417-policiya-nazvala-marky-avto-vykradayut-naychastishe>.
56. Дудоров О. О., Мельник М. І., Хавронюк М. І. Злочини у сфері підприємництва : навч. посіб. / за ред. Хавронюка М. І. Київ : Атіка, 2001. 608 с.
57. Ємельяненко В. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2009. 212 с.
58. Ємельянов М. В. Кримінально-правова характеристика шахрайства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2013. 201 с.
59. Житний О. О. Генезис інституту співучасті у злочині в кримінальному праві України під впливом норм міжнародного права. *Право і безпека*. Харків, 2012. №4. С. 155–160.
60. Загородников Н. И. Понятие объекта преступления в советском уголовном праве. *Труды ВЮА*. Москва, 1945. Вып. 13. С. 44–50.
61. Зверьяка В. А. Уголовная ответственность за угон транспортных средств, предупреждение угонов : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Киев, 1999. 182 с.
62. Звіряка В. А. Особливості кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Вісник Луганського*

- державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка.* Луганськ, 2010. № 1. С. 78–83.
63. Інструкція про порядок проведення криміналістичних досліджень транспортних засобів і реєстраційних документів, що їх супроводжують, працівниками Експертної служби МВС України : затв. наказом Міністерства внутрішніх справ України від 31.05.2013 р. № 537. *Офіційний вісник України.* 2013. № 63. Ст. 2313.
64. Белякова І. Як розпізнати і не купити авто двійника. URL: <https://te.20minut.ua/Avto/yak-rozpiznati-i-ne-kupiti-avto-dviynika-10476044.html>.
65. Казміренко Л. І., Мартенко О. Л. Кримінальний кодекс України: психологічний аналіз кримінально-правових понять : монографія. Київ : КНТ, 2008. 184 с.
66. Касынюк В. И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Киев : Вышш. школа, 1977. 34 с.
67. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07.12.1984 р. № 8073-Х. *Відомості Верховної Ради УРСР.* 1984. № 51. Ст. 1122.
68. Козак В. М. Криминологічні фактори встановлення кримінальної відповідальності за незаконний обіг транспортних засобів. *Право і суспільство.* Дніпро, 2017. № 4–2. С. 142–147.
69. Козак В. М. Объект преступлений, связанных с незаконным оборотом транспортных средств. *Международный научно-практический правовой журнал «Leges si Viata».* Одесса, 2017. № 10. С. 45–48.
70. Козак В. М. Предмет злочинів, пов'язаних з незаконним обігом транспортних засобів. *Одеські юридичні читання : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 10–11 листоп. 2017 р.).* Одеса : Видавничий Дім «Гельветика», 2017. С. 150–153.
71. 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.
72. Козак В. М. Суб'єкт знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету.* Серія «Право». Ужгород, 2017. № 46. Т. 2. С. 62–64.
73. 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.
74. Козак В. М. Суб'єктивна сторона складу знищення, підробки або заміни ідентифікаційних номерів транспортного засобу (ст. 290 КК України). *Концептуальні основи кримінальної законотворчості* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 жовт. 2017 р.). Одеса : НУ «ОЮА», 2017. С. 575–581. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/8046/>.
75. Козак В. Непосредственный объект преступлений, связанных с незаконным оборотом транспортных средств. *Теорія та практика сучасної юриспруденції* : матеріали XIV Всеукр. наук. конф. (м. Харків, 6 квіт. 2017 р.). Харків : Асоціація випускників Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, 2017. С. 313–315.
76. Козирева В. П. Кримінальні покарання майнового характеру за законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2007. 20 с.
77. Колб С. О. Оперативно-розшукова характеристика незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Ужгород, 2015. Вип. 32. Т. 3. С. 91–94.
78. Конвенція про тимчасове ввезення : Конвенція від 26.06.1990 р. *Офіційний вісник України*. 2004. № 36. Ст. 2445.
79. Конституція України : Закон України 28.06.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
80. Коржанський М. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів. Київ : Юрінком, 1996. 80 с.
81. Коробеев А. И. Транспортные правонарушения : квалификация и ответственность. Москва : Юрид. лит., 1990. 128 с.
82. Коробеев А. И. Советская уголовно-правовая политика. Владивосток : Изд-во ДВГУ, 1987. 268 с.
83. Коробеев А. И. Уголовная наказуемость общественно опасных деяний (основания установления, характер и реализация в деятельности органов внутренних дел) : учеб. пособ. Хабаровск : Хабаровская высшая школа МВД СССР, 1986. 80 с.
84. Кримінальна справа № 1–139, 2004 р. Архів Дзержинського районного суду м. Харкова.

85. Кримінальна справа № 1–514, 2002 р. Архів Ворошиловського районного суду м. Донецька.
86. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. 584 с.
87. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. 3-є вид., перероб. та допов. Київ : Юрид. думка, 2004. 352 с.
88. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. М. І. Мельника, В. А. Клименка. 4-те вид., переробл. та допов. Київ : Атіка, 2008. 376 с.
89. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / за ред. П. С. Матишевського та ін. Київ : Юрінком Інтер, 1997. 512 с.
90. Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 6-те вид., переробл. і допов. Харків : Право, 2020. 768 с.
91. Кримінальний кодекс України : наук.-практ. комент. / Ю. В. Баулін та ін.; за заг. ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. Харків : Одиссей, 2006. 1184 с.
92. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 01.10.1970 р. і постатейними матеріалами. Київ : Видавництво політичної літератури України, 1971. 252 с.
93. Кримінальний кодекс Української РСР. Офіційний текст із змінами та доповненнями на 01.04.1985 р. Київ : Видавництво політичної літератури України, 1985. 212 с.
94. Кримінальний кодекс Української РСР : Закон УРСР від 28.12.1960 р. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=3&nreg=2002-05>.
95. Кудрявцев В. Н. Право и поведение. Москва : Юрид. лит., 1978. 192 с.
96. Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. Москва : Госюриздат, 1960. 244 с.
97. Кузнецов А. В. Научная основа и информационная база советской уголовной политики. *Вопросы совершенствования уголовно-правового регулирования*. Свердловск : Изд-во СЮИ, 1988. С. 8–9.
98. Кузнецов А. В. Уголовное право и личность. Москва : Юрид. лит., 1977. 168 с.

99. Кузнецова Н. Ф., Злобин Г. А. Социальная обусловленность уголовного права и научное обеспечение нормотворчества. *Советское государство и право*. Москва, 1976. № 8. С. 76–83.
100. Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. Москва : Юрид. лит., 1976. 208 с.
101. Куринов Б. А. Научные основы квалификации преступлений. Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1984. 181 с.
102. Курс советского уголовного права. Часть Общая / М. Д. Шаргородский и др.; отв. ред. Н. А. Беляев и М. Д. Шаргородский. Ленинград : Изд-во Ленинград. ун-та, 1968. Т. 1. 648 с.
103. Лашук Є. Ф. Предмет злочину в кримінальному праві України : дис... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. 262 с.
104. Лесних А. В. Расследование подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09. Краснодар, 2001. 211 с.
105. Лист Управління інформаційних технологій ГУ МВС України в Донецькій області від 12.02.2010 р. № 5/5–543 (на 194 аркушах).
106. Лист Управління інформаційних технологій ГУ МВС України в Полтавській області від 12.03.2010 р. № 3/762 (на 4 аркушах).
107. Лист Управління інформаційних технологій ГУ МВС України в Хмельницькій області від 23.02.2010 р. № 8/873 (на 17 аркушах).
108. Лядов Э. В. Альтернативные лишения свободы наказания: аргументы «за» и «против». *Спеціальний випуск Вісника Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка*. Луганськ, 2008. № 7. С. 72–76.
109. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія. Дніпропетровськ : Юрид. акад. МВС України, 2004. 380 с.
110. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. Ст. 552.
111. Музика А. А., Лашук Є. В. Предмет злочину : теоретичні основи пізнання : монографія. Київ : ПАЛИВОДА А. В., 2011. 192 с.
112. Навроцький В. Значення санкції статті кримінального закону для кваліфікації діяння. *Вісник Академії правових наук України*. Харків, 1999. № 3. С. 117–125.

113. Найдорожчі авто для найбіднішої країни Європи. Дзеркало тижня. Україна. 2016. 11 бер. (№9).
114. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 3-тє вид. Київ : Атіка, 2003. 1056 с.
115. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 5-тє вид. Київ : Юридична думка, 2008. 1216 с.
116. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 9-тє вид. Київ : Юридична думка, 2012. 1316 с.
117. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. С. С. Яценка. 4-тє вид. Київ : А. С. К., 2006. 848 с.
118. Науменко С. М. Способи підробки свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів та проблемні питання їх експертного дослідження. *Криміналістика і судєбная експертиза*. 2013. № 58(2). С. 294–302.
119. Науменко С. М., Швед Л. С. Параметри для перевірки свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, виготовлених на бланках Консорціуму ЄДАПС, на відповідність технічним вимогам виробника. Загальні положення: інформаційний лист. Київ : ДНДЕКЦ МВС України, 2010. 26 с.
120. На Харківщині наладдили контрабанду «литовцев» для «милиции» самопровозглашенной «ЛНР». URL: <https://www.057.ua/news/1986598>.
121. Нацполіція затримала злочинну організацію-«монополіста» у сфері викрадень елітних автомобілів. URL: <https://www.npu.gov.ua/uk/publish/article/2099564>.
122. 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.
123. Никифоров Б. С. Объект преступления по советскому уголовному праву. Москва : Госюриздат, 1960. 228 с.
124. Никифоров Б. С. Уголовно-правовая охрана личной собственности в СССР. Москва : Юрид. лит., 1954. 112 с.

125. Орлеан А. М. Соціальна обумовленість криміналізації та кримінально-правова характеристика торгівлі людьми : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2003. 226 с.
126. Орлов В. С. Суб'єкт преступления по советскому уголовному праву. Москва : Госюриздат, 1958. 260 с.
127. Орловська Н. Визначення кримінально-правових санкцій: актуальні питання. *Вісник Львівського університету ім. І. Франка*. Львів, 2010. № 51. С. 372–377.
128. Осадчий В. І. Кримінально-правовий захист правоохоронної діяльності : монографія. Київ : Атіка, 2004. 336 с.
129. Основания уголовного-правового запрета (криминализация и декриминализация). Москва : Наука, 1982. 304 с.
130. Основні ознаки захисту посвідчень водія та свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів на пластиковій основі виробництва консорциуму ЄДАПС та способи їх підробки. URL: <https://ndekc-rv.gov.ua/povini-ndekc/novyny/57-haiduk-888>.
131. Остапенко Я. С. Службове підроблення : кримінологічна характеристика та запобігання : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Харків, 2017. 19 с.
132. Офіційний сайт міжнародної організації по стандартизації. URL: <http://www.iso.org>.
133. Панов М. И. Понятие предмета преступления по советскому уголовному праву. *Проблемы правоведения*. Республиканский межведомственный научный сборник. Вып. 45. Киев, 1984. С. 67–73.
134. Панов М. М. Кримінальна відповідальність за незаконні дії з документами на переказ; платіжними картками та іншими засобами доступу до банківських рахунків: монографія / наук. ред.: В. І. Борисов. Харків : Право, 2009. 184 с.
135. Пантелеев В. П. Угон автотранспортных средств (уголовно-правовые и криминологические вопросы). Караганда : Караганд. высш. шк. МВД СССР, 1982. 75 с.
136. Пасько Т. І. Обіг чи оборот? URL: <http://kulturamovy.univ.kiev.ua/KM/pdfs/Magazine7-4.pdf>.
137. Парасюк Н. М. Юридичний аналіз підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збут, використання підроблених документів за Кримінальним кодексом України. *Університетські наукові записки*. Хмельницький, 2008. № 3. С. 262–268.

138. Пинаев А. А. Уголовно-правовая борьба с хищениями. Харьков : Высш. школа, 1975. 189 с.
139. Пинаев А. А. Курс лекций по Общей части уголовного права. Харків : Юрид. Харьков, 2001. Кн. 1: О преступлении. 289 с.
140. Пионтковский А. А. Курс советского уголовного права : в 6-ти т. Москва : Изд-во Наука, 1970. Т 2. Часть общая. 672 с.
141. Письменський Є. О. Про міжгалузеву взаємодію норм кримінального та адміністративного права (деякі теоретико-прикладні аспекти). *Адвокат*. Київ, 2010. № 1. С. 34–39.
142. Податковий кодекс України : Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 13–14, № 15–16, № 17. Ст. 112.
143. Поленов Г. Ф. Ответственность за похищение, подделку документов и их использование. Москва : Юрид. лит., 1980. 71 с.
144. Положення про територіальний сервісний центр МВС : затв. наказом Міністерства внутрішніх справ України від 29.12.2015 р. № 1646. *Офіційний вісник України*. 2016. № 12. Ст. 526.
145. Порядок виконання митних формальностей відповідно до заявлено-го митного режиму : затв. наказом Міністерства фінансів України від 31.05.2012 р. № 657. *Офіційний вісник України*. 2012 р. № 80. Ст. 3233.
146. Порядок державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. *Офіційний вісник України*. 1998. № 36. Ст. 1327.
147. Постанова Верховного Суду України від 24 січ. 2018 р., справа № К/9901/1034/18. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/71834610>.
148. Постников В. С. Уголовная ответственность за подделку, изготовление, сбыт и использование подложных документов, штампов, печатей, бланков : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Москва, 1990. 25 с.
149. Пояснювальна записка до проекту Закону України про внесення змін до підрозділу 5 розділу XX «Перехідні положення» По-

- даткового кодексу України щодо стимулювання розвитку ринку вживаних транспортних засобів : від 07.10.2015 р. № 3251. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH2IB00A.html.
150. Правила дорожнього руху : затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. *Офіційний вісник України*. 2001. № 41. Ст. 1852.
151. Правила митного контролю та митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються громадянами через митний кордон України : затв. наказом Державної митної служби України від 17 листопада. 2005 р. № 1118. *Офіційний вісник України*. 2005. № 48. Ст. 3028.
152. Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв, тютюнових виробів, рідин, що використовуються в електронних сигаретах, та пального : Закон України від 19.12.1995 р. № 481/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 46. Ст. 345.
153. Про заходи щодо боротьби з легалізацією в Україні викрадених за кордоном транспортних засобів, додержання вимог законодавства у сфері їх обігу : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.1996 року № 421. *Офіційний вісник України*. 2008 р. № 46. Ст. 1521.
154. Про ветеринарну медицину : Закон України від 25.06.1992 р. № 2498-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 36. Ст. 531.
155. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху : Закон України від 24.09.2008 р. № 586-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. № 10. Ст. 137.
156. 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 : Закон України від 21.09.2000 р. № 1981-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 45. Ст. 389.
157. Про внесення змін до Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів : Постанова Кабінету Міні-

- стрів України від 27.06.2012 року № 600. *Офіційний вісник України*. 2012 р. № 50. Ст. 1978.
158. Про громадянство України : Закон України від 18.01.2001 р. № 2235-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 13. Ст. 65.
159. Про державний бюджет України на 2021 рік : Закон України від 15.12.2020 р. № 1082-IX. *Офіційний вісник України*. 2021 р. № 3. Ст. 129.
160. Про державну систему біобезпеки при створенні, випробуванні, транспортуванні та використанні генетично модифікованих організмів : Закон України від 31.05.2007 р. № 1103-V. *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 35. Ст. 484.
161. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 2953-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338.
162. Проект Закону України про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо конкретизації суб'єктивної сторони складу злочину, передбаченого статтею 290 ККУ) : від 14.02.2018 р. № 8036. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=63482.
163. Про лікарські засоби : Закон України від 04.04.1996 р. № 123/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 22. Ст. 86.
164. Про наркотичні засоби, психотропні речовини і прекурсори : Закон України від 02.02.1995 р. № 60/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 10. Ст. 60.
165. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.
166. 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 23.12.2005 р. № 14. *Вісник Верховного Суду України*. 2006. № 1. С. 6–11.
167. Про практику розгляду судами кримінальних справ про виготовлення або збут підроблених грошей або цінних паперів : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 12.04.1996 р. № 6. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-96>.
168. Про судову практику в справах про викрадення та інше незаконне поводження зі зброєю, бойовими припасами, вибуховими речовинами,

- вибуховими пристроям чи радіоактивними матеріалами : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 3. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/v0003700-02>.
169. Про судову практику в справах про злочини у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 4. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0004700-02>.
170. Про судову практику у справах про злочини проти власності : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 06.11.2009 р. № 10. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0010700-09>.
171. Про судову практику у справах про хабарництво : Постанова Пленуму Верховного Суду України від 26.04.2002 р. № 5. *Юридичний Вісник України*. 2002 р. № 28. С. 21.
172. Радутний О. Е. Кримінальна відповідальність за незаконне збирання, використання та розголошення відомостей, що становлять комерційну або банківську таємницю : монографія. Харків : Ксілон, 2008. 202 с.
173. Расторопов С. Понятие объекта преступления : история, состояние, перспектива. *Уголовное право*. 2002. № 1. С. 37–40.
174. Российское законодательство X–XX веков : в 9-ти т. Москва : Юрид. лит., 1994. Т. 9. Законодательство эпохи буржуазно-демократических революций / отв. ред. тома О. И. Чистяков. 352 с.
175. Самощенко И. С. Понятие правонарушения по советскому уголовному праву. Москва : Юрид. лит., 1963. 263 с.
176. Свірін М. О. Правові проблеми попередження злочинних посягань на транспортні засоби. *Науковий вісник НАВСУ*. 2000. № 1. С. 36–42.
177. Сергеева Т. Л. Борьба с подлогами документов по советскому уголовному праву. Москва-Ленинград : Изд-во Академии наук СССР, 1949. 146 с.
178. Силовики накрили банду, яка реєструвала крадені авто в 11 областях. URL: <https://www.volynnews.com/news/all/sylovyky-nakryly-bandu-iaaka-reyestruvala-kradeni-avto-v-11-oblastiakh/>.
179. Скибіцький Б. А. Історичні аспекти та порівняльна характеристика законодавства України та зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. *Науковий вісник Львівської комерційної академії*. Серія : Юридична. Львів, 2015. Вип. 2. С. 252–267.

180. Словник української мови : в 11-ти т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. Київ : Наукова думка, 1972. Т. 3. 744 с.
181. Словник української мови : в 11-ти т. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. Київ : Наукова думка, 1974. Т. 5. 840 с.
182. Соболев О. І. Класифікація злочинів : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Дніпропетровськ, 2012. 20 с.
183. Тацій В. Я. Объект и предмет преступления в советском уголовном праве. Харьков : Высш. школа, 1988. 196 с.
184. Тацій В. Я. Об'єкт і предмет в кримінальному праві : монографія. Харків : Право, 2016. 256 с.
185. Тацій В. Я. Об'єкт і предмет злочину в кримінальному праві України : навч. посіб. Харків : Україн. юрид. акад., 1994. 75 с.
186. Тимошенко Н. О. Кримінально-правова характеристика підроблення документів, печаток, штампів та бланків, їх збуту та використання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2009. 234 с.
187. Тоболкин П. С. Социальная обусловленность уголовно-правовых норм. Свердловск : Сред.-Урал. кн. изд-во, 1983. 176 с.
188. Трайнин А. Н. Учение о составе преступления. Москва : Юрид. изд-во Мин. юс. СССР, 1946. 183 с.
189. Тучков С. С. Підроблення як спосіб вчинення злочину : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Київ, 2005. 18 с.
190. Тютюгин В. И. Назначение наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью. Харьков : Юрид. ин-т, 1976. 37 с.
191. У банка в центре Одессы произошло разбойное нападение : бандиты и пострадавший исчезли. URL: <http://dumskaya.net/news/u-banka-v-tcentre-odessy-proizoshlo-razboynoe-na-075131/>.
192. Уголовное право Украины. Общая и Особенная часть : учебник / под ред. Е. Л. Стрельцова. Харьков : Одиссей, 2002. 672 с.
193. Уголовный кодекс Республики Беларусь : Закон от 09.06.1999 г. № 275-З. Дата обновления : 05.08.2017 г. URL: http://etalonline.by/?ttype=text®num=НК9900275#load_text_none_1_.
194. Уголовный кодекс Латвийской Республики : Закон от 08.07.1998 г. Дата обновления : 08.02.2007 г. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243424&subID=100106935,100106943,100106966,100107157>.
195. Устименко В. В. Специальный субъект преступления. Харьков : Высш. школа, 1989. 104 с.

196. Федоров М. И. Понятие объекта преступления по советскому уголовному праву. *Ученые записки Пермского университета*. Пермь, 1957. Вып. 4. Т. 11. Кн. 2 (Юрид. науки). С. 180–194.
197. Фесенко Є. В. Незаконне заволодіння транспортним засобом буде невідгідним. *Економіка, фінанси, право*. 1997. № 7. С.13–18.
198. Фролов Е. А. Спорные вопросы учения об объекте преступления: сб. ученых трудов. *Учёные труды Свердловского юридического института*. Свердловск, 1969. Вып. 10. С. 184–225.
199. Хавронюк М. І. Довідник з Особливої частини Кримінального кодексу України. Київ : Істина, 2004. 504 с.
200. Харьковчанин за тысячу долларов ставил на консульский учет автомобиля на еврономерах. URL: <https://www.057.ua/news/1853959>.
201. Чотири ризики використання вживаних авто на іноземній реєстрації. URL: http://tvoemisto.tv/news/4_ryzyky_dlya_lvivyan_vykorystovuvaty_vzhyvani_avto_na_inozemniy_reiestratsii_80108.html.
202. Чудаков Е. А. Автомобиль : в 3-х т. Ленинград : Гострансиздат, 1937. Ч. 1 : Двигатель. 247 с.
203. Шаргородский М. Д. Наказание, его цели и эффективность. Ленинград : Изд-во ЛГУ, 1973. 160 с.
204. Щупаківський Р. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом : монографія. Київ : Атіка, 2007. 160 с.
205. Як перевірити законність литовського авто. URL: https://24tv.ua/avtomobili_z_litvi_kupiti_zakonno_avto_na_litovskih_nomerah_n893335.
206. Як розмитнити авто в Україні у 2018 році. URL: http://avtobazar.infocar.ua/rastamozhka_uk.html.

Наукове видання

Козак Василь Михайлович

**КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
ЗА НЕЗАКОННИЙ ОБІГ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

Монографія

Видається в авторській редакції

Комп'ютерна верстка *А. Т. Гринченка*

Підписано до друку __.11.2022.

Формат 60×84/16. Папір офсетний. Гарнітура Times.
Ум. друк. арк. 12,1. Обл.-вид. арк. 9. Наклад 100 прим.
Вид. № 3068

Видавництво «Право»

Національної академії правових наук України
та Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого,
вул. Чернишевська, 80-А, Харків, 61002, Україна
Тел./факс (057) 716-45-53

Сайт: <https://pravo-izdat.com.ua>

E-mail для авторів: verstka@pravo-izdat.com.ua

E-mail для замовлень: sales@pravo-izdat.com.ua

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготовлювачів і розповсюджувачів
видавничої продукції — серія ДК № 4219 від 01.12.2011

Виготовлено у друкарні ТОВ «ПРОМАРТ»,
вул. Весніна, 12, Харків, 61023, Україна
Тел. (057) 717-25-44

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготовлювачів і розповсюджувачів
видавничої продукції — серія ДК № 5748 від 06.11.2017