

**ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

**ГЕРМАНОВ СЕРГІЙ АНДРІЙОВИЧ**

**УДК 343.9 (477)**

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗАПОБІГАННЯ  
НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ,  
ЩО ВЧИНЯЄТЬСЯ НЕПОВНОЛІТНІМИ**

Спеціальність 081 – Право

Галузь знань 08 – Право

Подается на здобуття наукового ступеня доктора  
філософії

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

\_\_\_\_\_ **С.А. Германов**

Науковий керівник: **Вітвіцький Сергій Сергійович**, доктор юридичних наук,  
професор, заслужений юрист України

**Кропивницький – 2024**

## АНОТАЦІЯ

*Германов С.А.* Кримінологічна характеристика та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, що вчиняється неповнолітніми. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня вищої освіти доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Донецький державний університет внутрішніх справ Міністерства внутрішніх справ України, Кропивницький. – 2024.

У дисертації здійснено кримінологічну характеристику незаконного заволодіння транспортними засобами, яке вчиняється неповнолітньою особою, а також надано пропозиції та рекомендації, скеровані на удосконалення національного кримінального законодавства та кримінологічної практики щодо запобігання таким кримінальним правопорушенням в умовах звичайного та особливих правових режимів.

Доведено, що у більшості випадків визначення соціальної обумовленості передуює процесу криміналізації протиправного діяння, оскільки виключно соціально обумовлене протиправне діяння може бути криміналізовано. Зміст соціальної обумовленості кримінального правопорушення утворюється комплексом факторів, які свідчать про необхідність додаткового захисту певних суспільних відносин. Соціальна обумовленість кримінально-правової заборони та кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення відтворює соціальну та запобіжну функцію кримінального законодавства, а також закладає підґрунтя для формування кримінально-правової політики. У більшості випадків процес визначення соціальної обумовленості кримінальної відповідальності включає в себе встановлення ретроспективних, соціальних, нормативно-правових, інституційних та кримінологічних факторів кримінально-правової заборони.

Визначено, що крізь призму соціальних факторів криміналізації та соціальної обумовленості кримінально-правової заборони відтворюється

реальний об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом. Нормативні фактори соціальної обумовленості кримінально-правової заборони на незаконне заволодіння транспортним засобом безпосередньо пов'язані із необхідністю посилення спроможності відповідних законодавчих актів регулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки. Водночас такі законодавчі акти не корелюються зі змістовним наповненням диспозиції ч. 1 ст. 289 КК України, через те, що таке кримінальне правопорушення створює лише формальні підстави вважати, що незаконне заволодіння транспортним засобом може негативно впливати на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Відсутність кореляції між нормою кримінального права та іншими законодавчими актами у цій сфері знижує практичну дієвість та ефективність кримінального законодавства, більше того, неправильне визначення безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення часто має наслідком визначення санкцій, неспроможних забезпечувати здатність кримінального закону запобігати суспільно небезпечним діянням.

Узагальнено, що безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, про що свідчить розташування норми в XI розділі Кримінального кодексу України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Аналіз судової практики та тенденцій законотворчої роботи надали підставу для наведення додаткових аргументів на користь доктринальної позиції щодо недоцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом – кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України виражається у незаконному заволодінні транспортним засобом як умисного, з будь-якою метою протиправного вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Більшість проблемних питань

знаходяться у площині розмежування заволодіння транспортним засобом шляхом обману та шахрайства, а також кримінального правопорушення, передбаченого ст. 191 КК України. Із урахуванням наведеного запропоновано внести зміни та доповнення до ст. 289 КК України.

Визначено, що виходячи із конструкції ст. 289 КК України, можна підсумувати, що законодавець допускає вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою та мотивом. Судова практика свідчить про те, що відсоток таких кримінальних правопорушень вчинених з метою заволодіння транспортним засобом із подальшим його використанням у якості знаряддя кримінальних правопорушень є достатньо значним. У зв'язку із цим суди у більшості випадків не призначають додаткового покарання у виді конфіскації майна. Вказане ставить під сумнів доцільність передбачення такого покарання у санкціях ст. 289 КК України.

Доведено, що наразі стан незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та неповнолітніми зокрема характеризується такими особливостями: 1) не у повній мірі обґрунтований безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України призводить до ігнорування цього діяння під час формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) у переважній більшості неповнолітніми вчиняється незаконне заволодіння транспортними засобами приватної власності (96,8 %); 3) у переважній більшості неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом таємного викрадення (65,1 %); 4) незаконне заволодіння транспортними засобами складають приблизно одну четверту від загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (23,1 %), що, із урахуванням фактичного майнового характеру такого протиправного діяння створює неправдиве уявлення про значний відсоток суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху; 5) стан вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми можна вважати стабільно задовільним,

що зумовлено відносно незначну кількість випадків, коли суб'єктом такого кримінального правопорушення є особа до 18 років (4,4). Водночас це також може бути пояснено з точки зору відсутності у неповнолітніх навичок керування транспортними засобами, що унеможлиблює реалізацію кримінально протиправного умислу на вчинення діяння, передбаченого ст. 289 КК України (за відсутності співучасті).

Зауважено, що сучасний стан кримінально протиправної діяльності неповнолітніх осіб залишається стабільно незадовільним, що обумовлено низкою факторів, основними серед яких є відсутність належного кримінально-правового та кримінологічного захисту окремих суспільних відносин. Одним із розповсюджених видів кримінальних правопорушень, який вчиняється підлітками є незаконне заволодіння транспортними засобами. Такий стан справ можна пояснити як економічною та політичною нестабільністю, так і іншими несприятливими причинами та умовами.

Аргументовано, що зміст структури особи кримінального правопорушника часто пов'язується/корелюється із алгоритмом реалізації кримінально протиправного умислу та компонентами, якими утворюється механізм кримінально протиправної поведінки. Окремі ознаки кримінального правопорушника зумовлюються особливостями кримінального законодавства та практики його тлумачення. Це утворює додатковий аргумент на користь думки про недоцільністю вважати існування типового портрету кримінального правопорушника зокрема і такого, що диференційований за видами суспільно небезпечних діянь.

Визначено, що до типових кримінологічно значущих ознак особи неповнолітнього кримінального правопорушника, який вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом доцільно віднести такі: чоловік (98,8 %), віком 16-17 років (11,5 %), має базову загальну середню освіту (64,5 %), є учнем коледжу/гімназії (42,1 %), виховується у родині з одним із батьків (38,3 %), працездатний, але не працює (29,2 %); вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (89,3 %); вчинив діяння у співучасті із

дорослим (22,1 %). Характеризується незадовільним вихованням, відсутністю сформованого комплексу морально-етичних цінностей.

Доведено, що на сучасному етапі до загальносоціальних заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами неповнолітніми особами доцільно віднести: 1) унормування сучасних заходів правового регулювання економічних відносин; 2) удосконалення напрямів забезпечення макрофінансової стабільності України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) розробку комплексних стратегічних документів, скерованих на усунення детермінант злочинності, зумовлених військовою агресією російської федерації проти України; 4) забезпечення переорієнтації національної економіки, вивчення попиту на професії та сприяння перепідготовці кадрів; 5) розвиток освітньо-виховної інфраструктури, популяризація військово-патріотичного навчання; 6) посилення соціального захисту малозабезпечених родин та родин, в яких дитину виховує один із батьків; 6) налагодження процедури комплексного дослідження автотранспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують Експертною службою під час переоформлення транспорту; 7) перегляд положень Закону України від 20.10.1998 № 194-XIV «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» на відповідність сучасній військово-політичній ситуації та забезпечення захисту майнових прав в межах функціонування єдиної транспортної системи як взагалі, так і в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 8) забезпечення кримінологічної експертизи законодавчих та інших нормативно-правових актів у сфері безпеки транспортних засобів та дорожнього руху.

Спеціально-кримінологічне запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом повинно включати в себе заходи соціально-економічного та організаційно-правового характеру. Соціально-економічне запобігання таким кримінальним правопорушенням має передбачати вирішення таких нагальних проблем як: 1) унормування положень, які стосуються прав та обов'язків внутрішньо переміщених осіб, шляхом

удосконалення процесу підготовки та перепідготовки із метою набуття ними нових професій, а також посилення контролю за випадками дискримінації роботодавцями за будь-якими ознаками, яка виявилась у неаргументованій відмові у працевлаштуванні; 2) підвищення рівня соціального захисту дітей, які виховуються у неповних родин, особливо – в частині спрощення/автоматизації механізму отримання соціальної допомоги; 3) вдосконалення соціальної програми допомоги малозабезпеченим сім'ям, шляхом визначення чітких меж (розміру) такої допомоги та розробки механізму встановлення факту спільного проживання членів родини та отримання ними офіційного доходу, а також виключення із розрахунку доходу особи, яка проживає на окупованій території та не підтримує зв'язок із членами родини; 4) сприяння розвитку транспортної інфраструктури в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 5) забезпечення логістики; 6) підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості держави. Заходи організаційно-правового характеру мають передбачати: 1) внесення змін та доповнень до ст. 289 КК України, зокрема: перегляд видів покарань, які можуть бути призначені за незаконне заволодіння транспортним засобом, зокрема, якщо таке кримінальне правопорушення вчинено неповнолітніми особами; доповнення норми кваліфікуючою ознакою – вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; вирішення питання щодо доцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом кримінальним правопорушенням, що посягає на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також можливості віднесення такого діяння до кримінальних правопорушень проти власності; 2) зміну підходу до вирішення питання щодо доцільності застосування до неповнолітніх осіб звільнення від покарання та його відбування та віддання переваги за наявності підстав застосуванню мінімально репресивного покарання (це може бути реалізовано лише після доповнення санкцій ст. 289 КК України альтернативними наявним видами покарань, які можуть бути застосовані до неповнолітніх осіб); 3)

удосконалення діяльності суб'єктів, повноваження яких передбачають запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

До віктимологічних заходів запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами доцільно віднести: 1) посилення меж кримінально-правового захисту майнових прав громадян; 2) запровадження програм, скерованих на корекцію віктимної поведінки з метою усунення факторів, які можуть спричинити вторинну віктимізацію; 3) внесення змін до програм закладів середньої освіти шляхом доповнення їх стислим курсом віктимології, а також основами правової освіти; 4) популяризація у медіа інформації щодо правил безпечної поведінки, а також найбільш типових способів вчинення кримінальних правопорушень та ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки; 5) розширення переліку послуг страхових компаній, а також кола страхових випадків, пов'язаних із рухомим майном. До індивідуально-профілактичних заходів запобігання кримінальним правопорушенням доцільно віднести: 1) удосконалення інституту відновлювального правосуддя з метою надання можливості неповнолітньому кримінальному правопорушнику відпрацювати суспільно небезпечну подію спільно із жертвою; 2) удосконалення інституту пробації, що надасть можливість забезпечити індивідуальний підхід до формування системи перевиховання неповнолітнього кримінального правопорушника; 3) удосконалити порядок обрання обов'язків, які покладає суд на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням; 4) визначення причин, факторів та чинників, які детермінували кримінально протиправну поведінку неповнолітньої особи та формування персоналізованого переліку заходів, скерованих на їх витіснення, зокрема із залученням родини та найближчого оточення (за умови, якщо вони мають позитивний вплив на дитину).

**Ключові слова:** кримінальне правопорушення, кримінальна відповідальність, запобігання, незаконне заволодіння, транспортний засіб,



неповнолітні, кримінальне законодавство, кримінологічна характеристика, криміналізація, детермінанти, жертва, віктимологічні заходи запобігання.

## SUMMARY

*Germanov S.A.* Criminological characteristics and prevention of illegal possession of vehicles committed by minors. – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for obtaining the degree of doctor of philosophy in specialty 081 - Law. - Donetsk State University of Internal Affairs of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Kropyvnytskyi. - 2024.

The dissertation provides a criminological characterization of the illegal possession of vehicles committed by a minor, as well as offers and recommendations aimed at improving national criminal legislation and criminological practice to prevent such criminal offenses under ordinary and special legal regimes.

It is proved that in most cases the definition of social conditioning precedes the process of criminalization of an illegal act, since only a socially conditioned illegal act can be criminalized. The content of the social conditioning of a criminal offense is formed by a complex of factors that indicate the need for additional protection of certain social relations. The social conditioning of the criminal law ban and criminal liability for committing a criminal offense reproduces the social and preventive function of criminal legislation, and also lays the foundation for the formation of criminal law policy. In most cases, the process of determining the social conditioning of criminal responsibility includes the establishment of retrospective, social, regulatory, institutional, and criminological factors of criminal prohibition.

It was determined that through the prism of social factors of criminalization and social conditioning of the criminal law ban, the real object of illegal possession of a vehicle is reproduced. Normative factors of the social conditioning of the criminal law ban on illegal possession of a vehicle are directly related to the need to strengthen the capacity of the relevant legislative acts to regulate public relations in the field of road traffic and its safety. At the same time, such legislative acts do not correlate with the content of the disposition of Part 1 of Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine, due to the fact that such a criminal offense creates only formal

grounds for believing that the illegal possession of a vehicle can negatively affect the safety of road traffic and the operation of vehicles. The lack of correlation between the norm of criminal law and other legislative acts in this area reduces the practical effectiveness and efficiency of criminal legislation, moreover, the incorrect definition of the direct object of a criminal offense often results in the determination of sanctions that are unable to ensure the ability of criminal law to prevent socially dangerous acts.

It is summarized that the direct object of the criminal offense provided for in Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine are social relations that ensure the safety of road traffic of mechanical transport, as evidenced by the location of the norm in Chapter XI of the Criminal Code of Ukraine "Criminal offenses against traffic safety and operation of transport". The analysis of judicial practice and trends in legislative work provided the basis for providing additional arguments in favor of the doctrinal position regarding the impracticality of considering the illegal possession of a vehicle as a criminal offense against the safety of traffic and operation of the vehicle. The objective side of the criminal offense provided for in Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine is expressed in the illegal possession of a vehicle as a deliberate, with any purpose of unlawful seizure of a vehicle by any means from the owner or user against their will. Most of the problematic issues are in the area of distinguishing possession of a vehicle by deception and fraud, as well as the criminal offense provided for in Art. 191 of the Criminal Code of Ukraine. Taking into account the above, it is proposed to make changes and additions to Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine.

It was determined that based on the construction of Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine, it can be concluded that the legislator allows the illegal possession of a vehicle for any purpose and motive. Court practice shows that the percentage of such criminal offenses committed for the purpose of taking possession of a vehicle with its subsequent use as an instrument of criminal offenses is quite significant. In this regard, courts in most cases do not impose additional punishment in the form of

confiscation of property. This calls into question the expediency of providing for such punishment in the sanctions of Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine.

It has been proven that the current state of illegal possession of vehicles in general and of minors in particular is characterized by the following features: 1) the immediate object of the criminal offense provided for in Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine leads to the disregard of this act during the formation of a strategy for the prevention of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport; 2) in the vast majority, minors commit illegal possession of privately owned vehicles (96.8%); 3) the vast majority of minors commit illegal possession of a vehicle by secret theft (65.1%); 4) illegal possession of vehicles make up approximately one fourth of the total number of criminal offenses against traffic safety and operation of transport (23.1%), which, taking into account the actual property nature of such an illegal act, creates a false impression of a significant percentage of socially dangerous acts, related to violations of traffic rules; 5) the state of committing illegal possession of a vehicle by minors can be considered consistently satisfactory, which is due to the relatively small number of cases when the subject of such a criminal offense is a person under the age of 18 (4,4). At the same time, this can also be explained from the point of view of minors' lack of driving skills, which makes it impossible to realize the criminally illegal intent to commit an act, provided for in Article 289 of the Criminal Code of Ukraine (in the absence of complicity).

It was noted that the current state of criminally illegal activities of minors remains consistently unsatisfactory, which is due to a number of factors, the main of which is the lack of proper criminal-legal and criminological protection of certain social relations. Illegal possession of vehicles is one of the common types of criminal offenses committed by teenagers. This state of affairs can be explained both by economic and political instability, and by other unfavorable reasons and conditions.

It is argued that the content of the personality structure of a criminal offender is often connected/correlated with the algorithm for the implementation of criminally illegal intent and the components that form the mechanism of criminally

illegal behavior. Certain characteristics of a criminal offender are determined by the specifics of criminal legislation and the practice of its interpretation. This forms an additional argument in favor of the opinion that it is inappropriate to consider the existence of a typical portrait of a criminal offender, in particular, and one that is differentiated by types of socially dangerous acts.

It was determined that the typical criminologically significant personality traits of a minor criminal offender who commits illegal possession of a vehicle should include the following: a man (98.8%), aged 16-17 years (11.5%), has a basic general secondary education (64.5%), is a college/gymnasium student (42.1%), raised in a family with one parent (38.3%), able-bodied, but does not work (29.2%). committed a criminal offense while intoxicated (89.3%); committed the act in complicity with an adult (22.1%). It is characterized by unsatisfactory upbringing, the absence of a formed complex of moral and ethical values.

It has been proven that at the current stage, it is expedient to include: 1) normalization of modern measures of legal regulation of economic relations among general social measures to prevent illegal possession of vehicles by minors; 2) improvement of directions for ensuring the macro-financial stability of Ukraine under the conditions of the special legal regime of martial law; 3) the development of complex strategic documents aimed at eliminating the determinants of crime caused by the military aggression of the Russian Federation against Ukraine; 4) ensuring the reorientation of the national economy, studying the demand for professions and promoting personnel retraining; 5) development of educational infrastructure, popularization of military and patriotic training; 6) strengthening of social protection of low-income families and families in which a child is raised by one of the parents; 6) establishment of a procedure for comprehensive examination of motor vehicles and registration documents accompanying them by the Expert Service during re-registration of transport; 7) revision of the provisions of the Law of Ukraine dated 10.20.1998 No. 194-XIV "On the functioning of the unified transport system of Ukraine in a special period" for compliance with the modern military-political situation and ensuring the protection of property rights within the

framework of the functioning of the unified transport system both in general and in the conditions actions of the special legal regime of martial law; 8) provision of criminological examination of legislative and other normative legal acts in the field of safety of vehicles and road traffic.

Special criminological prevention of illegal possession of a vehicle should include measures of a socio-economic and organizational and legal nature. Socio-economic prevention of such criminal offenses should involve solving such urgent problems as: 1) normalization of provisions concerning the rights and duties of internally displaced persons by improving the process of training and retraining with the aim of acquiring new professions for them, as well as strengthening control over cases discrimination by employers on any grounds, which manifested itself in an unreasoned refusal of employment; 2) increasing the level of social protection for children raised in single-parent families, especially in terms of simplifying/automating the mechanism for receiving social assistance; 3) improvement of the social program of assistance to low-income families, by defining clear limits (size) of such assistance and developing a mechanism for establishing the fact that family members live together and receive official income, as well as excluding from the calculation of income a person who lives in the occupied territory and does not maintains contact with family members; 4) promoting the development of transport infrastructure under the conditions of the special legal regime of martial law; 5) provision of logistics; 6) increasing the competitiveness and investment attractiveness of the state. Measures of an organizational and legal nature should include: 1) amendments and additions to Art. 289 of the Criminal Code of Ukraine, in particular: revision of the types of punishments that can be imposed for illegal possession of a vehicle, in particular, if such a criminal offense is committed by minors; supplementing the norm with a qualifying feature - committing illegal possession of vehicles under the conditions of the special legal regime of martial law; solving the question of the feasibility of considering the illegal possession of a vehicle a criminal offense that affects the safety of road traffic and the operation of the vehicle, as well as the possibility of classifying such an act as a criminal offense

against property; 2) changing the approach to solving the question of the expediency of applying exemption from punishment to minors and serving it and giving preference, if there are reasons, to the application of a minimally repressive punishment (this can be implemented only after adding the sanctions of Article 289 of the Criminal Code of Ukraine with alternative existing types of punishments that can be applied to minors); 3) improvement of the activities of entities whose powers provide for the prevention of criminal offenses against traffic safety and the operation of transport.

Victimological measures to prevent the illegal possession of vehicles by minors should include: 1) strengthening the limits of criminal law protection of citizens' property rights; 2) introduction of programs aimed at correcting victim behavior in order to eliminate factors that can cause secondary victimization; 3) making changes to the programs of secondary education institutions by supplementing them with a short course on victimology, as well as the basics of legal education; 4) popularization of information in the media about the rules of safe behavior, as well as the most typical ways of committing criminal offenses and the role of the victim in the mechanism of criminally illegal behavior; 5) expansion of the list of services of insurance companies, as well as the range of insurance cases related to movable property. Individual preventive measures for the prevention of criminal offenses should include: 1) improvement of the institution of restorative justice in order to provide an opportunity for a minor criminal offender to work out a socially dangerous event together with the victim; 2) improvement of the institution of probation, which will provide an opportunity to ensure an individual approach to the formation of a system of re-education of a juvenile criminal offender; 3) to improve the procedure for selecting duties that the court assigns to a person released from serving a probationary sentence; 4) determination of the causes, factors and factors that determined the criminally illegal behavior of a minor and the formation of a personalized list of measures aimed at their displacement, in particular with the involvement of the family and the closest environment (provided that they have a positive impact on the child).

**Key words:** criminal offense, criminal liability, prevention, illegal possession, vehicle, minors, criminal legislation, criminological characteristics, criminalization, determinants, victim, victimological prevention measures

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:*

1. Германов С.А. Окремі детермінанти, що впливають на вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Правовий часопис Донбасу / Law journal of Donbass*. № 3(80). 2022. С. 33-36.
2. Германов С.А. Соціально-економічні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. № 2. 2023. С. 144-149.
3. Германов С.А. Особливості кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом за ознаками об'єктивної сторони кримінального правопорушення. *Правові новели*. № 22 том 2. 2024. С. 93-101.
4. Karchevskyi M., Losych S, Germanov S. Socialization of artificial intelligence and transhumanism: legal and economic aspects. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 9 No. 1, 2023.P. 61-70 (Особистий внесок здобувача: розглянуто способи застосування штучного інтелекту в межах спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням, вчиненим неповнолітніми).

*які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

1. Германов С.А. Стан кримінально протиправної діяльності неповнолітніх в частині незаконного заволодіння транспортними засобами в



Україні. *Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії*: збірник матеріалів II Міжнародної науково–практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 року). Кропивницький, 2022. С. 492-495

2. Германов С.А. Віктимологічні детермінанти незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми в Україні. *Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Кропивницький, 19 квітня 2024 року). Кропивницький: ДонДУВС, 2024. С. 1033-1036

3. Германов С.А. Соціально-демографічні ознаки особи неповнолітнього, який вчинив незаконне заволодіння транспортним засобом. *Актуальні питання розвитку юридичної науки в період воєнного стану* : міжнародна науково-практична конференція. Науково-дослідний інститут публічного права, 17 травня 2024 р. – Львів – Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 196-199

## З М І С Т

<b>ВСТУП .....</b>	<b>19</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ НЕПОВНОЛІТНІМИ В УКРАЇНІ.....</b>	<b>31</b>
1.1. Соціальна обумовленість заборони незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми в Україні.....	31
1.2. Кримінально-правова характеристика та особливості кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом.....	49
1.3. Особливості покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом.....	68
Висновки до 1 розділу .....	87
<b>РОЗДІЛ 2. КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ, ЩО ВЧИНЯЄТЬСЯ НЕПОВНОЛІТНІМИ В УКРАЇНІ.....</b>	<b>92</b>
2.1. Стан і тенденції незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні.....	92
2.2. Детермінанти, що впливають на вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.....	111
2.3. Характеристика неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні.....	123
Висновки до 2 розділу.....	140
<b>РОЗДІЛ 3. ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ВЧИНЕННЮ НЕПОВНОЛІТНІМИ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ.....</b>	<b>144</b>
3.1. Загальносоціальні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.....	144
3.2. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.....	164
3.3. Віктимологічні та індивідуально-профілактичні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.....	181
Висновки до 3 розділу.....	197
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>201</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>210</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>232</b>

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Удосконалення кримінально-правової політики та розвиток її складових елементів є основним завданням, котре має бути скероване на запобігання кримінальним правопорушенням. В умовах активного реформування законодавства, зумовленого потребами воєнного стану, кримінальне законодавство також не залишається у статиці, що підтверджується низкою змін та доповнень, внесених з моменту початку повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну. Водночас необхідно також відмітити і те, що окремі види кримінальних правопорушень майже не зазнали законодавчого перегляду, що негативним чином вплинуло на їх кількісно-якісний показник. Одним із таких діянь є кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України – незаконне заволодіння транспортним засобом. Особливі криміногенні загрози утворюються, коли таке діяння вчинено неповнолітніми особами.

Створення належного механізму запобігання кримінальним правопорушенням передбачає забезпечення сукупності заходів, здатних здійснювати комплексний вплив на всі існуючі фактори та чинники. У цьому контексті актуалізується кримінологічне запобігання, яке передбачає можливість обирати заходи загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального характеру. Проте неправильно визначений законодавцем об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України якісно знизив ефективність превенції у цій частині. Зокрема це також пов'язано із тим, що засобами кримінального права, викладеними у санкціях до ст. 289 КК України запобігти вчиненню цього діяння саме неповнолітніми особами майже неможливо через відсутність альтернативних видів покарань, необґрунтовані їх межі тощо. Вказане також підтверджується і проаналізованими статистичними даними та відповідною судовою практикою щодо кримінальних проваджень, розпочатих за фактом вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами.

Необхідно відмітити, що в останні роки увага кримінальному правопорушенню, передбаченому ст. 289 КК України вченими майже не приділяється. Більшість праць присвячені розв'язанню проблем загального запобігання ювенальній кримінально протиправній діяльності, а також незаконному заволодінню транспортними засобами повнолітніми особами. Запобігання кримінальним правопорушенням, пов'язаним із незаконним заволодінням транспортними засобами, а також кримінальним правопорушенням неповнолітніх осіб стало предметом дослідження таких учених як В.М. Бурдін, С.С. Вітвіцький, Т.О. Гончар, О.П. Горох, Д.В. Горшков, А.О. Данилевський, Ю.О. Данилевська, О.М. Джужа, О. О. Дудоров, К.Б. Дудорова, В. В. Ємельяненко, В. А. Звіряка, С. О. Колб, Н.М. Крестовська, О.М. Литвинов, В.А. Мисливий, Р.О. Мовчан, Є.С. Назимко, Т.І. Пономарьова, О.П. Рябчинська, М.О. Свірін, М.О. Семенишин, О.Л. Христов, С.В. Черкасов, Н.С. Юзікова та інші. Проте, не дивлячись на низку важливих для наук кримінально-правового циклу результатів, отриманих у роботах вказаних учених, варто відмити окремі теоретичні та практичні питання, які залишаються відкритими для дискусії: 1) відсутність унормованого порядку застосування різнорівневого запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, що вчиняється неповнолітніми особами; 2) прогалини у кримінальному законодавстві, які знижують ефективність ст. 289 КК України для застосування до неповнолітніх осіб; 3) відсутність напрямів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами як взагалі, так і неповнолітніми особами зокрема у стратегічних документах, скерованих на протидію злочинності та удосконалення діяльності органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони.

Отже, наведене вище і зумовило обрання теми дисертаційного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційне дослідження проведено відповідно до Комплексного стратегічного плану реформування органів правопорядку як частини сектору

безпеки і оборони України на 2023-2027, затвердженого Указом Президента від 11 травня 2023 року № 273/2023, Національної стратегії реформування системи юстиції щодо дітей на період до 2023 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1027–р., Стратегії національної безпеки України «Безпека людини – безпека країни», затвердженої Указом Президента України від 14 вересня 2020 року №392, Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 5 серпня 2020 року №695.

Тема дисертаційного дослідження обрана в межах пріоритетних тематичних напрямів наукових досліджень і науково-технічних розробок на період до 31 грудня року, наступного після припинення або скасування воєнного стану в Україні, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.04.2024 № 476; Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2020-2024 роки, затвердженої Наказом МВС України від 11.06.2020 № 454; Тематики наукових досліджень і науково-технічних (експериментальних) розробок на 2025-2029 роки, затвердженої Наказом МВС України від 21.05.2024 № 326; Плану наукової роботи Міністерства внутрішніх справ України на 2024 рік, затвердженого наказом МВС України від 28 грудня 2023 року № 1082. Дисертацію виконано в межах науково-дослідної теми Донецького юридичного інституту МВС України «Протидія кримінальним правопорушенням на території проведення ООС (Операції об'єднаних сил)» на 2020-2024 рр. (номер державної реєстрації 0120U105580).

Тему дисертаційного дослідження затверджено Вченою радою Донецького державного університету внутрішніх справ 22 грудня 2021 року (протокол № 6).

**Мета і завдання дослідження.** *Метою* роботи є здійснення кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами, яке вчиняється неповнолітньою особою, а також надання пропозицій та рекомендацій, скерованих на удосконалення національного

кримінального законодавства та кримінологічної практики щодо запобігання таким кримінальним правопорушенням в умовах звичайного та особливих правових режимів.

Для досягнення поставленої мети передбачено вирішення таких *завдань*:

- з'ясувати та доопрацювати фактори соціальної обумовленості криміналізації незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняється неповнолітніми;
- визначити кримінально-правову характеристику незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняється неповнолітніми;
- проаналізувати особливості покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом, вчиненого неповнолітніми;
- дослідити стан та тенденції незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняється неповнолітніми;
- визначити детермінанти, що впливають на вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами;
- охарактеризувати неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами;
- дослідити та доопрацювати загальносоціальні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами;
- проаналізувати та удосконалити заходи спеціально-кримінологічного запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами;
- охарактеризувати та доопрацювати віктимологічні та індивідуально-профілактичні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами;
- запропонувати зміни та доповнення до національного кримінального законодавства в частині кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами та напрями удосконалення кримінологічної практики у цій частині.

*Об'єкт дослідження* – суспільні відносини у сфері протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

*Предмет дослідження* – кримінологічна характеристика та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми.

**Методи дослідження.** У дисертаційному дослідженні використано комплекс загальнонаукових та спеціально-наукових методів, заснованих на діалектичному підході та обраних відповідно до мети та завдань дисертації. За допомоги загальнонаукових методів в роботі розглянуто та уточнено загальний зміст концептуальних питань запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, вчиненому неповнолітніми особами (розділи 1-3).

*Спеціально-наукові методи правової науки* було використано з метою надання диференційованої та поглибленої оцінки об'єкту та предмету дослідження, а саме: *історико-правовий метод* надав можливість розглянути розвиток кримінального законодавства щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами (розділ 1); *логіко-семантичний та формально-логічний методи* – для аналізу понятійно-категоріального апарату, визначення особливостей організаційно-правових засад запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, вчиненому неповнолітніми особами (розділи 1, 3); *метод структурно-функціонального аналізу* – для дослідження особливостей використання заходів запобігання у правоохоронній діяльності щодо здійснення кримінальних проваджень, розпочатих за фактами незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми особами (розділ 3); *догматичний* – для аналізу кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми особами (розділ 2); *метод контент-аналізу* дав змогу опрацювати матеріали судової практики за окремими ознаками складу кримінального

правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України (всі розділи); *метод системного аналізу* дозволив охарактеризувати прогалини національного кримінального законодавства в частині кримінальної відповідальності та покарання неповнолітніх за незаконне заволодіння транспортними засобами (розділ 1); *статистичний метод* дозволив проаналізувати зібрані емпіричні дані, а також офіційну статистичну звітність (розділи 1–3).

*Емпіричну базу дослідження* становлять результати вивчення матеріалів 196 кримінальних проваджень (за 2019–2024 рр.) за ст. 289 КК України; статистичні та аналітичні дані Офісу Генерального прокурора, МВС України, Національної поліції України; слідча, прокурорська та судова практика.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що дисертація є одним із перших в Україні комплексним монографічним дослідженням, в якому здійснено кримінологічну характеристику незаконного заволодіння транспортними засобами, яке вчиняється неповнолітньою особою, а також надано пропозиції та рекомендації, скеровані на удосконалення національного кримінального законодавства та кримінологічної практики щодо запобігання таким кримінальним правопорушенням в умовах звичайного та особливих правових режимів. У роботі виявлено та обґрунтовано сукупність нових для наук кримінально-правового циклу концептуальних положень, висновків і рекомендацій, зокрема:

*вперше:*

– на підставі аналізу судової практики та статистичних даних правоохоронних органів доведено доцільність в межах спеціально-кримінологічного запобігання обмежити випадки застосування до неповнолітніх осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортними засобами, звільнення від покарання з випробуванням;

– визначено кримінологічні тенденції щодо кількісно-якісних параметрів незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні в умовах воєнного стану та після його припинення:



1) потенційна загроза збільшення кількості латентних кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України через тимчасову окупацію окремих територій України та активні бойові дії; 2) зменшення вікової категорії неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні; 3) потенційне збільшення кількості випадків повторного вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом через незначну ефективність санкцій, передбачених за таке кримінальне правопорушення, що може призводити до інтенсифікації криміногенних загроз; 4) зниження якості кримінально-правової політики, зумовлене відсутністю статистичної інформації щодо вчинення таких кримінальних правопорушень особами з 14 до 16 років (ч. 1 ст. 289 КК України);

– на підставі аналізу судової практики в межах об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України, виявлено випадки неоднозначного тлумачення норм кримінального законодавства, що призводить до помилок під час його застосування. Доведено, що більшість проблемних питань знаходяться у площині розмежування заволодіння транспортним засобом шляхом обману та шахрайства, а також кримінального правопорушення, передбаченого ст. 191 КК України;

– доведено доцільність уточнення часових меж для застосування спеціальної підстави для звільнення від кримінальної відповідальності, передбаченої ч. 4 ст. 289 КК України;

– на підставі проведеного дослідження запропоновано зміни та доповнення до кримінального законодавства України: 1) викласти санкції, передбачені ст. 289 КК України таким чином: ч. 1 ст. 289 КК: карається штрафом від двох тисяч до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до трьох років; ч. 2 ст. 289 КК України: караються обмеженням волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк зі штрафом від двохсот п'ятдесяти до семисот п'ятдесяти неоподатковуваних

мінімумів доходів громадян або без такого; ч. 3 ст. 289 КК України: караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми до років зі штрафом від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або без такого; 2) ч. 1 ст. 289 КК України викласти у такій редакції: 1. Викрадення, привласнення, вимагання транспортного засобу чи заволодіння ним шляхом шахрайства – карається... ; ч. 4 ст. 289 КК України викласти в такій редакції: 4. Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вона до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.

*удосконалено:*

– типові кримінологічно значущі ознаки особи неповнолітнього кримінального правопорушника, який вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом: чоловік (98,8 %), віком 16-17 років (11,5 %), має базову загальну середню освіту (64,5 %), є учнем коледжу/гімназії (42,1 %), виховується у родині з одним із батьків (38,3 %), працездатний, але не працює (29,2 %); вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (89,3 %); вчинив діяння у співучасті із дорослим (22,1 %). Характеризується незадовільним вихованням, відсутністю сформованого комплексу морально-етичних цінностей;

– характеристику стану незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та неповнолітніми зокрема, яка визначається такими особливостями: 1) не у повній мірі обґрунтований об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України призводить до ігнорування цього діяння під час формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) у переважній більшості неповнолітніми вчиняється незаконне заволодіння транспортними засобами приватної власності (96,8 %); 3) у переважній більшості неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння

транспортним засобом шляхом таємного викрадення (65,1 %); 4) незаконне заволодіння транспортними засобами складають приблизно одну четверту від загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (23,1 %), що, із урахуванням фактичного майнового характеру такого протиправного діяння створює неправдиве уявлення про значний відсоток суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху; 5) стан вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми можна вважати стабільно задовільним, що зумовлено відносно незначну кількість випадків, коли суб'єктом такого кримінального правопорушення є особа до 18 років (4,4 %). Водночас це також може бути пояснено з точки зору відсутності у неповнолітніх навичок керування транспортними засобами, що унеможливорює реалізацію кримінально протиправного умислу на вчинення діяння, передбаченого ст. 289 КК України (за відсутності співучасті);

– аргументи на користь необхідності приведення у відповідність ст. 289 КК України більшості норм, якими встановлено кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення проти власності шляхом визначення кваліфікуючою ознакою вчинення такого діяння специфічну обстановку – умови воєнного стану. За такого підходу було б дотримано кримінологічні фактори соціальної обумовленості вторинної пеналізації незаконного заволодіння транспортним засобом;

– типологію жертв незаконного заволодіння транспортними засобами, вчиненого неповнолітніми: 1) пасивний тип – жертви, які зумовили вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України ігноруванням правил безпечної поведінки та захисту особистого майна (відчинені двері, відсутність сигналізації та засобів забезпечення безпеки транспортного засобу тощо); 2) умовно-пасивний – жертви, які забезпечили засоби захисту безпеки транспортного засобу, але за певних обставин на передкримінальній стадії їх проігнорували (не зачинили автомобіль, не поставили на сигналізацію тощо); 3) випадковий тип – жертви, які здійснили

всі заходи, спрямовані на забезпечення безпеки транспортного засобу, але кримінальне правопорушення відбулось поза межами їх віктимної поведінки (кримінальний правопорушник проігнорував сигналізацію, примусово відчинив двері, проігнорував засоби контролю на стоянках, які охороняються тощо).

*набули подальшого розвитку:*

– аргументи на користь позиції щодо недоцільності вважати незаконне заволодіння транспортними засобами кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Доведено, що проблема у визначенні об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України зумовлено суто історичними факторами, зокрема: 1) відсутністю протягом тривалого часу спеціальної норми, яка б встановлювала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, що створювало потребу у застосуванні аналогії закону шляхом обрання іншої статті, диспозиція якої описувала схожий склад кримінального правопорушення (хуліганство, крадіжка тощо); 2) розуміння суспільної небезпечності такого діяння зумовленої не посяганням на майнові права, а приведенням у рух чужого транспортного засобу, що має потенційну небезпеку для дорожнього руху; 3) відсутністю достатнього інтересу радянської держави до посилення захисту права власності громадян;

– теоретичні підходи до визначення віктимологічних детермінант незаконного заволодіння транспортним засобом: 1) відсутність ефективного кримінально-правового механізму забезпечення захисту інтересів власників транспортних засобів; 2) відсутність налагодженого механізму зниження рівня латентності незаконного заволодіння транспортними засобом, зумовленої віктимною поведінкою потерпілих; 3) ігнорування власниками заходів безпечного утримання транспортних засобів, що спрощує реалізацію протиправного умислу на незаконне заволодіння транспортним засобом; 4) відсутність унормованої судової практики щодо оцінки шкоди за умови повернення неушкодженого транспортного засобу потерпілому; 5) відсутність

унормованої судової практики щодо ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки кримінального правопорушника та моменту закінчення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України у випадках, коли є факт добровільної передачі транспортного засобу у тимчасове користування.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що матеріали дослідження використовуються у:

– *законотворчій діяльності* – під час удосконалення законодавчих та інших нормативно-правових щодо запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а також суспільно небезпечних діянь проти власності;

– *науково-дослідній сфері* – для подальшого вивчення теоретико-прикладних та правових проблем протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту, суспільно небезпечним діянням проти власності та злочинності неповнолітніх в Україні (акт впровадження у науково-дослідну діяльність Донецького державного університету внутрішніх справ від 02.07.2024);

– *правозастосовній діяльності* – для розроблення й удосконалення нормативно-правових актів, підготовки науково-практичних, науково-методичних та методичних рекомендацій, цільових програм (планів) та стратегій з питань протидії кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту, суспільно небезпечним діянням проти власності та злочинності неповнолітніх в Україні;

– *освітньому процесі* – під час підготовки навчально-методичних комплексів з кримінального права та кримінології, а також у системі підвищення кваліфікації працівників правоохоронних органів України (акт впровадження в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ від 02.07.2024).

**Апробація матеріалів дисертації.** Результати дослідження було презентовано та обговорено на всеукраїнських науково-практичних заходах:

«Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії:» (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 р.), «Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни» (м. Кропивницький, 19 квітня 2024 р.), «Актуальні питання розвитку юридичної науки в період воєнного стану» (м. Львів – Торунь, 17 травня 2024 р.).

**Публікації.** Основні положення та висновки дослідження, що сформульовані в дисертації, відображено у семи наукових публікаціях, серед яких 3 статті у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових з юридичних наук, 1 стаття – у виданні, проіндексованому у наукометричній базі Web of Science Core Collection, 3 тези доповідей на всеукраїнських науково-практичних заходах.

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається з анотацій, вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (192 найменування на 21 сторінці) та 2 додатків (6 сторінок). Повний обсяг дисертації становить 237 сторінок, з них основного тексту – 191 сторінка.

# **РОЗДІЛ 1. ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННЮ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ НЕПОВНОЛІТНІМИ В УКРАЇНІ**

## **1.1. Соціальна обумовленість заборони незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми в Україні**

Криміналізація та декриміналізація суспільно небезпечного діяння є складним законотворчим процесом, обумовленим тенденціями розвитку держави та суспільства, а також політико-економічними та соціальними процесами, які в них відбуваються. Більшість видів кримінальних правопорушень, які передбачені у чинному кримінальному законодавстві України є результатом феномену наступності у праві та частковим збереженням традиційного підходу до розбудови кримінально-правової політики. Водночас не можна також залишити поза увагою той факт, що збереження окремих суспільно небезпечних діянь без визначення їх актуальності може також призводити до часткової статичності Особливої частини КК України – виникнення мертвих норм, які не декриміналізуються. Отже, наведене свідчить про те, що вивчення соціальної обумовленості кримінальної відповідальності за вчинення кожного окремого кримінального правопорушення є важливим з точки зору впорядкування правотворчої діяльності в Україні. Не є виключенням і соціальна обумовленість кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом неповнолітніми в Україні.

На сьогоднішній день в доктрині кримінального права відсутній єдиний підхід до розуміння сутності та змісту поняття «соціальна обумовленість кримінальної відповідальності» та «криміналізація», а також щодо можливості їх ототожнення. Так, О.О. Пащенко надає такі власні міркування щодо підходів до розуміння сутності поняття «соціальна обумовленість» у кримінальному праві: 1) у кримінально-правовій доктрині слід виділяти: а)

соціальну обумовленість кримінальної відповідальності за певний вид діянь (або соціальну обумовленість їх кримінально-правової заборони, іноді навіть використовують зворот «соціальна обумовленість криміналізації»); б) соціальну обумовленість певного закону про кримінальну відповідальність (тобто конкретної норми КК). Іноді ще пишуть про соціальну обумовленість певного виду злочину, але це вже питання кримінології, бо стосується причин і умов, які пояснюють існування в суспільстві певних негативних (небезпечних) діянь; 2) «соціальна обумовленість кримінальної відповідальності» за діяння певного виду – поняття вужче за «соціальну обумовленість певного закону про кримінальну відповідальність», оскільки друге охоплює ще також вимоги законодавчої техніки (тобто вони співвідносяться як частка і ціле); 3) поняття «соціальна обумовленість закону про кримінальну відповідальність» може бути використано для характеристики усіх видів відповідного закону (кримінально-правових норм), а «соціальна обумовленість кримінальної відповідальності» може бути встановлена лише до норм-заборон. У цьому аспекті аналізовані поняття також співвідносяться як ціле та його частина; 4) можна вести мову і про соціальну обумовленість кримінального права, тобто розглядати, навіщо така галузь права потрібна в суспільстві. Це робиться навіть на рівні навчальної дисципліни [171, с. 3], а також соціальну обумовленість права в цілому (тобто обґрунтування того, чому певні суспільні відносини регулюються саме правовими нормами, а не якимись іншими засобами) – ці поняття перебувають на вищому рівні ієрархії порівняно з «соціальною обумовленістю закону про кримінальну відповідальність (кримінально-правових норм)», а тим паче із «соціальною обумовленістю кримінальної відповідальності» за діяння певного виду (соціальною обумовленістю кримінально-правової заборони певних діянь). Предметом нашого дослідження є соціальна обумовленість закону про кримінальну відповідальність, яку варто визначати як сукупність обставин, яким він має відповідати [135, с. 143-144]. У більшості випадків вчені ототожнюють зміст соціальної обумовленості кримінальної відповідальності



та заборони із підставами та принципами криміналізації протиправних діянь. Такий підхід є не у повній мірі аргументованим та правильним, оскільки поняття криміналізації є значно ширшим та включає в себе сукупність безумовних підстав, які свідчать про доцільність та своєчасність встановлення кримінально-правової заборони на вчинення певного діяння. Така сукупність підстав закладається у зміст принципів правотворчої діяльності, зокрема таких як необхідність та обґрунтованість. Отже принципи криміналізації діяння взаємопов'язані із принципами правотворчої діяльності. Водночас соціальна обумовленість є лише частиною механізму криміналізації.

Вчений також вказує, що поняття «соціальна обумовленість» і «криміналізація» не є синонімами. Перше поняття, на відміну від другого, немає сенсу розуміти як процес і результат, а також розглядати його в динаміці й у статиці. Так само не існує широкого і вузького розуміння терміну «соціальна обумовленість», що є характерним для криміналізації. Питання про те, який із зазначених термінів є більш вдалим, виглядає не зовсім коректним, оскільки воно пов'язане з оцінкою двох різних юридичних феноменів. Про криміналізацію слід вести мову, коли йдеться про суспільно небезпечні діяння (негативні для суспільства явища об'єктивної дійсності), а соціальна обумовленість стосується вже не діянь, а закону про кримінальну відповідальність. Тому, ведучи мову про нього (або про кримінально-правові норми) використовувати термін «криміналізація», на думку вченої, є недоречним. Хоча за великим рахунком і сама криміналізація є соціально обумовленою [135, с.144]. У більшості випадків визначення соціальної обумовленості передуює процесу криміналізації протиправного діяння, оскільки виключно соціально обумовлене протиправне діяння може бути криміналізовано. У зв'язку із цим варто погодитись із позицією вченого щодо того, що сама криміналізація є соціально обумовленою. Зміст соціальної обумовленості кримінального правопорушення також утворюється комплексом факторів, які свідчать про необхідність додаткового захисту певних суспільних відносин.

В.К. Грищук вказує, що цінність кримінального закону як засобу соціального контролю проявляється, зокрема, тоді, коли він є крайнім засобом регулювання суспільних відносин. Виступаючи в ролі державного засобу контролю за суспільно значимою поведінкою особи, кримінальний закон відіграє значну роль у соціальній детермінації її поведінки. Норма кримінального закону містить у собі не просто варіант поведінки особи, а конкретне державне веління – дозвіл, заборону, зобов'язання, заохочення, контроль за дотриманням якого здійснюється компетентними державними органами. Вихід за межі тягне застосування з боку правоохоронних органів примусу, передбаченого законом. Отже, кримінальний закон залежно від ціннісної характеристики відповідних суспільних потреб та інтересів на рівні законодавця (як цінностей чи антицінностей) стимулює матеріалізацію одних (цінностей) або стає перепорою на шляху їх матеріалізації (антицінностей). У першому випадку він стимулює активність суб'єкта, а в другому – його пасивність. У цьому плані кримінальний закон має сприяти активізації прогресивних, корисних процесів і гальмуванню та нейтралізації негативних тенденцій у розвитку суспільства. Коли ж він гальмує прогресивні, корисні процеси, відстаючи від назрілих потреб та інтересів суб'єктів суспільних відносин, він набуває рис антицінності [60, с. 41]. Таким чином, соціальна обумовленість кримінально-правової заборони та кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення відтворює соціальну та запобіжну функцію кримінального законодавства, а також закладає підґрунтя для формування кримінально-правової політики. У більшості випадків процес визначення соціальної обумовленості кримінальної відповідальності включає в себе встановлення соціальних, нормативно-правових, інституційних та кримінологічних факторів кримінально-правової заборони. Водночас здається правильним такий перелік також доповнити ретроспективними факторами.

Відтак, ретроспективні фактори криміналізації незаконного заволодіння транспортним засобом уявляють собою збережені тенденції розвитку

кримінального законодавства в частині кримінальної відповідальності та покарання за безпеку руху та експлуатації транспорту. Необхідно відмітити, що позиція щодо збереження досліджуваного кримінального правопорушення у такому розділі також зумовлена історичним аспектом. Охорона безпеки руху транспорту кримінально-правовими заходами відома національному законодавцю ще із часів появи на території нинішньої України перших писемних нормативних актів, які встановлювали злочинність діяння. Можна виділити два етапи розвитку законодавчих конструкцій диспозицій кримінально-правових норм про порушення правил безпеки на транспорті, чинних на території колишньої України в різні часи. Для першого етапу характерні комбіновані (описово-бланкетні) диспозиції (наявність у диспозиції однієї норми як опису конкретного порушення безпеки руху, так і відсилання до нормативних актів, які встановлюють правила) – до 1922 р.; для другого етапу характерні бланкетні диспозиції (відсилання до інших нормативних актів, які встановлюють правила безпеки руху на транспорті) – з 1922 р. по теперішній час. Згідно зі ст. 12 короткої редакції «Руської правди» («Правди Ярослава»), часом появи якої вважають 10–30-і рр. XI ст., злочином вважалось незаконне користування чужим майном, особливо самовільна їзда на чужому коні [173, с. 56, 64] (цитовано за С.В. Бабаніним – С.Г.). На Запорізькій Січі у XVIII ст. поширеним був такий злочин, як конокрадство, яке, всупереч законодавству, розглядалось населенням як тяжкий злочин, через який траплявся й самосуд [173, с. 242] (цитовано за С.В. Бабаніним – С.Г.). Вищезазначені кримінально-правові норми, що були чинними на території України, охороняли суспільні відносини, близькі до тих, які зараз охороняє ст. 289 Кримінального кодексу України, що передбачає відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом [3]. Логічним висновком є те, що захист безпеки руху та експлуатації транспорту на первинних етапах становлення та розвитку української держави знаходився на примітивному рівні через такі об'єктивні фактори як відсутність механічного транспорту та унормованих правил дорожнього руху. Спроби

викрадення єдиного існуючого засобу переміщення – коней сприймалось скоріше як посягання на чуже майно або переслідування інших особистих мотивів. Проте у будь-якому випадку законодавець жодним чином не пов'язував таке кримінальне правопорушення саме зі створенням небезпечних умов пересування.

Б.А. Скибіцький вказує, що до прийняття Верховною Радою України ст. 215-3 Кримінального кодексу в кримінальному законодавстві не було спеціальної статті, яка передбачала би кримінальну відповідальність за угон автомобототранспортних засобів. Ця обставина змушувала слідство і суди протягом майже 30 років використовувати інститут аналогії закону. В одних випадках дії винних у незаконному заволодінні транспортних засобом кваліфікувалися як хуліганство, в інших – як крадіжка чи самоправство. Як хуліганство, коли злочин вчинявся з хуліганських мотивів (наприклад, група підлітків вирішила покататися на транспортному засобі); як крадіжка коли транспортний засіб звертався на користь винної особи (про звернення транспортного засобу на користь особи могло свідчити зміна кольору транспортного засобу, неповернення його протягом тривалого часу і т.д.); як самоправство, коли потерпілому від даного злочину заподіювалась значна шкода протиправними діями винної особи [180, с. 256]. Водночас необхідно відмітити, що джерела права майже не передбачають особливостей притягнення до кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом саме неповнолітніх осіб. Як видається, це можна пояснити з точки зору відсутності у дітей необхідних для керування транспортом (у будь-якому його розумінні) навичок, а також достатньої кількості таких прецедентів. Відсутність акцентуації уваги на неповнолітніх суб'єктах незаконного заволодіння транспортним засобом також мала певний вплив на визначення нижньої межі для настання кримінальної відповідальності за кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України – шістнадцять років.

Вчені також зауважують, що суттєвим недоліком у боротьбі з самовільним угоном транспортних засобів було і те, що судова практика йшла по шляху необґрунтовано широкого застосування до вказаних випадків закону про дрібне хуліганство. Така правова характеристика самовільного угону автотранспортних засобів не відображала реальний ступінь суспільної небезпеки цього злочину. Все це викликало численні і повністю обґрунтовані зауваження, а також призвело до фактичної безкарності осіб, які вчиняли подібні злочини. Хоча Кримінальний кодекс України 1960 року почав більш повніше врегульовувати використання транспортних засобів, але і в ньому не були вирішені всі питання кримінальної відповідальності за транспортні злочини [104, 35–38]. Уперше в Україні кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом було встановлено Указом Президії Верховної Ради України від 2 жовтня 1968 року за «...угоном автомобілів всіх видів, мотоциклів, тракторів або інших самохідних машин без мети їх крадіжки» і Кримінальний кодекс України був доповнений ст. 215-3: «Угон транспортних засобів». Таким чином, залежно від мети незаконного заволодіння транспортним засобом, злочин кваліфікувався як крадіжка або як угон [191, с. 16]. Згідно зі ст. 215-3 Кримінального кодексу України 1960 року, угоном називалося незаконне, умисне, відкрите або таємне заволодіння чужим транспортним засобом та використання за його прямим призначенням без ознак викрадення. Суспільна небезпечність угону транспортних засобів обумовлювалася неконтрольованим використанням джерел підвищеної небезпеки, що нерідко тягне за собою вчинення транспортних злочинів. Характерно, що ці злочини дуже часто вчинювали особи, які перебували у стані сп'яніння, були позбавлені або зовсім не мали прав на керування транспортними засобами, неповнолітні. Вони, як правило, не в змозі виконувати у сфері дорожнього руху необхідні функції керування транспортним засобом, особливо під час склад складної дорожньої обстановки. Основним безпосереднім об'єктом цього злочину називалися безпека руху та експлуатація транспорту, додатковими – здоров'я, життя

громадян та відносини власності [87, с. 44; 180, с. 257]. Водночас, як виходить із результатів аналізу праць вчених, проблема у визначенні безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України зумовлено суто історичними факторами, зокрема: 1) відсутністю протягом тривалого часу спеціальної норми, яка б встановлювала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, що створювало потребу у застосуванні аналогії закону шляхом обрання іншої статті, диспозиція якої описувала схожий склад кримінального правопорушення (хуліганство, крадіжка тощо); 2) розуміння суспільної небезпечності такого діяння зумовленої не посяганням на майнові права, а приведенням у рух чужого транспортного засобу, що має потенційну небезпеку для дорожнього руху; 3) відсутністю достатнього інтересу радянської держави до посилення захисту права власності громадян. Отже, саме ретроспективний фактор негативним чином вплинув на сучасну правотворчу роботу, наслідком чого стало збереження безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом безпеки руху та експлуатації транспорту.

Соціальні фактори криміналізації незаконного заволодіння транспортним засобом безпосередньо пов'язані із захистом майнових прав громадян. Виходячи із цього можна стверджувати, що саме *крізь призму соціальних факторів криміналізації та соціальної обумовленості кримінально-правової заборони відтворюється реальний об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом*. Основна проблема, яка виникає у цьому контексті полягає у правильному визначенні процесу набуття права власності на транспортний засіб та його безпосереднього володільця, який відповідатиме процесуальному статусу потерпілого у кримінальному провадженні.

У цьому контексті показовою є позиція Верховного Суду, відображена у постанові від 5 квітня 2023 року у справі № 911/1278/20, де вказано, що положеннями частини першої статті 334 ЦК України щодо переходу права власності на рухоме майно не передбачено в імперативному порядку, що право

власності на таке рухоме майно переходить до набувача транспортного засобу з моменту здійснення його державної реєстрації. Право власності на рухоме майно переходить до набувача відповідно до умов укладеного договору, що узгоджується з принципом свободи договору відповідно до статей 6, 627, 628 ЦК України. Якщо договором не передбачено особливостей переходу права власності у конкретному випадку шляхом вчинення певних дій, воно переходить з моменту передання транспортного засобу [154]. Проблема правильного встановлення власника транспортного засобу також часто утворює предмет касаційних скарг з боку сторони захисту та безпосередньо засуджених осіб.

Так, відповідно до постанови Верховного Суду від 15 лютого 2022 року (справа № 204/484/19), *06 серпня 2018 року у ОСОБА\_3 та ОСОБА\_2, які були раніше знайомі з ОСОБА\_5 та обізнані про його спосіб заробітку і наявність у нього майна у значній кількості у виді електронної, побутової та будівельної техніки, виник злочинний корисливий намір, спрямований на незаконне заволодіння майном ОСОБА\_5 шляхом його пограбування... 08 серпня 2018 року приблизно о 23:40, ОСОБА\_2, виконуючи роль пособника, з метою сприяння вчиненню злочину, на автомобілі «Ford Fiesta», державний номерний знак НОМЕР\_1, яким він користується, привіз ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4 до будинку АДРЕСА\_6, щоб не бути поміченим камерами відеоспостереження в районі будинку № 87, де мешкав ОСОБА\_5. Звідти ОСОБА\_3 разом із ОСОБА\_4, маючи при собі спортивні рюкзаки, в яких заздалегідь були підготовлені молотки, направились до будинку АДРЕСА\_5, а ОСОБА\_2 залишився їх чекати біля будинку АДРЕСА\_6. Продовжуючи злочинні дії, ОСОБА\_3, разом із ОСОБА\_4, маючи умисел на заволодіння чужим майном, 08 серпня 2018 року, приблизно о 23:50, зустрілися біля будинку № 87 за вказаною вище адресою з ОСОБА\_5, та відповідно до раніше встановлених домовленостей, ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4, зайшли разом з ОСОБА\_5 до його квартири АДРЕСА\_7 де, реалізуючи спільний план, почали зносити з різних кімнат квартири електроінструменти до вхідних дверей. Продовжуючи*

злочинні дії, ОСОБА\_3, з метою протиправного заволодіння майном ОСОБА\_5, діючи умисно, з корисливих мотивів, за попередньою змовою групою осіб з ОСОБА\_4, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, наслідки у вигляді смерті потерпілого, та, бажаючи їх настання, шляхом спричинення останньому великої кількості тілесних ушкоджень, використовуючи заздалегідь підготовлений металевий молоток кустарного виробництва, наніс потерпілому ОСОБА\_5 не менше 2 ударів в область лобової частини голови, від яких потерпілий ОСОБА\_5 впав на підлогу. В цей час ОСОБА\_4 завдав потерпілому, який лежав на підлозі, ще 2 удари молотком в область голови, після яких потерпілий перестав рухатися. Далі ОСОБА\_3 разом з ОСОБА\_4 обшукали квартиру ОСОБА\_5 та заволоділи: ... ключами та документами на автомобіль «Ford Mondeo», з іноземною реєстрацією, яким користувався ОСОБА\_5. В цей момент у ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4, виник злочинний умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене повторно, за попередньою змовою групою осіб. З цією метою ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4 знайденими в квартирі ключами відчинили автомобіль «Ford Mondeo» з іноземною реєстрацією, який знаходився у дворі будинку АДРЕСА\_5 та 09 серпня 2018 року о 01:25 заволоділи вказаним автомобілем та разом залишили місце. Засуджений не погоджується із кваліфікацією його дій за ч. 2 ст. 289 КК України, оскільки автомобіль було завезено на територію України громадянином Нігерії, яким потерпілий не є. Завезено в режимі тимчасового ввозу, без дозволу митного органу продано потерпілому, а це означає, що автомобіль кілька разів незаконно передавався з рук в руки, а тому потерпілий не є законним володільцем даного автомобіля [156]. Отже, основною підставою для формування касаційної скарги у цьому випадку було визначення засудженим та його захисником статусу потерпілого як основної ознаки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України.

Колегія суддів розцінила позбавленим процесуального змісту та правових наслідків твердження сторони захисту про те, що в даному випадку



не має місця незаконне заволодіння транспортним засобом засудженими в зв'язку з тим, що потерпілий не є ані власником автомобіля Форд Мондео, ані його законним володільцем. Не впливає на наявність складу злочину у даному випадку, наявність у транспортного засобу іноземної реєстрації, оскільки згідно згаданої примітки ст. 289 КК України під незаконними заволодінням транспортним засобом у цій статті слід розуміти вчинене умисно з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу не тільки у власника, але й у володільця чи користувача всупереч їх волі. Той, факт, що у потерпілого у користуванні був автомобіль Форд Мондео реєстраційний номер Республіки Польща НОМЕР\_2 свідчать досліджені судами матеріали кримінального провадження, зокрема показання потерпілої ОСОБА\_8, знайдені під час проведення 15 серпня 2018 року працівникам поліції огляду вказаного автомобіля документи, які заповнені польською мовою, рукописна розписка від імені ОСОБА\_9 від 31 липня 2018 року про отримання грошових коштів у сумі 33750 грн. від ОСОБА\_5 за автомобіль Форд Мондео, митна декларація від 12 вересня 2017 року та інші документи на автомобіль. Окрім того, як встановлено судом, засуджені, будучи в квартирі потерпілого, та після нанесення йому тілесних ушкоджень, знайшли ключі від автомобіля належного потерпілому та заволоділи ними. В подальшому, вони за допомогою брелка відчиняють двері автомобіля, кладуть викрадені речі, заводять автомобіль та рушають з місця вчинення злочину. Надалі залишають автомобіль під мостом і намагаються його продати. Тобто засудженими були виконані всі дії направлені на незаконне заволодіння транспортом. Предметом перевірки судів першої та апеляційної інстанцій були і доводи засуджених, що ОСОБА\_5 сам віддав їм ключі від автомобіля та визнані неспроможними, оскільки спростовуються матеріалами провадження. Враховуючи викладене, дії засуджених ОСОБА\_3 та ОСОБА\_4 за ч. 2 ст. 289 КК України кваліфіковані правильно [156]. Необхідно відмітити, що кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України не віднесено законодавцем до кримінальних правопорушень кримінальне провадження щодо яких здійснюється у формі

приватного обвинувачення. Вказане надає підставу вважати, що для початку кримінального провадження та прийняття процесуальних, а також судових рішень не потрібна заява потерпілого та в цілому – роль потерпілого є мінімальною, у першу чергу, через те, що нормативно встановленим безпосереднім об'єктом такого кримінального правопорушення є безпека руху та експлуатації транспорту, можна стверджувати, що соціальний фактор є факультативним, спрямованим на забезпечення додаткового об'єкта незаконного заволодіння транспортним засобом – права власності. Соціальні фактори утворюють платформу для формування нормативно-правових та інституційних факторів соціальної обумовленості кримінально-правової заборони на незаконне заволодіння транспортним засобом.

Так, О.О. Пащенко, досліджуючи місце нормативних факторів в системі обставин, що визначають соціальну обумовленість закону про кримінальну відповідальність, зауважує, що для певної кількості предметних досліджень аналіз саме нормативних факторів (а не системно-правової несуперечливості) є достатнім для пояснення соціальної обумовленості відповідних кримінально-правових норм, вважає, що для вирішення питання на загальному рівні в контексті побудови теорії соціальної обумовленості закону про кримінальну відповідальність, такий підхід є не зовсім вірним з наступних міркувань. По-перше, системно-правова несуперечливість охоплює не лише узгодженість із системою законодавства (окремі положення якого і є відповідними нормативними факторами), а й з усією системою права. По-друге, нормативні акти інших галузей законодавства (сімейного, цивільного, трудового та ін.) разом з тими положеннями, що вказують на необхідність існування відповідних кримінально-правових норм (зумовлюють їх), містять багато інших, які не є нормативними факторами. Вочевидь, кримінально-правові норми не повинні суперечити також і зазначеним положенням, оскільки останні є частиною системи права. При цьому, порівнюючи значення вказаних положень для констатації соціальної обумовленості кримінально-правової норми із значенням нормативних факторів, слід визнати провідну

роль останніх. Проте це не свідчить про можливість ігнорувати питання про несуперечливість кримінально-правової норми іншим положенням відповідних нормативних актів. По-третє, до нормативних факторів навряд чи можна зарахувати узгодженість досліджуваної норми з положеннями інших кримінально-правових норм (а необхідність цього не викликає сумнівів) [137, с. 698;136]. Нормативні фактори соціальної обумовленості кримінально-правової заборони на незаконне заволодіння транспортним засобом безпосередньо пов'язані із необхідністю посилення спроможності відповідних законодавчих актів регулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки. Водночас такі законодавчі акти не корелюються зі змістовним наповненням диспозиції ч. 1 ст. 289 КК України, через те, що таке кримінальне правопорушення створює лише формальні підстави вважати, що незаконне заволодіння транспортним засобом може негативно впливати на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Відсутність кореляції між нормою кримінального права та іншими законодавчими актами у цій сфері знижує практичну дієвість та ефективність кримінального законодавства, більше того, неправильне визначення безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення часто має наслідком визначення санкцій, неспроможних забезпечувати здатність кримінального закону запобігати суспільно небезпечним діянням.

У цьому контексті О.І. Колич справедливо вважає, що свої соціальні функції право досить часто виконує приховано, формуючи правосвідомість індивідів та трансформуючи її у правомірну поведінку. В даному аспекті вирішальне значення надається повазі до закону та пропаганді принципу верховенства права. Навіть не знаючи точного змісту правової норми, особа може діяти відповідно до її приписів, керуючись звичною поведінкою у певних відносинах щодо інших осіб. Компенсаторним механізмом у даному випадку виступає не саме знання нормативних актів, а обізнаність із практикою їх застосування. Звичайно, що рівень знання права різними особами суттєво відрізняється, що пояснюється різним суб'єктивними

факторами: віком, фахом, соціальним статусом, рівнем освіти, ступенем соціалізації тощо. Водночас, стрімкий прогрес та розвиток інформаційного суспільства сприяє все більшому поширенню правової освіти та правових знань серед різних соціальних прошарків. Основним маркером ефективності нормативно-правового акта є рівень його практичної дієвості відносно визначених законодавцем цілей, тобто визначається співвідношенням цілей певної норми та результатами їх реалізації [84]. У контексті наведеної думки цікавою є позиція законодавця щодо визначення нижньої вікової межі суб'єкта незаконного заволодіння транспортним засобом – 16 років, що не є логічним ані з точки зору загальних тенденцій кримінально-правової політики (наприклад, у більшості кримінальних правопорушень проти власності нижньою віковою межею суб'єкта є 14 років), ані з точки зору соціально-демографічних ознак осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення, передбачені ст. 289 КК України. Доцільним висновком буде те, що і у цьому випадку встановлення вікової межі зумовлено родовим об'єктом кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Отже, питання справедливості, ефективності та вичерпності кримінально-правової норми є актуальним для визначення соціальної обумовленості кримінально-правової заборони.

Соціальна ефективність права виступає основним критерієм оцінки міри можливостей права реально впливати на суспільні відносини. Для встановлення критеріїв ефективності права та його максимальної оптимізації необхідно, перш за все, вивчити середовище, у якому право буде функціонувати, а також систему його взаємозв'язків зі супутніми, пов'язаними сферами життя суспільства. Оцінка соціальної ефективності права дає можливість зробити висновок про достатність або недостатність правових засобів, обраних для досягнення мети правового регулювання. До чинників, які впливають на ефективність закону, слід віднести ряд факторів соціального та техніко-юридичного характеру, а саме: відповідність закону основним принципам природного права; відповідність закону реальній соціально-

політичній ситуації; відображення в законі об'єктивних обставин та потреб; рівень правосвідомості та правової культури громадян; схвалення нормативно-правового акту суспільством; зміст закону та його юридична досконалість; відповідність правовій ситуації в державі; досконалість правозастосовної практики; рівень знання законів громадянами [84]. Нормативно-правові фактори пов'язані із інституційними, оскільки забезпечення безпеки дорожнього руху та розслідування фактів незаконного заволодіння транспортним засобом знаходиться в компетенції різних підрозділів Національної поліції. Розгалуження суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху та запобігання кримінальним правопорушенням призводить до інтенсифікації відповідних криміногенних загроз та, відповідно, зростання кількісного показника кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України.

Так, розглядаючи кримінологічні фактори соціальної обумовленості злочинності, Ю.В. Орлов вказує, що лише за наявності повної картини щодо дії актуальних чи потенційно можливих криміногенних факторів можливо дійти висновку щодо необхідності відповідної криміналізації. Однак у цьому аспекті варто зазначити, що рішення про криміналізацію конкретної форми суспільно небезпечних практик є крайнім заходом при неможливості усунути виявлені під час дослідження соціальні суперечності іншим чином – внесенням змін до чинного законодавства, прийняття нових нормативно-правових актів, які б відповідали новітнім інноваційним запитам та тенденціям, не забезпеченим правовим регулюванням. Наприклад, пріоритетним заходом у напрямку протидії контрабанди зернових культур має бути зниження ставки вивізного мита для вітчизняних сільгоспвиробників для усунення саме нормативно-правового фактору даного виду злочинності, а не введення до Кримінального кодексу додаткової кваліфікуючої ознаки предмета злочину, який, наразі, вступає стратегічно важливою сировиною. Параметри існуючої системи протидії злочинності в аспекті її можливості у запобіганні новітнім формам суспільно небезпечної поведінки (зокрема й

існуючої кримінально-правової складової цієї системи). Цей показник виходить з принципу реальності кримінологічних рекомендацій і спрямований на пошук й оцінку можливих та оптимальних форм, засобів запобіжної діяльності [127]. У цьому контексті актуальним рішенням в усуненні криміногенної загрози було б приведення у відповідність ст. 289 КК України більшості норм, якими встановлено кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення проти власності. Зокрема це можна було б реалізувати шляхом визначення кваліфікуючою ознакою вчинення такого діяння в умовах воєнного стану. За такого підходу було б дотримано кримінологічні фактори соціальної обумовленості вторинної пеналізації незаконного заволодіння транспортним засобом.

Вчений також вказує на необхідність врахування доцільності та можливості запобігання новітнім формам суспільно небезпечної поведінки кримінально-правовими засобами. Як зазначалося вище, кримінально-правова заборона – не пріоритетний спосіб превентивного впливу на суспільно небезпечні діяння. Доцільність його застосування має оцінюватися за залишковим принципом, а можливість – з урахуванням специфіки правового регулювання та функціонування всієї системи кримінальної юстиції: відповідність потенційної кримінально-правової норми правовим, організаційним, фінансовим, кадровим умовам. У зв'язку з цим не виключається можливість в межах дослідження кримінологічних факторів криміналізації ініціювати роботи з розробки суміжних нових нормативно-правових актів чи проектів змін до чинних, які б оптимізували дію потенційно можливої кримінально-правової інновації. Кримінологічна ефективність конструкції проекту кримінально-правової норми. Це останній кримінологічний фактор, який досліджується в ситуації, коли з'ясовано всі попередні та розроблено проект Закону «Про кримінальну відповідальність». Завданням цієї діяльності є аналіз можливих криміногенних наслідків прийняття зазначеного закону. Порядок та параметри провадження такого дослідження збігаються з проведенням кримінологічної експертизи проектів

нормативно-правових актів [127]. Проведення кримінологічної експертизи проєктів законодавчих актів, якими вносяться зміни та доповнення до кримінального законодавства є цінним також з огляду на те, що оцінка спроможності норми виконувати основне завдання кримінального законодавства надасть можливість уникнути появи мертвих норм та перевантаження Особливої частини КК України. Попереднє вивчення обставин кримінального правопорушення, його об'єктивної та суб'єктивної сторони спростить унормування протиправних діянь відповідно до родового об'єкту.

Таким чином, проведені дослідження надало можливість визначити, що у більшості випадків визначення соціальної обумовленості передуює процесу криміналізації протиправного діяння, оскільки виключно соціально обумовлене протиправне діяння може бути криміналізовано. Зміст соціальної обумовленості кримінального правопорушення також утворюється комплексом факторів, які свідчать про необхідність додаткового захисту певних суспільних відносин. Соціальна обумовленість кримінально-правової заборони та кримінальної відповідальності за вчинення кримінального правопорушення відтворює соціальну та запобіжну функцію кримінального законодавства, а також закладає підґрунтя для формування кримінально-правової політики. У більшості випадків процес визначення соціальної обумовленості кримінальної відповідальності включає в себе встановлення ретроспективних, соціальних, нормативно-правових, інституційних та кримінологічних факторів кримінально-правової заборони.

Проблема у визначенні безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України зумовлено суто історичними факторами, зокрема: 1) відсутністю протягом тривалого часу спеціальної норми, яка б встановлювала кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом, що створювало потребу у застосуванні аналогії закону шляхом обрання іншої статті, диспозиція якої описувала схожий склад кримінального правопорушення (хуліганство,

крадіжка тощо); 2) розуміння суспільної небезпечності такого діяння зумовленої не посяганням на майнові права, а приведенням у рух чужого транспортного засобу, що має потенційну небезпеку для дорожнього руху; 3) відсутністю достатнього інтересу радянської держави до посилення захисту права власності громадян. Отже, саме ретроспективний фактор негативним чином вплинув на сучасну правотворчу роботу, наслідком чого стало збереження безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом безпеки руху та експлуатації транспорту.

Крізь призму соціальних факторів криміналізації та соціальної обумовленості кримінально-правової заборони відтворюється реальний об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом. Основна проблема, яка виникає у цьому контексті полягає у правильному визначенні процесу набуття права власності на транспортний засіб та його безпосереднього володільця, який відповідатиме процесуальному статусу потерпілого у кримінальному провадженні. Нормативні фактори соціальної обумовленості кримінально-правової заборони на незаконне заволодіння транспортним засобом безпосередньо пов'язані із необхідністю посилення спроможності відповідних законодавчих актів регулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки. Водночас такі законодавчі акти не корелюються зі змістовним наповненням диспозиції ч. 1 ст. 289 КК України, через те, що таке кримінальне правопорушення створює лише формальні підстави вважати, що незаконне заволодіння транспортним засобом може негативно впливати на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Відсутність кореляції між нормою кримінального права та іншими законодавчими актами у цій сфері знижує практичну дієвість та ефективність кримінального законодавства, більше того, неправильне визначення безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення часто має наслідком визначення санкцій, неспроможних забезпечувати здатність кримінального закону запобігати суспільно небезпечним діянням.



## **1.2. Кримінально-правова характеристика та особливості кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом**

Визначення елементів складу кримінального правопорушення надає можливість узагальнити підходи до його кваліфікації та встановити існуючі прогалини кримінально-правового регулювання певного виду суспільних відносин, а також уточнити потенційні криміногенні загрози, до яких вони можуть призводити. Необхідно відмітити, що наразі доктрині кримінального права існує низка дискусійних аспектів, які стосуються потреби в уточненні окремих кримінально-правових ознак незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та кваліфікації такого діяння у випадку, якщо воно вчиняється неповнолітніми особами.

Відтак, традиційно вважається, що основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, про що також свідчить розташування норми в XI розділі Кримінального кодексу України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Водночас із урахуванням відповідної специфіки, яка полягає саме у заволодінні майном, додатковим обов'язковим об'єктом є відносини власності. При цьому такий підхід законодавця є у певній мірі дискусійним, що зумовлено такими підставами.

Так, по-перше, аналіз судової практики та правоохоронної статистики надає підставу для констатації, що у більшості випадків вчинення транспортного засобу вчиняється як повнолітніми, так і неповнолітніми особами або з корисливою метою – для отримання матеріальної вигоди, або з особистих мотивів, зокрема спрямованих на підготування до вчинення іншого кримінального правопорушення у якості знаряддя протиправного діяння. Вивчення норм кримінального законодавства дозволяє припустити, що розміщення норми, в якій передбачено відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом у розділі, у якому унормовано кримінальні

правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту зумовлено, по-перше, предметом такого діяння – транспортним засобом; по-друге прогалинами кримінального законодавства, зумовленими рудиментарним підходом попередніх нормативно-правових актів, зокрема Кримінального кодексу України 1961 року. У вказаному законодавчому акті незаконне заволодіння транспортним засобом (як і більшість кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту) було передбачено як злочин проти громадської безпеки, громадського порядку та народного здоров'я, що ускладнило процес визначення безпосереднього основного об'єкту такого діяння під час формування чинного кримінального законодавства незалежної України.

По-друге, у п. 2 примітки до ст. 289 КК України законодавцем було визначено, що під повторністю слід розуміти вчинення таких дій особою, яка раніше вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом або кримінальне правопорушення, передбачене ст.ст. 185-187, 189-191, 262, 290, 410 КК України. Отже, фактично, дана примітка надає підставу для констатації, що таке кримінальне правопорушення безпосередньо пов'язано із першочерговим посяганням саме на майнові права, і вже потім – на безпеку руху та експлуатації транспорту, які, у більшості випадків, взагалі можуть не зазнати шкоди та інших негативних наслідків (про що свідчить конструкція ч. 1 ст. 289 КК України, яка передбачає формальний склад кримінального правопорушення). Про це свідчить і відповідна судова практика.

Так, відповідно до вироку Крижопільського районного суду Вінницької області від 06 грудня 2023 року (справа № 134/2143/23), *неповнолітній обвинувачений 04 листопада 2023 року, близько 03 години 40 хвилин, маючи умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом з метою його подальшої експлуатації, достовірно знаючи, що на території домоволодіння потерпілого знаходиться мопед, відчинивши фіртку, яка веде на територію домоволодіння, проник на вказану територію. В подальшому, реалізуючи свій злочинний умисел обвинувачений виштовхав мопед марки «Honda Dio»*

моделі AF56, сірого кольору, належний потерпілому із території вищевказаного домоволодіння та впевнившись, що за його діями не спостерігають сторонні особи, незаконно заволодів вищевказаним транспортним засобом та розпорядився ним на власний розсуд. В подальшому, 04.11.2023 року близько 17 години обвинувачений, рухаючись на вищевказаному мопеді був зупинений поліцейським офіцером громади Тульчинського районного відділу поліції ГУНП у Вінницькій області на автодорозі між населеними пунктами с. Вапнярки та с. Маяки Тульчинського району Вінницької області. Таким чином, обвинувачений вчинив злочин, передбачений ч. 2 ст. 289 КК України, тобто незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене з проникненням у інше сховище [40]. Так, відповідно до Правил експлуатації колісних транспортних засобів, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 550, технічна експлуатація – це технічні операції та процеси утримання колісних транспортних засобів у безпечному технічному стані відповідно до технічних умов виробника та норм законодавства [169], відповідно до Настанови з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України, затвердженої Наказом Державної служби України з надзвичайних ситуацій від 27.06.2013 № 432, експлуатація транспортного засобу – це технічно правильне використання, а також діагностика, технічне обслуговування, ремонт, зберігання, транспортування та облік ТЗ [123]. Хоча поняття «безпека дорожнього руху» на сьогоднішній день нормативно не визначена, проте в Законі України від 30.06.1993 № 3353-ХІІ «Про дорожній рух», передбачено, що цим законодавчим актом визначено правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища [76], надає підставу вважати доцільним під безпекою дорожнього руху розуміти унормовані правила поведінки на дорозі, які забезпечують безпечні і комфортні умови для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища.

Отже, із урахуванням наведених у законодавстві визначень понять «експлуатації транспорту» та «безпеки дорожнього руху», а також обставин кримінального правопорушення, викладених у наведеному вище вироку, можна підсумувати, що як «de facto», так і «de jure» у першу чергу шкода була спричинена суспільним відносинам власності, водночас суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту зазнали лише умовного протиправного впливу, зумовленого потенційною відсутністю у неповнолітнього навичок керування транспортними засобами та необхідного водійського досвіду.

Інша ситуація викладена у вирокі Тарутинського районного суду Одеської області від 29 квітня 2024 року (справа № 515/2013/23), відповідно до якого *неповнолітній обвинувачений 22 жовтня 2023 року приблизно о 01:00 годині точного часу під час досудового розслідування встановити не представилось можливим, умисно із корисливих спонукань, маючи злочинний намір на незаконне заволодіння транспортним засобом у власника чи користувача всупереч його волі, шляхом вільного доступу, пройшов на подвір'я домоволодіння, де помітив автомобіль марки ВАЗ 21061, синього кольору, що на праві приватної власності відповідно до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу належить потерпілому та перебуває в його постійному користування, вартістю 31326,88 гривень. Далі, з метою використання зазначеного автомобіля для задоволення власних потреб, викотивши його на вулицю, неповнолітній, відкривши незачинені двері, сів за кермо, запустив двигун за допомогою ключа, який знаходився в замку запалення, таким чином таємно умисно, незаконно заволодів вказаним автомобілем та в подальшому розпорядився ним на власний розсуд. Під час користування незаконно отриманим транспортним засобом марки ВАЗ 21060 допустив його пошкодження, а саме: переднього бамперу, переднього щиту, лівої ґратки радіатора, правої ґратки радіатора, лівої рами фари, правої рами фари та зняття автомобільної акумуляторної батареї марки «Topla Energy 75 ah, чим завдав потерпілому матеріальний збиток на загальну суму 7116,96*

*зривень* [45]. У наведеній ситуації шкоду було завдано як праву власності на транспортний засіб, так і безпосередньо – порядку його експлуатації та безпеці дорожнього руху. Водночас, із урахуванням того, що виходячи із викладених вище та додатково проаналізованих вироків по кримінальним провадженням, розпочатим за фактом вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України в першу чергу шкода протиправним діянням завдається суспільним відносинам власності, а також – законодавчої вказівки у примітці до ст. 289 КК України щодо врахування під час визначення наявності ознаки повторності діяння вчинення низки кримінальних правопорушень проти власності, розміщення даної норми в XI розділі кримінального законодавства України є недоцільним. Така законодавча позиція може бути зумовлена рудиментарним підходом, сформованим у попередній редакції Кримінального кодексу України 1961 року, а також загальною тенденцією що встановлення спеціальних норм щодо кримінальної відповідальності за заволодіння предметами, які, відповідно до положень цивільного законодавства, відносяться до джерел підвищеної небезпеки (зброя, транспортні засоби, наркотичні засоби тощо). Водночас, у більшості випадків, вчиняючи, наприклад, викрадення вогнепальної зброї кримінальний правопорушник посягає на суспільні відносини у сфері законного обігу вогнепальної зброї та порядку її придбання, що входить у зміст родового об'єкту кримінальних правопорушень проти громадської безпеки (це стосується і порядку обігу наркотичних засобів, їх аналогів та прекурсорів); викрадення виборчого бюлетеня, бюлетеня для голосування на референдумі передбачає порушення визначеного законодавством порядку реалізації громадянами права на вільні вибори; викрадення документів, штампів, печаток, заволодіння ними шляхом шахрайства чи зловживання службовим становищем вчиняється особою з метою вчинити протиправний вплив на авторитет органів державної влади, органів місцевого самоврядування, об'єднань громадян тощо. Отже, перелічені кримінальні правопорушення, які передбачені у спеціальних нормах Особливої частини кримінального

законодавства щодо викрадення/привласнення/заволодіння у будь-якому випадку призведуть до кримінально протиправного впливу на родовий об'єкт, передбачений у цих розділах.

Що стосується розглядуваного кримінального правопорушення, необхідно відмітити, що за умови, якщо кримінальний правопорушник має необхідні навички керування транспортним засобом, а також необхідний досвід, заволодіння транспортним засобом не призведе до порушення порядку його експлуатації та безпеки дорожнього руху. Виходячи зі змісту вироків, а також особливостей об'єктивної сторони, порушенням порядку експлуатації можна вважати лише використання електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони як спосіб заволодіння транспортним засобом, визначеним у ч. 2 ст. 289 КК України, що, водночас, також не утворює комплекс підстав для залишення кримінального правопорушення в XI розділі чинного кримінального законодавства.

Необхідно також відмітити, що специфіка об'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України полягає у тому, що в ч. 1 цієї норми законодавець не визначає додаткових її ознак, зокрема таких як обстановка, спосіб тощо. Такий підхід часто призводить до помилок під час кваліфікації таких суспільно небезпечних діянь. Так, відповідно до постанови Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України від 21 січня 2016 року (справа 5-365кс15), *обвинувачений 20 грудня 2014 року приблизно о 18 годині у кімнаті гуртожитку Понінківського професійного ліцею Полонського району Хмельницької області, де проживав із потерпілим, використовуючи дружні стосунки з останнім, шляхом обману та зловживання довірою під приводом поїздки до магазину для придбання продуктів харчування попросив його дати для цього мотоцикл та ключі до нього, на що потерпілий, виходячи з довіри до обвинуваченого та в помилковій впевненості в добросовісності його дій, погодився. Після цього обвинувачений, діючи умисно, повторно, біля гуртожитку зазначеного ліцею, розташованого по вул. Півнюка, незаконно заволодів мотоциклом, власником якого був*

потерпілий, та який перебував у його правомірному користуванні й володінні та розпорядився ним на власний розсуд, завдавши потерпілому таким чином матеріальної шкоди в розмірі 2171 грн. Апеляційний суд Хмельницької області зазначений вирок щодо обвинуваченого змінив. Дії останнього перекваліфіковано з ч. 2 ст. 289 на ч. 2 ст. 190 КК України та призначено йому покарання за ч. 2 ст. 190 КК України у виді позбавлення волі на строк 1 рік... Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ ухвалою від 5 жовтня 2015 року відмовив першому заступнику прокурора Хмельницької області у відкритті касаційного провадження за його касаційною скаргою на ухвалу Апеляційного суду Хмельницької області від 11 серпня 2015 року щодо обвинуваченого. У заяві заступник Генерального прокурора України порушує питання про скасування ухвали Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 5 жовтня 2015 року та направлення кримінальної справи щодо обвинуваченого на новий розгляд до суду касаційної інстанції. При цьому посилається на неоднакове застосування судом касаційної інстанції однієї і тієї самої норми права, передбаченої законом України про кримінальну відповідальність, у подібних правовідносинах, що зумовило ухвалення різних за змістом судових рішень, а саме частини ч. 2 ст. 289 КК України. Зазначає, що суди апеляційної та касаційної інстанцій дійшли необґрунтованого висновку про те, що злочинні дії обвинуваченого, які полягають у незаконному заволодінні транспортним засобом шахрайським шляхом, необхідно кваліфікувати за ст. 190 КК України. На обґрунтування такого твердження прокурор посилається на отриману з Єдиного державного реєстру судових рішень і долучену ним до заяви копію ухвали Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 29 листопада 2011 року, відповідно до якої суд касаційної інстанції дійшов висновку про правильність кваліфікації дій за ч. 2 ст. 289 КК України, мотивуючи тим, що за вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом, у тому числі шляхом обману або зловживання довірою потерпілої особи, законодавець передбачив спеціальну

норму кримінального закону – статтю 289 КК, яка має перевагу над загальною нормою кримінального закону – ст. 190 КК України [166]. Виходячи з диспозиції ч. 1 ст. 289 КК України, можна зробити висновок, що під поняттям «незаконного заволодіння» законодавець передбачив всі можливі способи обертання майна на свою користь та отримання можливості розпоряджатись ним на власний розсуд. Водночас аналіз інших норм Особливої частини, в яких передбачено кримінальну відповідальність за вчинення таких дій щодо зброї, наркотичних засобів тощо, надає підставу констатувати, що в диспозиціях перших частин таких норм законодавець чітко визначив форми реалізації об'єктивної сторони: «викрадення, привласнення, вимагання прекурсорів або заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем»; «викрадення, привласнення, вимагання документів, штампів, печаток, заволодіння ними шляхом шахрайства чи зловживання службовим становищем або їх пошкодження»; «викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого військового майна, а також заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем» тощо. Такий підхід надає можливість уникати неоднозначних тлумачень під час кваліфікації кримінальних правопорушень.

У контексті вище вказаного вироку, необхідно відзначити, що розглядаючи зміст касаційної скарги, Верховний Суд дійшов висновків про те, що норми, передбачені ст.ст. 289 та 190 КК України, у разі встановлення факту заволодіння транспортним засобом співвідносяться як спеціальна і загальна. Згідно з правилами кваліфікації злочинів, якщо діяння, вчинене винною особою, одночасно підпадає під ознаки двох чи більше кримінально-правових норм, має місце конкуренція останніх. Завжди повинна застосовуватися та норма, яка охоплює з найбільшою повнотою всі фактичні ознаки вчиненого діяння. Вона має перевагу перед нормою, яка передбачає лише частину того, що вчинив злочинець. Отже, за вчинення незаконного заволодіння



транспортним засобом, у тому числі шляхом обману або зловживання довірою потерпілої особи, законодавець передбачив спеціальну норму кримінального закону – ст. 289 КК, яка має перевагу над загальною нормою кримінального закону – ст. 190 КК, а тому належить застосувати спеціальну норму кримінального закону. Установлені судами обставини справи щодо обвинуваченого свідчать про те, що він шляхом обману та зловживання довірою потерпілого заволодів транспортним засобом (мотоциклом) і розпорядився ним на власний розсуд. У рішенні, яке надано заявником для порівняння, суд касаційної інстанції погодився з правильністю кваліфікації дій за частиною другою ст. 289 КК, яка також заволоділа транспортним засобом шляхом обману та зловживання довірою. Зіставлення правових висновків оскарженого та порівнюваного судових рішень свідчить про наявність неоднакового застосування судом касаційної інстанції однієї і тієї самої норми права, передбаченої законом України про кримінальну відповідальність, у подібних правовідносинах, що зумовило ухвалення різних за змістом судових рішень. Отже, правова оцінка фактичної та юридичної підстав кваліфікації діянь, які інкриміновані обвинуваченому, дають підстави визнати, що касаційний суд в оскарженому рішенні неправильно погодився з висновком суду апеляційної інстанції щодо перекваліфікації дій обвинуваченого з ч. 2 ст. 289 КК України на ч. 2 ст. 190 КК України [166]. Отже, із урахуванням наведеної практики суду, а також з метою забезпечення однакового підходу до конструювання схожих за об'єктивною стороною кримінальних правопорушень, доцільним є викладення ч. 1 ст. 289 КК України у такій редакції: 1. *Викрадення, привласнення, вимагання транспортного засобу чи заволодіння ним шляхом шахрайства – карається...* Така редакція, по-перше, забезпечить вичерпний перелік форм реалізації об'єктивної сторони; по-друге, надасть можливість уникнути неправильного підходу до тлумачення кримінального законодавства під час кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом, яке вчиняється шляхом шахрайства або вчинення дій, передбачений у ст. 191 КК України.

Відповідно до постанови Верховного Суду від 5 березня 2020 року (справа № 755/16101/16-к), згідно з вироким суду, обвинувачений 8 листопада 2012 року, діючи з умислом на незаконне заволодіння належним іншій особі автомобілем марки «Daewoo» моделі «Lanos», 2008 року випуску, перебуваючи в м. Києві, уклав з останньою договір оренди зазначеного автомобіля. Отримавши автомобіль, свідоцтво про його реєстрацію та ключ від нього, обвинувачений з метою приховати свої злочинні дії почав користуватися цим автомобілем та сплачував за нього протягом декількох тижнів орендну плату відповідно до укладеного договору. Надалі, 11 лютого 2013 року обвинувачений, діючи з метою власної наживи та незаконного збагачення, через знайдене у всесвітній мережі Інтернет оголошення домовився з невстановленою досудовим розслідуванням особою про продаж їй вищевказаного автомобіля. В той же день обвинувачений направився на належному іншій особі автомобілі за обумовленою в телефонній розмові адресою, де незаконно продав автомобіль невстановленій досудовим розслідуванням особі, передавши також свідоцтво про його реєстрацію та ключ. Після цього обвинувачений покинув місце вчинення кримінального правопорушення, завдавши своїми діями потерпілій матеріальну шкоду у розмірі 60000 грн. [162]. Виходячи із обставин справи, транспортний засіб було передано особі відповідно до договору оренди транспортного засобу. Що свідчить про те, що між потерпілою та кримінальним правопорушником було укладено правочин, який надав право на його використання (відповідно до ст. 800 ЦК України), водночас такий договір не передбачав наявність права на розпорядження майном.

У касаційній скарзі захисник, посилаючись на неправильне застосування закону України про кримінальну відповідальність та невідповідність призначеного покарання ступеню тяжкості кримінального правопорушення та особі засудженого, просить судові рішення змінити, а саме перекваліфікувати дії обвинуваченого з ч. 2 ст. 289 на ч. 1 ст. 191 КК України, призначивши покарання не пов'язане із позбавленням волі, та застосувавши п. «в» ст. 1

Закону України «Про амністію у 2014 році», звільнити обвинуваченого від відбування покарання. Стверджує, що суди першої та апеляційної інстанцій дійшли неправильного висновку про наявність у діях обвинуваченого складу інкримінованого йому злочину, оскільки об'єктивна сторона цього злочину передбачає саме протиправне вилучення з будь-якою метою транспортного засобу у власника будь-яким способом. Крім того, стверджує про відсутність в діях обвинуваченого суб'єктивної сторони цього злочину, яка полягає у прямому умислі на заволодіння транспортним засобом. Так, апеляційний суд не приділив належної уваги тому, що за змістом п. 1 примітки до ст. 289 КК України, незаконним заволодінням транспортним засобом вважається умисне протиправне вилучення транспортного засобу з будь-якою метою у власника або законного користувача всупереч їх волі. Дійсно, таке заволодіння може бути вчинене таємно чи відкрито, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства чи погроз. Разом з тим, закінченим злочин вважається з моменту, коли транспортний засіб почав рухатися унаслідок запуску двигуна чи буксирування або ж перевезення на іншому транспортному засобі, а якщо заволодіння відбувається під час руху такого засобу, з моменту встановлення контролю над ним. Проте, всупереч наведеним вище приписам закону, кваліфікуючи дії засудженого за ч.2 ст. 289 КК України, суди першої та апеляційної інстанцій дійшли висновку, що факт незаконного заволодіння обвинуваченим транспортним засобом відбувся саме в момент реалізації останнім цього автомобіля іншій особі [162]. При цьому такий підхід не є аргументованим, оскільки в момент передачі автомобіля третій особі транспортний засіб знаходився у правопорушника на законних підставах. Необхідно також враховувати є те, що заволодіння майном (зокрема і транспортним засобом) передбачає отримання можливості їм користуватись на розпоряджатись на власний розсуд.

Про це також було зазначено і у Постанові Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та

експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті», відповідно до якої незаконне заволодіння транспортним засобом слід розуміти як умисне, протиправне вилучення його з будь-якою метою у власника або законного користувача всупереч їх волі (з місця стоянки чи під час руху) шляхом запуску двигуна, буксирування, завантажування на інший транспортний засіб, примусового відсторонення зазначених осіб від керування, примушування їх до початку чи продовження руху тощо. Таке заволодіння може бути вчинене таємно або відкрито, шляхом обману чи зловживання довірою, із застосуванням насильства або погроз [165]. В момент передачі транспортного засобу правопорушник втратив юридично визначену можливість користуватись транспортним засобом та фактичну (заборонену законом) здатність їм розпоряджатись, що свідчить про недоцільність вважати момент продажу автомобіля – моментом заволодіння транспортним засобом.

Водночас поза увагою судів залишилося те, що автомобіль був переданий власницею обвинуваченому відповідно до договору оренди з можливістю його експлуатації за цільовим призначенням і перебував у останнього з листопада 2012 року по лютий 2013 року. Також обвинуваченому добровільно були передані реєстраційні документи на цей автомобіль та ключі від нього. Ці обставини ніким із учасників кримінального провадження не заперечуються. Отже, автомобіль не був протиправно або поза волею власника вилучений обвинуваченим. Натомість засуджений отримав цей автомобіль у тимчасове користування на підставі договору оренди, після чого транспортний засіб перебував у нього протягом декількох місяців за згодою власника. Проте в подальшому обвинувачений, не маючи права розпоряджатися цим автомобілем, таємно від власника продав його та отримав за нього гроші. Викладені обставини свідчать про те, що обвинувачений не може бути суб'єктом злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, оскільки він мав право на користування належним потерпілій автомобілем, однак може бути суб'єктом злочину проти власності. Таким чином, за встановлених судом фактичних обставин кримінального провадження, положення ч. 2 ст. 289 КК

України щодо обвинуваченого застосовані неправильно... [165]. Із урахуванням наведених судом положень необхідно погодитись із тим, що факту незаконного заволодіння транспортним засобом не відбулось, оскільки на момент фактичного незаконного відчуження третій особі автомобіль знаходився у кримінального правопорушника законно, оскільки він мав цивільний статус наймача транспортного засобу відповідно до договору оренди. Водночас із урахуванням того, що санкція ч. 1 ст. 191 КК України встановлює більш вигідні для правопорушника наслідки (зокрема через те, що є альтернативною та передбачає більш широкий перелік видів покарань, які можуть бути застосовані) передбачення такої форми заволодіння транспортним засобом як його «привласнення» надало б можливість посилити межі кримінальної відповідальності за вчинення таких дій. Наведене є ще одним аргументом на користь редакції ч. 1 ст. 289 КК України, запропонованої вище.

Окремої уваги заслуговують особливості визначення факту незаконного заволодіння транспортним засобом за наявності кваліфікуючих ознак. Відповідно до кримінального законодавства такими є вчинення діянь повторно або за попередньою змовою групою осіб, або у поєднанні з насильством, що не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або вчинені з проникненням у приміщення чи інше сховище, або з використанням електронних пристроїв для втручання в роботу технічних засобів охорони, або якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого становить від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, вчинення організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або з погрозою застосування такого насильства, або якщо предметом незаконного заволодіння є транспортний засіб, вартість якого у двісті п'ятдесят і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян [88]. Аналіз судової практики надає підставу для констатації, що у більшості випадків проблеми кваліфікації

незаконного заволодіння транспортним засобом за наявності кваліфікуючих ознак зумовлені відсутністю системного тлумачення порядку та особливостей визначення розміру матеріальної шкоди, завданої кримінальним правопорушенням.

Так, відповідно до постанови Верховного Суду від 18 серпня 2021 року (справа № 662/937/17), згідно з вирокком суду обвинувачених визнано винуватими в тому, що вони за обставин, які детально наведено у вирокку, діючи за попередньою змовою групою осіб з особою, матеріали стосовно якої виділено в окреме провадження, 11 березня 2017 року о 22:30 прибули на територію Новотроїцької центральної районної лікарні, розташованої на вул. Соборній, 105 у смт Новотроїцьке Херсонської області, та під приводом скористатися послугами таксі зателефонували потерпілому. Після того як останній приїхав у домовлене місце, обвинувачені і особа, матеріали стосовно якої виділено в окреме провадження, діючи умисно, повторно, із погрозою застосування насильства, небезпечного для життя і здоров'я потерпілого, із застосуванням предмета, схожого на пістолет, завдали удару в голову потерпілого і заволоділи транспортним засобом марки ВАЗ-21112, який належить на праві власності іншій особі, але перебуває у користуванні потерпілого, чим спричинили останньому значну матеріальну шкоду на суму 88 366,77 грн. [158]. По-перше, необхідно відзначити, що на момент вчинення правопорушеннями діяння, передбаченого ст. 289 КК України чинною була інша редакція – в ч. 2 було передбачено кваліфікуючою ознакою завдання значної матеріальної шкоди, в ч. 3 – великої матеріальної шкоди. В п. 3 примітки до ст. 289 КК України була вказівка на те, що матеріальна шкода визнається значною у разі заподіяння реальних збитків на суму від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а великою – у разі заподіяння реальних збитків на суму понад двісті п'ятдесят неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [88]. Відповідно до Закону України від 03.09.2020 № 875-ІХ «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню

транспортним засобом» [74] редакції ч.ч. 2-3 ст. 289 КК України було змінено шляхом уточнення вартості предмету кримінального правопорушення. По-друге, особливістю саме вказаного суспільно небезпечного діяння є те, що транспортний засіб у непошкодженому стані було повернуто потерпілому.

У касаційній скарзі прокурор, посилаючись на неправильне застосування закону України про кримінальну відповідальність, просить змінити оскаржувані судові рішення щодо засуджених і виключити з мотивувальних частин кваліфікуючу ознаку кримінального правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 289 КК, завдання значної матеріальної шкоди. Суть його доводів, наведених у касаційній скарзі, зводиться до того, що суди попередніх інстанцій залишили поза увагою наявну в матеріалах кримінального провадження заяву потерпілого, згідно з якою останній отримав на зберігання автомобіль марки ВАЗ-21112 і не має жодних претензій, що підтвердив і в судовому засіданні. Крім того, з точки зору скаржника, відсутність претензій матеріального характеру підтверджено незаявленням потерпілим цивільного позову. Посилання в резолютивній частині вироку місцевого суду на те, що автомобіль залишено у потерпілого, на думку прокурора, свідчить про відсутність реальних збитків. Колегія суддів не погодилась з рішеннями судів попередніх інстанцій щодо наявності в діянні обвинувачених за ч. 3 ст. 289 КК кваліфікуючої ознаки завдання значної матеріальної шкоди. Як убачається з матеріалів кримінального провадження, поза увагою місцевого суду та суду апеляційної інстанції залишилась та обставина, що транспортний засіб автомобіль марки ВАЗ-21112, яким заволоділи обвинувачені було повернуто потерпілому. Крім того, з показань потерпілого, наданих у судовому засіданні, не було встановлено того, що транспортний засіб зазнав пошкоджень унаслідок його незаконного заволодіння засудженими. Також з установлених судами обставин не вбачається, що внаслідок їх незаконних дій було заподіяно шкоди транспортному засобу, не містять таких даних і матеріали кримінального провадження. Таким чином, висновок суду першої інстанції, з яким погодився апеляційний суд, про наявність у

діянні обвинувачених за ч. 3 ст. 289 КК кваліфікуючої ознаки, завдання значної матеріальної шкоди, є помилковим, оскільки реальних збитків внаслідок незаконного заволодіння транспортним засобом потерпілому не заподіяно [88]. Необхідно також відзначити, що ч. 4 ст. 289 КК України передбачено спеціальну підставу для звільнення від кримінальної відповідальності – звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені ч. 1 цієї статті, та добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки [88]. Водночас наведена редакція ч. 4 ст. 289 КК України включила можливість її застосування до осіб, які заволоділи транспортним засобом за інших (окрім застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування насильства) кваліфікуючих ознак, як це було у редакції кримінального законодавства до 3 вересня 2020 року (звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені цією статтею (за винятком випадків незаконного заволодіння транспортним засобом із застосуванням насильства до потерпілого чи погрозою застосування такого насильства), але добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки [74]). Водночас системний аналіз норм Особливої частини КК України надає підставу для констатації, що у більшості випадків спеціальною підставою для звільнення від кримінальної відповідальності за вчинення певного виду кримінального правопорушення є момент до повідомлення особі про підозру, що надає правоохоронним органам можливість довести факт добровільності такого звернення. Виходячи із конструкції ч. 4 ст. 289 КК України, можна констатувати, що законодавцем, фактично, не було закріплено часовий проміжок в який кримінальний правопорушник може звернутись до правоохоронних органів з метою повідомлення про незаконне заволодіння ним транспортним засобом. Проте положення викладені у судових рішеннях Верховного Суду надають підставу зробити окремі висновки.



Так, у постанові Верховного Суду від 9 жовтня 2018 року (справа № 688/1744/16-к) зазначено, що послідовність вчинення відповідних дій не може впливати на застосування судом до особи ч. 4 ст. 289 КК, оскільки цей спеціальний вид звільнення є імперативним та безумовним і пов'язаний з позитивною посткримінальною поведінкою винного. Тому факт повідомлення потерпілим правоохоронним органам щодо повернення йому транспортного засобу та відшкодування збитків не є визначальним щодо встановлення такої умови як добровільна заява в правоохоронні органи про вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом. Визначальним тут є підтвердження добровільності заяви винної особи до правоохоронного органу та проміжок часу, у який це відбулося (дві складові цієї умови). Вказана вище умова означає, що особа без будь-якого зовнішнього примусу безпосередньо або за допомогою інших осіб добровільно в будь-якій формі (усній, письмовій, за допомогою засобів зв'язку тощо) повідомляє правоохоронним органам про те, що нею вчинене незаконне заволодіння транспортним засобом. При цьому ініціатива може виходити не лише від винного, але й від інших осіб, наприклад, його родичів чи близьких. Однак саме рішення про добровільну заяву винний повинен прийняти самостійно, усвідомлюючи, що на той момент його ще не викрито у вчиненні кримінального правопорушення (суб'єктивний критерій добровільності). Оскільки законом не зазначено, коли саме особа має пред'явити заяву про вчинений злочин правоохоронним органам, тому можна вважати, що добровільну заяву в правоохоронні органи про вчинення кримінального правопорушення (юридичний факт, що за наявності інших умов припиняє відповідні кримінально-правові відносини) винний має зробити тільки в певний проміжок часу. Початковим моментом при цьому є вчинення особою злочину, передбаченого ст. 289 КК, а кінцевим моментом є час, з якого особі достеменно стало відомо про її викриття правоохоронними органами, що не пов'язане з її добровільними діями щодо повернення транспортного засобу власнику та відшкодуванням завданих збитків, але до вручення особі письмового повідомлення про підозру (часовий критерій

добровільності). Таким чином, встановлення факту добровільності подання заяви винною особою до правоохоронного органу про вчинення нею кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК, має відбуватись з урахуванням усіх обставин такого повідомлення шляхом з'ясування суб'єктивного та часового критеріїв добровільності вчинення цих дій [163]. Отже, враховуючи неоднозначне тлумачення ч. 4 ст. 289 КК України доцільним вбачається внести до неї зміни та викласти в такій редакції: *4. Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вона до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.*

Суб'єктом досліджуваного кримінального правопорушення є фізична, осудна особа, якій виповнилось 16 років. Суб'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 характеризується умисною формою вини без будь-яких додаткових ознак, про що зокрема визначено у п. 1 примітки в частині відсутності конкретизованої мети заволодіння транспортним засобом. Проте необхідно зауважити, що в окремих випадках Верховний Суд навіть в межах одного судового рішення наводить різні позиції щодо визначення мети такого протиправного діяння. Так, наприклад, у постанові Верховного Суду від 13 січня 2022 року (справа № 521/10497/20) спочатку вказується на те, що із суб'єктивної сторони кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України, характеризується умислом. Обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони вказаного злочину є мета, водночас нижче Суд вказує, що правовий аналіз Особливої частини КК України свідчить про те, що мета незаконного заволодіння транспортним засобом законодавцем не конкретизована, а тому намір особи, яка незаконно заволоділа чужим транспортним засобом, може бути направлений на отримання грошової вигоди [155]. Отже, такий неоднаковий підхід до

тлумачення положень кримінального законодавства зокрема в межах судової практики може мати наслідком неправильне його застосування.

Таким чином, проведені дослідження надало підставу для констатації, що безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, про що свідчить розташування норми в XI розділі Кримінального кодексу України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Водночас із урахуванням відповідної специфіки, яка полягає саме у заволодінні майном, додатковим обов'язковим об'єктом є відносини власності. Аналіз судової практики та тенденцій законотворчої роботи надали підставу для наведення додаткових аргументів на користь доктринальної позиції щодо недоцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом – кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. На це також вказує і запропонований у проекті нового кримінального законодавства України, відповідно до якого запропоновано викрадення чужої рухомої речі вважати кримінальним правопорушенням проти власності.

Об'єктивна сторона кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України, виражається у незаконному заволодінні транспортним засобом як умисне, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Водночас аналіз судової практики надав можливість виявити неоднозначне тлумачення норм кримінального законодавства, що призводить до помилок під час його застосування. Більшість проблемних питань знаходяться у площині розмежування заволодіння транспортним засобом шляхом обману та шахрайства, а також кримінального правопорушення, передбаченого ст. 191 КК України. Виходячи із конструкції ч. 4 ст. 289 КК України, констатовано, що законодавцем, фактично, не було закріплено часовий проміжок для застосування до кримінального правопорушника спеціальної підстави для

звільнення від кримінальної відповідальності, передбаченої ч. 4 ст. 289 КК України, що є недоцільним та потребує уточнення.

Суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є фізична осудна особа з 16 років. Суб'єктивна сторони виражається в умисній формі вини. Водночас доведено недоцільність положень Верховного Суду (Постанова Верховного Суду від 13 січня 2022 року; справа № 521/10497/20) щодо наявності спеціальної мети незаконного заволодіння транспортним засобом, що підтверджується тим, що у п. 1 примітки до вказаної норми законодавцем передбачено, що під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення транспортного засобу. Отже, окрім форми вини суб'єктивна сторона діяння, передбаченого ст. 289 КК України не має жодних додаткових ознак.

Із урахуванням наведеного запропоновано внести зміни та доповнення до ст. 289 КК України, а саме:

– ч. 1 ст. 289 КК України викласти у такій редакції: *1. Викрадення, привласнення, вимагання транспортного засобу чи заволодіння ним шляхом шахрайства – карається...*

– ч. 4 ст. 289 КК України викласти в такій редакції: *4. Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вона до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.*

### **1.3. Особливості покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом**

Визначення оптимальної санкції за вчинення певного виду кримінального правопорушення є одним із найбільш ефективних заходів

кримінально-правової протидії злочинності. Водночас аналіз останніх тенденцій кримінально-правової політики свідчить про те, що не завжди межі кримінальної відповідальності та покарання відповідають тяжкості протиправного діяння, а також про наявність низки прогалин у механізмі правозастосування, що призводить до затягування процесу прийняття відповідних судових рішень та виправлення кримінального правопорушника.

Так, з моменту прийняття у 2001 році чинного кримінального законодавства України до ст. 289 КК України було внесено низку змін та доповнень, окремі з яких, зокрема були пов'язані із уточненням видів та обсягу покарань. Відповідно до Закону України від 15.04.2008 № 270-VI «Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності» у статті 289: в абзаці другому частини першої слова «позбавленням волі на строк від трьох до п'яти років» замінити словами «обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк»; абзац другий частини третьої викласти в такій редакції: «караються позбавленням волі на строк від семи до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої» [75]. Відповідно до Закону України від 03.09.2020 № 875-IX «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом»... абзац другий частини першої викласти в такій редакції: «карається обмеженням волі на строк від трьох до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк» [74]. Отже, аналіз первинних санкцій, якими було передбачено штраф від однієї тисячі до однієї тисячі двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавленням волі на строк від трьох до п'яти років – для ч. 1; позбавлення волі на строк від п'яти до восьми років з конфіскацією майна або без такої – для ч. 2 та позбавлення волі на строк від семи до п'ятнадцяти років з конфіскацією майна надає підставу для констатації, що не дивлячись на тенденції до гуманізації кримінального законодавства, які також стосувались і кримінальної відповідальності за вчинення протиправного діяння, передбаченого ст. 289 КК

України, фактично, види покарання, які на сьогоднішній день є актуальними для вказаної норми є достатньо жорсткими як основні, так і додаткові. Зокрема це стосується покарання у виді конфіскації майна.

Відповідно до постанови Верховного Суду від 10 вересня 2020 року (справа № 195/122/16-к), вироком Томаківського районного суду Дніпропетровської області від 6 серпня 2019 року двох осіб було засуджено за вчинення за попередньою змовою кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України. Один із них шляхом підпалу знищив транспортний засіб. Кожен із засуджених отримав по 5 років 5 місяців позбавлення волі з конфіскацією всього майна, що є їх власністю. Апеляційний суд змінив вирок, зокрема, виключивши з резолютивної частини рішення про призначення одному із засуджених додаткового покарання у виді конфіскації майна [153]. Конфіскація майна є специфічним видом покарання, що зокрема обумовлено відповідними підставами, визначеними у ст. 59 КК України. Зокрема, нормою передбачено, що конфіскація майна встановлюється за тяжкі та особливо тяжкі корисливі злочини, а також за злочини проти основ національної безпеки України та громадської безпеки незалежно від ступеня їх тяжкості і може бути призначена лише у випадках, спеціально передбачених в Особливій частині цього Кодексу [88]. Аналіз санкцій норм Особливої частини кримінального законодавства надає підставу для констатації, що у більшості випадків конфіскація передбачена як обов'язковий вид покарання та лише в поодиноких випадках призначається на розсуд суду із урахуванням обставин кримінального правопорушення. Це стосується і діяння, передбаченого ст. 289 КК України. Водночас необхідно відмітити, що конфіскація майна не може бути застосована до неповнолітньої особи, яка вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом.

З цього приводу В.І. Тютюгін, спираючись на практику Верховного Суду зауважує, що не може бути застосована конфіскація і до особи, яка хоча і вчинила злочин, передбачений в ч. 2 ст. 59 КК, але у неповнолітньому віці, бо у ч. 2 ст. 98 КК наведено вичерпний перелік тих додаткових покарань, які

можуть бути застосовані до неповнолітніх, серед яких відсутня конфіскація майна. Тому незважаючи на те, що конфіскація передбачена в санкції як обов'язкове або факультативне додаткове покарання, вона «... не може бути призначена особі, що вчинила злочин у віці до 18 років, навіть у тому разі, коли на час розгляду справи судом вона досягла повноліття» [46]. Таким чином, питання про незастосування конфіскації вирішується судом у цих випадках, виходячи з того віку особи, в якому вона перебувала на момент вчинення злочину, передбаченого ч. 2 ст. 59 КК, а не з того, якого вона досягла на час постановлення вироку [157]. Наведений підхід законодавця, як видається, може бути зумовлений тим, що предметом конфіскації може бути виключно майно, яке належить особі на праві власності, тобто – на законних підставах. Неповнолітні особи у більшості випадків не мають такого майна, а перенесення обов'язку по виконанню такого виду покарання (як і будь-якого іншого) на їх батьків порушують принцип індивідуалізації кримінальної відповідальності. Проте тенденції ювенального кримінального права свідчать про неоднозначний підхід до встановлення щодо неповнолітніх майнових видів покарань. Зокрема, наприклад, до дитини може бути застосовано покарання у виді штрафу, під яким серед іншого розуміється і майно на яке може бути звернене стягнення; неповнолітні можуть бути звільнені від покарання із застосуванням примусового заходу виховного характеру у виді покладення обов'язку відшкодування заподіяних майнових збитків, якщо особа досягла п'ятнадцятирічного віку і має майно, кошти або заробіток. Таким чином, питання відсутності у переліку видів покарань, які можуть бути призначені неповнолітнім конфіскації майна залишається відкритим.

У цьому контексті цікавим є і те, що кримінальним процесуальним законодавством передбачена можливість застосування щодо неповнолітнього такого заходу забезпечення кримінального провадження як арешт майна. Проте в інформаційному листі «Про практику здійснення судами кримінального провадження щодо неповнолітніх» ВССУ з розгляду цивільних і кримінальних справ зауважив, що необхідно мати на увазі, що до

неповнолітньої особи такий захід забезпечення кримінального провадження, як арешт майна, яке є власністю неповнолітнього, застосовується на загальних підставах, окрім випадків, коли метою арешту майна є виключно забезпечення майбутньої його конфіскації як виду покарання, адже до неповнолітніх відповідно до ст.98 КК конфіскація майна як додаткове покарання не застосовується... У разі засудження неповнолітнього за злочин, за який конфіскація майна є обов'язковим додатковим покаранням, суд його не призначає в силу ст.98 КК. Таким же чином суд вирішує питання (постановляє обвинувальний вирок без призначення покарання), якщо санкція статті (частина статті) КК, за якою кваліфіковано діяння неповнолітнього, передбачає лише такі види покарань, які не можуть бути до нього застосовані [82]. У проєкті нового кримінального законодавства конфіскація майна також не передбачена як вид покарання, який може бути застосований до неповнолітньої особи.

В.І. Тютюгін зауважує, що слід урахувати, що у деяких випадках конфіскація не може бути призначена судом навіть тоді, коли в санкції статті Особливої частини КК вона передбачена як обов'язкове додаткове покарання, а підстави для застосування ч. 2 ст. 69 КК у справі відсутні. Така ситуація можлива за умови, коли вчинений особою злочин хоча і належить до тяжких (ч. 5 ст. 12 КК) чи особливо тяжких (ч. 6 ст. 12 КК), але вчиняється за відсутності корисливих спонукань, бо вчиняється з інших мотивів. У таких випадках призначення конфіскації виключається, незважаючи на те, що вона передбачена в санкції як обов'язкова, оскільки відсутня один з обов'язкових чинників підстави її застосування – корисливий характер вчиненого злочину. На дотримання судами цієї вимоги неодноразова звертав увагу Верховний Суд, підкреслюючи, що положення ч. 2 ст. 59 Загальної частини КК, які встановлюють підставу призначення конфіскації майна, повинні мати пріоритет (перевагу) у застосуванні перед нормами (санкціями статей) Особливої частини КК [170; 167; 185]. У цьому контексті необхідно відмітити, що визначення мотиву незаконного заволодіння майном, фактично,



покладається на судові органи, що зумовлює суб'єктивізм у прийнятті судових рішень. Такий суб'єктивізм може мати місце і під час досудового розслідування, оскільки ознаки суб'єктивної сторони кримінального правопорушення апріорі є складними для встановлення, особливо, якщо мотив та мета діяння не є очевидними.

Вчений також вказує, що у кожному конкретному випадку призначення конфіскації, спираючись на підставу її застосування, визначену у ч. 2 ст. 59 КК, слід однак ураховувати, що згідно зі ст. 1 Протоколу № 1 до Конвенції з прав людини і основоположних свобод, кожна фізична чи юридична особа має право на повагу до своєї власності. Тому ніхто не може бути позбавлений свого майна інакше, як в інтересах суспільства та на умовах, передбачених законом і загальними принципами міжнародного права. Як відмічає Верховний Суд, відповідно до усталеної практики ЄСПЛ застосування конфіскації майна в конкретному випадку буде відповідати вимогам ст. 1 Протоколу № 1 до Конвенції «... не просто за умови, якщо така конфіскація формально ґрунтується на вимогах національного закону, а й за умови, що така законна конфіскація у даній конкретній ситуації не порушує «справедливу рівновагу між вимогами загального інтересу і захисту фундаментальних прав осіб» [161]. Отже, вказане утворює додаткові підстави для сумніву у доцільності визначення безпосереднім об'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом безпеки руху та експлуатації транспорту, а також зумовленості відсутності вказівки на інші (окрім вини) ознаки суб'єктивної сторони кримінального правопорушення (мотив, мета).

У вище наведеній касаційній скарзі потерпілий ставить питання про скасування ухвали апеляційного суду та призначення нового розгляду в суді апеляційної інстанції у зв'язку з істотним порушенням вимог кримінального процесуального закону та неправильним застосуванням закону України про кримінальну відповідальність. Зазначає, що апеляційний суд неправильно застосував норму матеріального права, а саме ч. 2 ст. 289 КК України, санкцією якої, додаткове покарання у виді конфіскації майна, передбачено як

альтернативний, а не обов'язковий вид покарання, і не може призначатись чи не призначатись тільки одному із засуджених, враховуючи, що злочин було вчинено за попередньою змовою групою осіб. Вказує також на те, що судом апеляційної інстанції не встановлено мотиву кримінального правопорушення, не надано оцінку доказам, які свідчать про те, що перший засуджений був ініціатором вчинення злочину та в подальшому, після незаконного заволодіння автомобілем, намагався його реалізувати. Повідомляє, що всупереч вимогам ст.ст. 337, 370 КПК України, суд апеляційної інстанції ігноруючи зміст обвинувального акту, без дослідження доказів вийшов за межі висунутого обвинувачення та зробив безпідставні висновки про відсутність корисливого мотиву у першого засудженого [161]. Наведене підтверджує вказану вище тезу про складність доведення ознак суб'єктивної сторони кримінального правопорушення взагалі та незаконного заволодіння транспортним засобом зокрема.

Конфіскація майна встановлюється за тяжкі та особливо тяжкі корисливі злочини, а також за злочини проти основ національної безпеки України та громадської безпеки незалежно від ступеня їх тяжкості і може бути призначена лише у випадках, спеціально передбачених в Особливій частині Кримінального кодексу. Під корисливими спонуканнями, слід розуміти бажання винного одержати внаслідок вчинення злочину матеріальні блага для себе або інших осіб, одержати чи зберегти певні майнові права, уникнути матеріальних витрат чи обов'язків або досягти іншої матеріальної вигоди. Таким чином, з системного аналізу зазначених норм слідує, що вирішуючи питання щодо призначення засудженому додаткового покарання у виді конфіскації майна, суд має виходити з наявності чи відсутності у діяч винного корисливого мотиву. Із формулювання обвинувачення, визнаного судом доведеним, вбачається, що обидва засуджені, за попередньою змовою між собою, незаконно заволоділи автомобілем марки ВАЗ-21130-120-20, спричинивши потерпілому значну матеріальну шкоду в розмірі 85258,73 гривень. Після чого, першим засудженим шляхом підпалу, вказаний

транспортний засіб знищено. З урахуванням зазначеного, враховуючи те, що злочин вчинено тяжкий, однак наявність корисливого мотиву при кваліфікації дій за ч. 2 ст. 289 КК України першому засудженому органом досудового розслідування інкриміновано не було, а суд першої інстанції на ці обставини уваги не звернув, тому апеляційний суд правильно виключив додаткове покарання останньому у виді конфіскації майна. Помилкове посилення суду апеляційної інстанції на те, що конфіскація майна є безальтернативним додатковим покаранням, передбаченим санкцією ч. 2 ст. 289 КК України, не є підставою для скасування чи зміни судового рішення. Враховуючи вищевикладене, суд касаційної інстанції не вбачає підстав для задоволення касаційної скарги потерпілого з підстав, викладених у ній. Як вбачається з матеріалів провадження, суд розглядаючи справу в межах пред'явленого обвинувачення, кваліфікував дії другого засудженого за ч. 2 ст. 289 КК України за обставин викладених у вирокі, але при призначенні покарання останньому, не правильно застосував закон про кримінальну відповідальність в частині призначення йому додаткового покарання у виді конфіскації майна, оскільки в злочинних діях другого засудженого щодо незаконного заволодіння транспортним засобом потерпілого, вчиненими у співучасті, корисливого мотиву не встановлено. При призначенні судом першої інстанції другому засудженому остаточного покарання на підставі ч. 4 ст. 70 КК України, за сукупністю злочинів, шляхом поглинення менш суворого покарання більш суворим, додаткового покарання у виді конфіскації майна, призначеного за попереднім вирокі, судом приєднано не було. За наведених обставин, судові рішення щодо другого засудженого підлягають зміні у зв'язку з неправильним застосуванням закону України про кримінальну відповідальність [161]. Виходячи із конструкції ст. 289 КК України, можна підсумувати, що законодавець допускає вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою та мотивом (наприклад, О.О. Дудоров та К.Б. Дудорова з цього приводу зауважують, що відмінними від корисливої мети мотивами скоєння злочину, передбаченого ст. 289 КК, можуть бути бажання

зміцнити свій авторитет серед знайомих, випробувати власні водійські навички, доїхати до певного місця, перевезти багаж, вчинити інший або приховати вже скоєний злочин із використанням транспортного засобу, примусити його власника до вчинення певних дій, помста, заздрість, альтруїзм, хуліганські спонукання тощо. Наявність складу аналізованого злочину вбачається й, наприклад, у разі заволодіння транспортним засобом потерпілого в рахунок погашення його боргу [68]). Судова практика свідчить про те, що відсоток таких кримінальних правопорушень вчинених з метою заволодіння транспортним засобом із подальшим його використанням у якості знаряддя кримінальних правопорушень є достатньо значним. У зв'язку із цим суди у більшості випадків не призначають додаткового покарання у виді конфіскації майна. Вказане ставить під сумнів доцільність передбачення такого покарання у санкціях ст. 289 КК України. *Окреслена проблема може бути вирішена, зокрема, шляхом заміни додаткового покарання у виді конфіскації майна на штраф.* По-перше, штраф може бути застосований до неповнолітніх осіб, якщо останні мають самостійний дохід, власні кошти або майно, на яке може бути звернене стягнення. По-друге, щодо дорослих осіб застосування штрафу є більш доцільним, оскільки у більшості випадків повнолітні мають дохід або власні кошти, водночас майном, яке підлягає конфіскації володіє не кожна особа, враховуючи, що воно має належати винному на праві власності.

У контексті вказаного, О.О. Дудоров, В.В. Ємельяненко та Р.О. Мовчан також зауважують, що оновлена санкція ч. 1 ст. 289 КК не відповідає потребам правозастосовної практики щодо караності некваліфікованого заволодіння транспортним засобом. Відтак із великою імовірністю можна спрогнозувати, що зміна санкції ч. 1 ст. 289 КК на підставі Закону від 3 вересня 2020 р. призведе не до посилення, а, навпаки, до послаблення каральної складової цієї кримінально-правової заборони, виступивши каталізатором того, що показники «реального» призначення передбачених нею покарань, вочевидь, будуть зведені до нульових (близьких до цього). Натомість наявність штрафу

в попередній редакції ст. 289 КК дозволяла призначити адекватне покарання, зокрема, «випадковим» злочинцям і неповнолітнім. До того ж відмова в альтернативній санкції ч. 1 ст. 289 КК від штрафу, на нашу думку, не узгоджується з виробленими кримінально-правовою доктриною положеннями про те, що: 1) найкращим засобом боротьби з майновими к. пр. є саме майнові покарання; 2) кримінально-правові санкції мають бути узгодженими із санкціями за вчинення інших, близьких за видом і характером к. пр. (у нашому випадку це передусім такі «класичні» посягання на власність, як крадіжка, ненасильницький грабіж і шахрайство); 3) санкції мають надавати суду можливість індивідуалізувати покарання з урахуванням потенційних варіантів учинення к. пр. у реальній дійсності (незаконне заволодіння транспортним засобом, зокрема за відсутності кваліфікуючих (особливо кваліфікуючих) ознак, може набувати найрізноманітніших форм, включаючи заволодіння технічно несправним або недоукомплектованим засобом, а так само тимчасове запозичення (використання) транспортного засобу) [69]. Окремі питання виникають і щодо переліку основних видів покарань, передбачених за незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні. Відповідно до санкції ч. 1 ст. 289 КК України таке діяння передбачено законодавцем як нетяжкий злочин. Такий підхід не у повній мірі аргументований з точки зору меж покарання, які призначаються за протиправні діяння, які посягають на право власності та правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Так, наприклад, за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження передбачено покарання у виді штрафу від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років; за умисне знищення або пошкодження чужого майна, що заподіяло шкоду у великих розмірах передбачено покарання у виді штрафу від

однієї тисячі до чотирьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадськими роботами на строк від ста двадцяти до двохсот сорока годин, або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням волі на той самий строк тощо [88]. Отже, наведені санкції, по-перше, свідчать про відсутність законодавчої логіки при побудові норми кримінального законодавства, по-друге, можуть бути оцінені як надмірно репресивні, зокрема із урахуванням того, що в окремих випадках потерпілому може не бути завдано матеріальної шкоди таким діями (наприклад, якщо транспортний засіб було повернуто у неушкодженому стані).

У більшості випадків такий стан справ зумовлений відсутністю єдиного розуміння сутності та змісту процесу пеналізації кримінальних правопорушень та впливу на нього об'єктивно існуючих у державі та суспільстві явищ, зокрема, наприклад, таких як воєнний стан та інші особливі правові режими. З цього приводу, Н.О. Гуторова та Ю.А. Пономаренко зауважують, що наукове осмислення суттєвих відмінностей між ознаками діяльності з установами покарання законодавцем та призначення його судом за окремі злочини призвело до висновку про необхідність звуження кримінально-правової категорії «пеналізація злочинів», яка має визначатися лише як діяльність з установами покарання законодавцем, з одночасним підняттям у понятійно-категоріальному ряді категорії «індивідуалізація покарання». За таких умов категорії «пеналізація злочинів» та «індивідуалізація покарання» в понятійно-категоріальному ряді, очолюваному категорією «покарання», мають займати відносно останньої рівновіддалене положення. Зменшена в такий спосіб за обсягом кримінально-правова категорія «пеналізація злочинів», як вбачається, розвиватиметься за рахунок збільшення, поглиблення її змісту. Цей логіко-гносеологічний процес наукового пізнання має призвести до чіткого визначення не лише категорії «пеналізація злочинів», а й усього понятійно-категоріального ряду, очолюваного цією категорією. Йдеться про те, що вироблені на рівні

узагальненого поняття абстракції вищого рівня, характерні ознаки та правила, що притаманні пеналізації злочинів у цілому, мають застосовуватися до наукових абстракцій більш низького рівня. Так, зокрема, ці правила, з урахуванням родових особливостей певної групи однорідних злочинів, мають втілюватися у родове поняття «пеналізація окремих видів злочинів», а в подальшому – застосовуватися до абстракції найнижчого рівня, якою є поняття «пеналізація злочину, передбаченого окремою статтею Особливої частини КК». Рух таким науково перевіреним шляхом має призвести до системних позитивних змін у кримінальному законодавстві в частині встановлення караності окремих злочинів, що рано чи пізно, але неминуче замінить широко використовуваний на сучасному етапі «метод проб і помилок» [63]. Тенденції до інтенсифікації пеналізації у більшості випадків призводять до прийняття помилкових рішень, котрі мають наслідком встановлення надмірної репресії за вчинення окремих видів кримінальних правопорушень, у зв'язку із чим порушується принцип співрозмірності у кримінальному праві. Аналіз судової практики надає підставу для констатації, що для вирішення такої ситуації суд у більшості випадків приймає рішення про звільнення від відбування покарання з випробуванням. Зокрема це стосується і неповнолітніх осіб.

Так, відповідно до вироку Жмеринського міськрайонного суду Вінницької області від 29.02.2024 р. (справа № 130/2010/23), *неповнолітні обвинувачуються в тому, що 24.07.2023 близько 21:40 год. вони знаходячись у дворі гуртожитку, де тимчасово проживають, побачили припаркований автомобіль марки «ВАЗ 2107» червоного кольору, власником якого є потерпілий, однак який перебуває в постійному користуванні Жмеринської філії ТОВ «Вінницький обласний автоучбовий комбінат» та попередньо змовившись, вирішили ним протиправно заволодіти. В подальшому, 24.07.2023 приблизно о 21:45 год., продовжуючи перебувати у дворі вищевказаного гуртожитку, шляхом розбиття скла салону за допомогою тиску, відчинивши дверцята авто потрапили в салон автомобіля «ВАЗ 2107»,*

де в бардачку виявили ключ від автомобіля марки «Skoda Fabia» білого кольору, однак автомобіль перебуває в постійному користуванні Жмеринської філії ТОВ «Вінницький обласний автоучбовий комбінат», та який був припаркований поруч. В цей час неповнолітні змінили свої злочинні наміри, та продовжуючи свій злочинний умисел вирішили заволодіти автомобілем «Skoda Fabia». Далі, реалізуючи свій злочинний намір, спрямований на незаконне заволодіння вищевказаним транспортним засобом, діючи з прямим умислом, тобто, усвідомлюючи суспільно-небезпечний характер свого діяння та передбачаючи його наслідки і бажаючи їх настання, за допомогою ключа проникли до салону автомобіля «Skoda Fabia», та привісивши у дію двигун, таємно, без дозволу та відома власника, виїхали з двору в напрямку вулиці Київська та в подальшому до м. Вінниця та смт. Літин, де були зупинені працівниками поліції. Таким чином, своїми умисними протиправними діями, неповнолітні спричинили потерпілому майнової шкоди, відповідно до висновку судової транспортно-товарознавчої експертизи №СЕ-19/102-23/13497-АВ від 27.07.2023, на суму 211 тисяч 370 гривень. Судом було визнано осіб винуватими у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст. 289 КК України та призначено покарання у виді 5 (п`яти) років позбавлення волі без конфіскації майна. За ст. 75, 104 КК України їх було звільнено від відбування призначеного покарання з випробуванням з іспитовим строком на 2 роки [38]. Водночас тенденції до звільнення від відбування покарання з випробуванням можуть бути оцінені як у певній мірі негативні, оскільки часто вони зумовлюють повторне вчинення однотипних кримінальних правопорушень особами, яких було звільнено.

Відповідно до вироку Вільногірського міського суду Дніпропетровської області від 28 лютого 2024 року (справа № 174/65/24) особу обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України за таких обставин: обвинувачений (громадянин України, не одружений, на утриманні неповнолітніх дітей не має, не працює, військовозобов'язаний, освіта неповна середня, раніше судимий: 08.09.2022



року Жовтководським міським судом Дніпропетровської області, за ч.2 ст. 289 КК України до 5 років позбавлення волі. На підставі ст. 75, 104, 76 КК України від відбуття покарання звільнено з випробувальним строком 1 рік. Вирок набрав законної сили 11.10.2022 року; 21.09.2023 винесено ухвалу Вільногірського міського суду Дніпропетровської області, про звільнення від призначеного покарання з випробуванням після закінчення іспитового строку) повторно 31.05.2023 року, близько 18.00 год., більш точного часу у ході проведення досудового розслідування не встановлено, проходячи повз територію Вільногірського ліцею № 3 Вільногірської міської ради Дніпропетровської області, що розташований по вул. Центральна, буд. 45А, м. Вільногірська Кам'янського району Дніпропетровської області виявив, що на території вказаного ліцею припаркований мопед марки «Delta», чорного кольору, без державного номерного знака, який згідно свідоцтва про реєстрацію належить одній особі та знаходиться у фактичному володінні та користуванні іншої особи, у результаті чого в обвинуваченого виник злочинний намір на незаконне заволодіння даним транспортним засобом. У той же день, тобто 31.05.2023 року, близько 18.15 год. більш точного часу у ході проведення досудового розслідування не встановлено, обвинувачений, реалізуючи свій раптово виниклий злочинний намір направлений на незаконне заволодіння транспортним засобом, продовжуючи знаходитись біля центрального входу до Вільногірського ліцею № 3 Вільногірської міської ради Дніпропетровської області, що розташований по вул. Центральна, буд. 45А, м. Вільногірська Кам'янського району Дніпропетровської області, впевнившись, що за його злочинними діями не спостерігають сторонні особи, розуміючи незаконність і протиправність своїх дій, але не бажаючи відмовлятися від своїх злочинних намірів, діючи повторно, умисно, таємно, з корисливих мотивів, з метою незаконного заволодіння транспортним засобом, всупереч волі користувача та власника незаконно заволодів транспортним засобом, а саме сів за кермо та закоротивши дроти живлення привів двигун мопеду марки «Delta», чорного кольору, без державного

номерного знака, вартістю 9 333,00 грн., в дію, тим самим надавши йому рух, після чого на вказаному транспортному засобі з місця скоєння кримінального правопорушення зник, скориставшись ним на власний розсуд [34]. Наведений судовий вирок є прикладом неоднозначного підходу до визначення меж репресії та прийняття судом очевидно необ'єктивного рішення. По-перше, особа повторно вчинила кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України. Це вказує на те, що такий кримінальний правопорушник не втратив свою суспільну небезпечність та щодо нього недоцільно було застосовувати звільнення від відбування покарання з випробуванням. По-друге, не дивлячись на це суд знову прийняв рішення про можливість його звільнення від відбування покарання. Отже, тенденції судової практики свідчать про необхідність вирішувати проблему неспіврозмірної каральної політики шляхом перегляду останніх внесених змін та удосконалення санкцій шляхом приведення їх у відповідність вимогам, які ставляться до пеналізації кримінальних правопорушень.

З цього приводу учені зауважують, що одним із наслідків ухвалення Закону від 3 вересня 2020 р. стало посилення суворості передбачених ст. 289 КК покарань: 1) з альтернативної санкції ч. 1 вилучене передбачене у ній раніше (поряд з обмеженням волі та позбавленням волі на певний строк) покарання у виді штрафу; 2) у санкції ч. 3 мінімальну межу позбавлення волі збільшено із 7 до 8 років. З урахуванням того, що максимальну межу передбаченого ч. 2 ст. 289 КК покарання у виді позбавлення волі встановлено на рівні 8 років, зазначена вище зміна санкції ч. 3 ст. 289 КК виглядає зрозумілою, хоч і непотрібною. Адже більшість дослідників кримінально-правових санкцій наголошує на тому, що «драбина» санкцій за основний, кваліфікований та особливо кваліфікований види злочину залежно від особливостей конкретного посягання повинна йти: 1) або «у стик» (коли максимальний розмір покарання за злочин з основним складом одночасно є і мінімальним розміром покарання за злочин з кваліфікованим складом; максимальний розмір покарання за злочин з кваліфікованим складом –

мінімальним розміром покарання за злочин з особливо кваліфікованим складом); 2) або «з перекрыттям» (коли мінімальний розмір покарання за злочин з кваліфікованим складом є трохи меншим за максимальний розмір покарання за злочин з основним складом; мінімальний розмір покарання за злочин з особливо кваліфікованим складом є трохи меншим за максимальний розмір покарання за злочин з кваліфікованим складом) [70, с. 505]. Якщо перший підхід реалізовано у Законі від 3 вересня 2020 р., то другий цілком задовільно знаходив втілення у санкціях ч. 2 і ч. 3 ст. 289 КК до прийняття цього Закону. Водночас не треба забувати, наприклад, про випадки незаконних тимчасових заволодінь троллейбусами, трамваями, комбайнами. З урахуванням високої вартості цих транспортних засобів особі «гарантовано» інкримінування ч. 3 чинної редакції ст. 289 КК з усіма наслідками, що з цього випливають, що вчергове змушує писати про несправедливість у кримінальному праві. Те саме стосується і випадків тимчасового заволодіння відносно коштовним (вартістю \$10 000 і більше) автомобілем (наприклад, хлопець вирішив продемонструвати свої гарні водійські навички перед дівчиною, а працівник СТО чи мийки захотів покататись). За бажання в аналізованих законодавчих змінах можна побачити надання кримінально-правовій забороні, присвяченій незаконному заволодінню транспортним засоби, такого собі «класового характеру». Оновлення санкції ч. 1 ст. 289 КК так само підтримати складно (навіть при тому, що передбачений нею раніше розмір такого покарання, як штраф, виглядав дещо заниженим, у зв'язку з чим одним із нас висувалась пропозиція підвищити максимальний розмір штрафу, встановлений у санкції ч. 1 ст. 289 КК [71]). Через відсутність виваженого підходу, нехтування рекомендаціями кримінально-правової доктрини, а також ігнорування результатів емпіричних досліджень згадане законодавче рішення поповнило когорту тих численних змін до КК, наслідки яких, швидше за все, будуть протилежними очікуваним [69]. Необхідно зауважити, що з моменту прийняття у 2001 році чинного кримінального законодавства України санкція ст. 289 КК України неодноразово зазнавала змін, які полягали як в

пом'якшенні меж кримінальної відповідальності та покарання, так і в посиленні репресії. Водночас, як виходить із наведеної вище думки більшість учених більш схильні вважати доцільним саме пом'якшення санкції. Зокрема, наприклад, В.В. Ємельяненко вказує, що рішення законодавця пом'якшити покарання за досліджуваний злочин, втілене у чинній редакції ст. 289 КК, відповідає ступеню його суспільної небезпечності та судовій практиці. Для надання суду більших можливостей для індивідуалізації покарання максимальний розмір штрафу, встановлений у санкції ч. 1 ст. 289 КК, пропонується підвищити з тисячі двохсот до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. На думку автора, санкція ч. 3 ст. 289 КК в частині, яка стосується додаткового покарання, повинна також бути змінена і передбачати конфіскацію майна як обов'язкове додаткове покарання у випадку вчинення злочину з корисливих мотивів [71, с. 64]. У цілому погоджуючись із позицією вченого (окрім доцільності залишення у санкції такого виду покарання як конфіскація майна), не можна не звернути увагу також і на те, що наразі кримінально-правова політика має загальну тенденцію до гуманізації кримінальної відповідальності (окрім кримінальних правопорушень зумовлених/пов'язаних із особливим правовим режимом воєнного стану та військової агресією російської федерації проти України).

О.О. Дудоров та К.Б. Дудорова зауважують, що ситуація із забезпеченням ККС ВС єдності і стабільності судової практики в частині застосування ст. 289 КК нарікань загалом не викликає. Водночас окремі положення КК щодо відповідальності за незаконне заволодіння транспортним доцільно удосконалити. Так, дефініція поняття «механічний транспортний засіб», закріплена в примітці ст. 286 КК, потребує уточнення як з урахуванням виваженої позиції ККС ВС щодо визначення кримінально-правового статусу мопеду, так і з огляду на необхідність з'ясування такого статусу новітніх засобів пересування, які можуть оснащуватись електродвигунами потужністю понад 3 кВт. Законодавче визначення поняття «незаконне заволодіння транспортним засобом» (ч. 1 примітки ст. 289 КК) варто вдосконалити за

рахунок доповнення його вказівками на вилучення транспортного засобу поза волею власника (законного користувача) цього засобу і заволодіння чужим транспортним засобом. Такі кваліфікуючі ознаки незаконного заволодіння транспортним засобом, як завдання значної і великої матеріальної шкоди, шляхом уточнення примітки ст. 289 КК мають бути «прив'язані» до ринкової вартості транспортного засобу. Водночас нині не варто відмовлятися від прагматичного підходу законодавця, який в одному складі злочину, передбаченого чинною редакцією ст. 289 КК, поєднав ознаки розкрадання і не поєднаного з корисливою метою угону транспортного засобу [68]. Отже, наразі актуальним є не тільки узагальнення практики суду щодо призначення покарання та звільнення від покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом, а і диференціація такої практики із урахуванням віку кримінального правопорушника. Це важливо також з точки зору того, що дитині, відповідно до міжнародних та європейських рекомендацій, у всіх можливих випадках бажано не призначати покарання, пов'язане із позбавленням волі. Це є додатковим аргументом для уточнення та розширення переліку видів покарань, які можуть бути застосовані до неповнолітніх, які вчинили кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України.

А.В. Горностай зауважує, що законодавець, підсиливши кримінальну відповідальність за окремі правопорушення проти власності, залишив без змін суміжні кримінальні правопорушення. Насамперед мова йде про незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК). Угони автівок є дуже поширеним злочином сьогодення, особливо у регіонах, де ведуться активні бойові дії. Різноманітним транспортними засобами, від автомобіля до трактора, незаконно заволодівають і місцеві мешканці, і ворожі солдати. Дуже часто викрадені авто використовують для вчинення диверсій. На окупованих територіях цей злочин взагалі набуває масового характеру. Проте законодавець не передбачив підсилення кримінальної відповідальності за такі дії у воєнний або надзвичайний стан, хоча іноді тільки наявність транспорту дає шанс особі врятуватися самій та вивезти сім'ю з небезпечної прострільної

зони чи уникнути загрози опинитися в окупації. Діюча редакція статті 289 КК передбачає, що незаконне заволодіння транспортним засобом карається обмеженням волі на строк від 3 до 5 років або позбавленням волі на той самий строк. У той же час за просту крадіжку, вчинену в умовах воєнного або надзвичайного стану, передбачено відповідальність за ч. 4 ст. 185 КК і встановлено покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 5 до 8 років. Таким чином утворилася ситуація, коли крадіжка мобільного телефону під час війни буде тяжким злочином і загрожуватиме позбавленням волі на 8 років. У той же час, крадіжка автомобіля в умовах воєнного стану буде нетяжким злочином, який карається максимально 5 роками позбавлення волі [58]. В цьому контексті позиція вченого щодо доцільності посилення кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного стану є доцільною та має бути врахована, зокрема з огляду на те, що вчинення такого діяння спеціальним суб'єктом – військовослужбовцем (вчинені в умовах особливого періоду, крім воєнного стану, в умовах воєнного стану або в бойовій обстановці) вже криміналізовано.

Таким чином, проведені дослідження надало можливість констатувати, що виходячи із конструкції ст. 289 КК України, можна підсумувати, що законодавець допускає вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою та мотивом. Судова практика свідчить про те, що відсоток таких кримінальних правопорушень вчинених з метою заволодіння транспортним засобом із подальшим його використанням у якості знаряддя кримінальних правопорушень є достатньо значним. У зв'язку із цим суди у більшості випадків не призначають додаткового покарання у виді конфіскації майна. Вказане ставить під сумнів доцільність передбачення такого покарання у санкціях ст. 289 КК України. Окреслена проблема може бути вирішена, зокрема, шляхом заміни додаткового покарання у виді конфіскації майна на штраф. Окремі питання виникають і щодо переліку основних видів покарань, передбачених за незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні. Відповідно до санкції ч. 1 ст. 289 КК України таке діяння передбачено

законодавцем як нетяжкий злочин. Такий підхід не у повній мірі аргументований з точки зору меж покарання, які призначаються за протиправні діяння, які посягають на право власності та правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Тенденції судової практики свідчать про необхідність вирішувати проблему неспіврозмірної каральної політики шляхом перегляду останніх внесених змін та удосконалення санкцій шляхом приведення їх у відповідність вимогам, які ставляться до пеналізації кримінальних правопорушень.

*Отже, із урахуванням наведеного доцільним є внесення змін та доповнень до санкцій ст. 289 КК України та викласти їх таким чином:*

– ч. 1 ст. 289 КК: карається штрафом від двох тисяч до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до трьох років;

– ч. 2 ст. 289 КК України: караються обмеженням волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк зі штрафом від двохсот п'ятдесяти до семисот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або без такого;

– ч. 3 ст. 289 КК України: караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми до років зі штрафом від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або без такого.

### **Висновки до 1 розділу**

1. Доведено, що у більшості випадків визначення соціальної обумовленості передуює процесу криміналізації протиправного діяння, оскільки виключно соціально обумовлене протиправне діяння може бути криміналізовано. Зміст соціальної обумовленості кримінального правопорушення утворюється комплексом факторів, які свідчать про необхідність додаткового захисту певних суспільних відносин. Соціальна обумовленість кримінально-правової заборони та кримінальної

відповідальності за вчинення кримінального правопорушення відтворює соціальну та запобіжну функцію кримінального законодавства, а також закладає підґрунтя для формування кримінально-правової політики. У більшості випадків процес визначення соціальної обумовленості кримінальної відповідальності включає в себе встановлення ретроспективних, соціальних, нормативно-правових, інституційних та кримінологічних факторів кримінально-правової заборони.

Крізь призму соціальних факторів криміналізації та соціальної обумовленості кримінально-правової заборони відтворюється реальний об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом. Нормативні фактори соціальної обумовленості кримінально-правової заборони на незаконне заволодіння транспортним засобом безпосередньо пов'язані із необхідністю посилення спроможності відповідних законодавчих актів регулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки. Водночас такі законодавчі акти не корелюються зі змістовним наповненням диспозиції ч. 1 ст. 289 КК України, через те, що таке кримінальне правопорушення створює лише формальні підстави вважати, що незаконне заволодіння транспортним засобом може негативно впливати на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Відсутність кореляції між нормою кримінального права та іншими законодавчими актами у цій сфері знижує практичну дієвість та ефективність кримінального законодавства, більше того, неправильне визначення безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення часто має наслідком визначення санкцій, неспроможних забезпечувати здатність кримінального закону запобігати суспільно небезпечним діям.

2. Узагальнено, що безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є суспільні відносини, які забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, про що свідчить розташування норми в XI розділі Кримінального кодексу України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Аналіз судової практики та тенденцій законотворчої роботи



надали підставу для наведення додаткових аргументів на користь доктринальної позиції щодо недоцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом – кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України виражається у незаконному заволодінні транспортним засобом як умисного, з будь-якою метою протиправного вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Більшість проблемних питань знаходяться у площині розмежування заволодіння транспортним засобом шляхом обману та шахрайства, а також кримінального правопорушення, передбаченого ст. 191 КК України. Виходячи із конструкції ч. 4 ст. 289 КК України, констатовано, що законодавцем, фактично, не було закріплено часовий проміжок для застосування до кримінального правопорушника спеціальної підстави для звільнення від кримінальної відповідальності, передбаченої ч. 4 ст. 289 КК України, що є недоцільним та потребує уточнення. Суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є фізична осудна особа з 16 років. Суб'єктивна сторона виражається в умисній формі вини. Водночас доведено недоцільність положень Верховного Суду (Постанова Верховного Суду від 13 січня 2022 року; справа № 521/10497/20) щодо наявності спеціальної мети незаконного заволодіння транспортним засобом, що підтверджується тим, що у п. 1 примітки до вказаної норми законодавцем передбачено, що під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення транспортного засобу. Отже, окрім форми вини суб'єктивна сторона діяння, передбаченого ст. 289 КК України не має жодних додаткових ознак.

Із урахуванням наведеного запропоновано внести зміни та доповнення до ст. 289 КК України, а саме: ч. 1 ст. 289 КК України викласти у такій редакції: 1. Викрадення, привласнення, вимагання транспортного засобу чи заволодіння ним шляхом шахрайства – карається...; ч. 4 ст. 289 КК України викласти в

такій редакції: 4. Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вона до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення добровільно заявила про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки.

3. Визначено, що виходячи із конструкції ст. 289 КК України, можна підсумувати, що законодавець допускає вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою та мотивом. Судова практика свідчить про те, що відсоток таких кримінальних правопорушень вчинених з метою заволодіння транспортним засобом із подальшим його використанням у якості знаряддя кримінальних правопорушень є достатньо значним. У зв'язку із цим суди у більшості випадків не призначають додаткового покарання у виді конфіскації майна. Вказане ставить під сумнів доцільність передбачення такого покарання у санкціях ст. 289 КК України. Окреслена проблема може бути вирішена, зокрема, шляхом заміни додаткового покарання у виді конфіскації майна на штраф. Окремі питання виникають і щодо переліку основних видів покарань, передбачених за незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні. Відповідно до санкції ч. 1 ст. 289 КК України таке діяння передбачено законодавцем як нетяжкий злочин. Такий підхід не у повній мірі аргументований з точки зору меж покарання, які призначаються за протиправні діяння, які посягають на право власності та правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Тенденції судової практики свідчать про необхідність вирішувати проблему неспіврозмірної каральної політики шляхом перегляду останніх внесених змін та удосконалення санкцій шляхом приведення їх у відповідність вимогам, які ставляться до пеналізації кримінальних правопорушень. Визнано доцільним внесення змін та доповнень до санкцій ст. 289 КК України та викласти їх таким чином: ч. 1 ст. 289 КК: карається штрафом від двох тисяч до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до трьох років; ч. 2 ст. 289

КК України: караються обмеженням волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк зі штрафом від двохсот п'ятдесяти до семисот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або без такого; ч. 3 ст. 289 КК України: караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми до років зі штрафом від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або без такого.

## **РОЗДІЛ 2. КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НЕПОВНОЛІТНІМИ В УКРАЇНІ**

### **2.1. Стан і тенденції незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні**

Аналіз кримінологічної ситуації в країні свідчить про те, що наразі в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану відбувся перерозподіл видів суспільно небезпечних діянь, що призвело до певної розбалансованості у динаміці злочинності та ускладнило визначення кримінально-правових та кримінологічних тенденцій. Очевидним є те, що серед видів кримінальних правопорушень, не дивлячись на посилення кримінальної відповідальності, актуальними залишаються окремі суспільно небезпечні діяння проти власності (за збереженням тенденції до зниження), зокрема ті, що вчиняються неповнолітніми особами. Показники кримінально протиправної діяльності неповнолітніх осіб залишаються стабільно високими протягом тривалого часу. Основною причиною такої ситуації є детермінанти військово-політичного характеру, зокрема сформовані в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану.

Так, К.М. Оробець вказує, що воєнний стан у кримінальному праві може характеризуватися з точки зору як часу (з моменту запровадження до спливу строку), так і місця вчинення кримінального правопорушення (частина або вся територія держави), однак не вичерпується ними. Скажімо, посилення суду на використання умов воєнного стану для вчинення злочину як обставину, що обтяжує покарання, передбачає з'ясування цілковито конкретної умови, яка була використана винною особою (наприклад, пошкодження будинку через влучання російської ракети, поранення потерпілого внаслідок обстрілу тощо). Посилення санкції статті Особливої частини КК у разі вчинення кримінального правопорушення за умов воєнного стану, що є його

кваліфікуючою або особливо кваліфікуючою ознакою, соціально обумовлене фактичними умовами воєнного стану (тобто підвищеним ступенем суспільної небезпечності, про що йшлося раніше), а не самим по собі часом або місцем запровадження воєнного стану. Тому не можемо підтримати оцінку воєнного стану як часу вчинення кримінального правопорушення. Так само спірним видається розгляд цієї ознаки як комплексної, комбінованої, адже, як відомо, склад кримінального правопорушення являє собою систему передбачених кримінальним законом обов'язкових об'єктивних та суб'єктивних ознак, що визначають вчинене суспільно небезпечне діяння як кримінально протиправне, традиційно не включаючи інших складових (на кшталт «надознак» тощо), крім ознак, що об'єднуються в елементи [129]. Тенденції кримінально протиправної діяльності нерозривно пов'язані із особливостями та результатами правотворчості та рішеннями, які приймає законодавець, виходячи із умов функціонування держави. У більшості випадків державотворення в умовах дії особливих правових режимів спрямовано на забезпечення належної роботи ключових державних інститутів, а також забезпечення прав та свобод громадян. Військова агресія російської федерації проти України та введення у дію особливого правового режиму воєнного стану призвели до перерозподілу видів кримінальних правопорушень, зокрема це також пов'язано із тим, що низка протиправних діянь актуалізувалась виключно одночасно із початком повномасштабної війни (наприклад, порушення законів та звичаїв війни та ін. кримінальні правопорушення проти миру та безпеки людства). Вказане надає підставу стверджувати, що *основною та безумовною кримінологічною тенденцією є продовження формування нових форм злочинності, зумовленої змістом воєнного стану та результатами правотворчості – порушенням правил та принципів правотворчої техніки, що зумовлює колізії та конкуренції, які сприяють прийняттю необ'єктивних судових рішень.*

У контексті останньої тези необхідно відмітити і те, що з 2022 по 2024 рік до низки статей Особливої частини КК України було внесено зміни, а саме – введено таку кваліфікуючу/особливо кваліфікуючу ознаку як вчинення

суспільно небезпечного діяння в умовах воєнного стану. Воєнний стан як обстановка кримінального правопорушення, фактично, знецінив прості склади протиправних діянь, що знизило ефективність оцінки реальної кримінологічної ситуації в країні.

Так, С.С. Шрамко та А.В. Калініна вказують, що умовам воєнного стану як обставині вчинення кримінальних правопорушень притаманний високий рівень суспільної небезпечності. Цим обумовлена допустимість і доцільність визнання їх у багатьох випадках особливо кваліфікованою ознакою кримінального правопорушення. В Україні офіційно закріплено визначення поняття воєнного стану, проте залишається невизначеним його співвідношення з суміжними поняттями «стан війни», «воєнний час», через що слід запропонувати законодавчо розкрити і їх зміст. У дискусії стосовно місця умов воєнного стану у системі ознак об'єктивної сторони складу кримінального правопорушення переконливішими виглядають аргументи тих учених, які розуміють ці умови як обстановку вчинення кримінального правопорушення. У роботі обґрунтовано пропозицію щодо відмови від уживання в КК термінів «під час воєнного стану» або «під час дії воєнного стану», залишивши терміни «діяння, вчинені в умовах воєнного стану» та «діяння, вчинені з використанням умов воєнного стану» з чіткою їх диференціацією. Також убачаються достатні підстави подальшого розширення закріплення відповідних ознак як особливо кваліфікуючих у низці загальнокримінальних правопорушень [129]. Водночас необхідно зауважити, що кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту після початку повномасштабної агресії майже не були переглянуті, а норми, в яких встановлено кримінальну відповідальність за такі діяння не зазнали суттєвих змін та доповнень. Проте вчені неодноразово зауважували на тому, що кількість таких суспільно небезпечних діянь з 2022 року значно знизилась, а кримінологічна ситуація має позитивну тенденцію.

Так, вказується, що введення воєнного стану стало причиною для зміни ситуації на автошляхах України, насамперед, через вимоги забезпечення

державної і громадської безпеки. Фактор війни зіграв, як не парадоксально, в цьому випадку певну позитивну роль, відкоригувавши всі елементи трикутника «особа – механізм – дорога». Головними заходами убезпечення дорожнього руху в цей час стали: 1) посилення контрольного-пропускного режиму на автошляхах населених пунктів, зокрема тих, що межують з районами бойових дій шляхом розміщення блокпостів; 2) використання додаткових загороджувальних конструкцій на окремих ділянках автомобільних доріг у населених пунктах, що межують із районами бойових дій (у першу чергу з превентивною метою блокування (уповільнення) руху військової техніки держави-агресора, що вплинуло й на дотримання вимог допустимої швидкості водіями автотранспорту); 3) скорочення часу перебування на дорогах цивільного транспорту через введення комендантської години; 4) відновлення автоматичної фіксації порушень ПДР; 5) введення особливого порядку застосування обмеження права на керування транспортним засобом; 6) проведення інформаційно-просвітницької роботи державними і правоохоронними органами щодо профілактики ДТП з урахуванням вимог воєнного стану та ін. [190, с. 101]. Зниження кількісних показників кримінальних правопорушень зумовлюється відсутністю об'єктивних даних через тимчасову окупацію територій, ведення активних бойових дій, міграцію та внутрішнє переміщення населення. Особливої уваги також заслуговує і те, що розглядаючи кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, вчені не надають оцінку незаконному заволодінню транспортним засобом, яке вчиняється як дорослими, так і неповнолітніми особами. Таким чином, можна говорити про те, що через специфіку такого протиправного діяння (яка полягає у фактичному впливі на право власності), його кількісні та якісні параметри узагальнюються із іншими правопорушеннями, які мають такий родовий об'єкт. Це негативним чином впливає на стратегію запобігання, оскільки вчені *формують сукупність заходів спрямованих на зниження кількісного показника кримінальних*

*правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, виходячи із об'єктивної сторони більшості таких діянь.*

На підтвердження вище наведеної думки можна навести позицію І. Христич, яка, розглядаючи латентність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні зауважує, що наявний рівень латентності значно впливає на об'єктивне відображення реального стану такої злочинності, а отже, і протидію їм. Саме завдяки виявленню латентної складової таких кримінальних правопорушень можна значно підвищити якість протидії їм. У зв'язку із цим дослідження латентності є одним з найважливіших завдань при розробці нових та вдосконаленні чинних заходів боротьби зі злочинністю проти довкілля. Такі заходи протидії мають стати одними з пріоритетних напрямів діяльності держави. Латентні злочини залежно від причин і механізмів здобуття ними ознак латентності можна поділити на шість основних груп. Перша – злочинні прояви, які з ряду причин (вчинення з необережності, правова некомпетентність тощо) помилково не сприймаються в якості кримінальних діянь. Друга – злочини, про які потерпілі не повідомляють з різних мотивів компетентним органам. Третя – злочини, у яких немає персоніфікованої потерпілої сторони, яка б мала інтерес повідомляти про їх вчинення (посягання на державні, загальносуспільні об'єкти та відносини). Четверта – злочини, факт вчинення яких відомий обмеженому колу осіб або лише винуватцям, проте внаслідок вжиття ними спеціальних заходів щодо нерозповсюдження відомостей про згадані прояви, а також незацікавленості у цьому потерпілих, відповідні повідомлення до правоохоронних органів не надходять. Частіше такі злочини вчиняються у тіньових сферах економіки, податкових відносин, незаконного обігу наркотиків, корумпованих ланках апарату. Вони мають місце і серед злочинів загально кримінального характеру, які вчиняють організовані злочинні групи (вбивства, захоплення заручників, шантажування, вимагання, шахрайство тощо). П'ята – злочини, інформація про які відома правоохоронним органам, але вони не оцінені у якості кримінально карних діянь і залишені поза обліком



останніх («укриті» злочини). Шоста – злочини, відносно яких прийнято необґрунтоване рішення щодо відсутності події або складу злочину. Це притаманне дорожньо-транспортним пригодам [189]. Проте стверджуючи про значний відсоток кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту вчена наводить способи зниження їх латентності, які, здебільшого, пов'язані із посиленням контролю за виконанням учасниками правил дорожнього руху. При цьому поза увагою залишається те, що приблизно одну четверту від загальної кількості таких протиправних діянь складають випадки незаконного заволодіння транспортним засобом, зниження латентності яких потребує якісно іншого підходу, який би поєднував у собі заходи, спрямовані на запобігання порушенням правил експлуатації транспортного засобу та посяганням на право власності.

Однак, не дивлячись на вказане, розглядаючи кримінальні правопорушення проти власності, вчені вказують на зниження їх рівня та прогнозують збереження такої ситуації. На їх думку, таке явище пов'язане, по-перше, із величезною статистичною прірвою та надзвичайно високим рівнем латентності цієї групи злочинів. Причинами цього є: небажання потерпілих у тяжкий час звертатися до правоохоронних органів із повідомленням про вчинення щодо них злочину, неможливість такого звернення через смерть особи, майно якої привласнюється злочинцем, неповідомлення про факт злочину проти власності громадянами через нерозуміння того, що вони стали свідками кримінального правопорушення (наприклад, грабіж, що вчиняється на руїнах будівель, що постраждали внаслідок обстрілів) тощо. Другою і діаметрально протилежною причиною зменшення злочинів проти власності є відмова від злочинних намірів на привласнення чужого майна через ментальну єдність українців перед ворогом [189]. Водночас із позицією вчених важко погодитись, зокрема із твердженням про наявність тенденції до зниження кількісного показника кримінальних правопорушень проти власності. Так, відповідно до статистичних даних, викладених на сайті Офісу Генерального прокурора [132], у 2019 році було

обліковано 257608 кримінальних правопорушень проти власності, у 2020 році – 190258, у 2021 – 158729, у 2022 – 113137, у 2023 – 178 902, станом на травень 2024 року було обліковано 78403 кримінальні правопорушення проти власності (виходячи із того, що у травні 2023 року було зафіксовано 80070 таких протиправних діянь, можна спрогнозувати приблизно аналогічну із 2023 роком кількість кримінальних правопорушень проти власності, які будуть зафіксовані у грудні 2024 року). Наведена ситуація може бути пояснена як з точки зору зниження ефективності досудового розслідування, так і результатами змін, внесених у кримінальне законодавство, зокрема тих, якими було посилено кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення проти власності, вчинені в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану.

Так, у Постанові Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду зазначено, що колегія суддів Першої судової палати ККС, піддавши сумніву правильність кваліфікації діянь, інкримінованих за ч. 4 ст. 185 КК України за кваліфікуючою ознакою вчинення злочину «в умовах воєнного стану» та сформовану на цій основі сталу судову практику, фактично не погоджується з рішенням законодавця про посилення кримінальної відповідальності, де передбачений у санкції ч. 4 ст. 185 КК України вид і розмір основного покарання, колегія суддів сприйняла як такий, що призводить до порушення принципу індивідуалізації покарання. При цьому колегія суддів наводить лише статистику та власну оцінку призначених іншими судами покарань, як занадто жорстоких. Об'єднана палата ККС не погоджується з означеними аргументами, оскільки колегія суддів Першої палати ККС, посиляючись на очевидну, на її думку, суворість покарання встановленого в санкції кримінально-правової норми за вчинення діяння, що містить особливо кваліфікований склад крадіжки (в умовах воєнного стану), безпідставно ототожнює диференціацію кримінальної відповідальності, здійснення якої належить до виключних повноважень законодавця, і її індивідуалізацію судом за обтяжуючою обставиною «вчинення злочину з використанням умов

воєнного стану» (п. 11 ч. 1 ст. 67 КК України), внаслідок чого фактично пропонує втрутитися у сферу виключної компетенції законодавця шляхом відступу від імперативних приписів закону і фактичного створити нову норму закону про кримінальну відповідальність, що перебуває поза межами повноважень Суду, та знівелювати мету, якої прагнув законодавець за Законом № 2117-IX, виклавши диспозицію ч. 4 ст. 185 КК України у відповідній редакції [164]. У цьому контексті необхідно відмітити, що суспільна небезпечність вчинення кримінальних правопорушень в умовах воєнного стану, здебільшого, пов'язана не з тим, що кримінальний правопорушник використовує такі умови, а з тим, що ним створюються додаткові криміногенні загрози, які негативним чином впливають на державну політику за всіма її напрямками.

О.М. Бандурка вказує, що аналіз сучасного стану злочинності в Україні та пов'язаних із ним загроз для нормального розвитку нашої держави доводить необхідність здійснення комплексного кримінологічного супроводу протидії злочинності в Україні та реалізації цього процесу шляхом удосконалення нормативно-правового, організаційного, інформаційного та науково-методичного забезпечення зазначеної діяльності [9, с. 213]. На жаль, в умовах сьогодення встановлення точної кримінологічної ситуації, у т.ч. – в частині кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України, вчинених неповнолітніми особами не завжди є можливою. Вказане негативно впливає на кримінологічну статистику та ускладнює процес кримінологічного прогнозування. Що стосується розглядуваного кримінального правопорушення, варто зазначити, що останнє вчиняється неповнолітніми через низку причин, найбільш розповсюдженими із яких є: корисливий мотив, прагнення самоствердитись перед однолітками, стан алкогольного та наркотичного сп'яніння тощо. У зв'язку із цим, незаконне заволодіння транспортними засобами неповнолітніми особами станом на сьогоднішній день не втрачає актуальності.

Так, відповідно до статистичної інформації, викладеної на офіційному сайті Офісу Генерального прокурора [132], у 2019 році всього було вчинено 17210 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, із них 32 % - незаконне заволодіння транспортним засобом, 3,5 % кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України було вчинено неповнолітніми або за їх участі, 75,6 % - транспортним засобом заволоділи шляхом таємного викрадення (187 – транспортні засоби приватної власності); у 2020 році всього було вчинено 15795 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, із них 28,6 % – незаконне заволодіння транспортним засобом, 5,4 % кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України було вчинено неповнолітніми або за їх участі, 77 % транспортним засобом заволоділи шляхом таємного викрадення (160 – транспортні засоби приватної власності); у 2021 році всього було вчинено 13493 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, із них 21,4 % – незаконне заволодіння транспортним засобом, 5,6 % кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України було вчинено неповнолітніми або за їх участі, 76,5 % транспортним засобом заволоділи шляхом таємного викрадення (160 – транспортні засоби приватної власності); у 2022 році всього було вчинено 12755 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, із них 32,8 % – незаконне заволодіння транспортним засобом, 2 % кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України було вчинено неповнолітніми або за їх участі, 76 % транспортним засобом заволоділи шляхом таємного викрадення (78 – транспортні засоби приватної власності); у 2023 році всього було вчинено 10926 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, із них 14 % – незаконне заволодіння транспортним засобом, 5 % кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України було вчинено неповнолітніми або за їх участі, 85 % транспортним засобом заволоділи шляхом таємного викрадення (89 – транспортні засоби приватної власності); станом на травень 2024 року всього

було вчинено 4239 кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, із них 10 % – незаконне заволодіння транспортним засобом, 5,4 % – незаконне заволодіння транспортним засобом, 76 % транспортним засобом заволоділи шляхом таємного викрадення, (25 – транспортні засоби приватної власності). Вказане свідчить про відсутність сталого механізму боротьби із такого роду проявами. *При цьому варто звернути увагу на те, що наведені дані можна класифікувати наступним чином:* 1) 2015-2018 рр. – відносна стабілізація статистичного показника; 2) 2018–2019 рр. – тенденція до зниження; 3) 2019-2021 рр. – відносне зростання показників кримінально протиправної активності, що обумовлено, на наш погляд, нестабільною політико-економічною ситуацією в країні, пандемією COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2 тощо; 4) 2022-2024 р.р. – відносна стабілізація показників, зумовлена перерозподілом актуальних видів кримінальних правопорушень в умовах воєнного стану та втратою об'єктивних статистичних даних через чинники, зумовлені військовою агресією російської федерації проти України. При цьому достатньо негативним є те, що значна частина такого роду суспільно небезпечних діянь мають певні особливості, обумовлені особливостями суб'єктивної сторони.

Так, відповідно до статистики, у 2015 році із загальної кількості вчинених неповнолітніми кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України, 5 діянь були пов'язані із насильством або погрозою насильства, у 2016 році таких діянь було 4, у 2017 – 6, у 2018 – 4, у 2019 – 3, у 2020 – 4, станом на травень 2024 року кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України, вчинених неповнолітніми із застосуванням насильства або його погрозою зафіксовано не було [132]. Наведені статистичні дані можуть бути пояснені тим, що у більшості випадків неповнолітні вчиняють кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України шляхом крадіжки, що виключає потребу у застосуванні до потерпілого насильства чи погрози насильства.

Так, відповідно до вироку Первомайського міськрайонного суду Миколаївської області від 26.12.2023 р. (справа № 484/3019/23) 23.04.2023 в денний час доби (точного часу під час досудового розслідування не встановлено) неповнолітній обвинувачений прийшов до домоволодіння належному потерпілому, з метою викрадення майна. Так, достовірно знаючи, що власник домоволодіння відсутній, неповнолітній обвинувачений відчинивши хвіртку, порушуючи встановлений законом порядок, без дозволу власника, незаконно проник на територію домоволодіння потерпілого. Знаходячись на території домоволодіння, обвинувачений побачив на подвір'ї мопед марки «Yamaha» модель «Gio» сірого кольору, що належить потерпілому та в цей час у останнього виник прямий умисел, направлений на незаконне його заволодіння. В подальшому, виконуючи задумане, реалізуючи свій прямий умисел, спрямований на незаконне заволодіння транспортним засобом і обернення його на свою користь, переслідуючи корисливий мотив та мету незаконного збагачення за рахунок чужого майна, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій, передбачаючи суспільно небезпечні наслідки та бажаючи їх настання неповнолітній обвинувачений, відчинивши хвіртку, викотив через неї мопед марки «Yamaha» модель «Gio» сірого кольору та разом із ним з місця події зник, в подальшому розпорядившись ним на власний розсуд. Таким чином, неповнолітній обвинувачений незаконно заволодів транспортним засобом, а саме: мопедом марки «Yamaha» модель «Gio» сірого кольору, спричинивши потерпілому матеріального збитку в сумі 15688,00 грн. Таким чином, неповнолітній обвинувачується у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, а саме незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене з проникненням у сховище [42]. Необхідно відмітити, що окремої уваги заслуговує також і момент виникнення у неповнолітньої особи умислу на незаконне заволодіння транспортним засобом. У наведеному прикладі кримінальний правопорушник діяв відповідно до заздалегідь підготовленого сценарію реалізації кримінально

протиправного умислу. Проте непоодинокими є випадки, коли таке кримінальне правопорушення вчиняється із умислом, який виник раптово.

Так, відповідно до вироку Сихівського районного суду міста Львова від 20.12.2023 (справа № 464/4559/23), *неповнолітній обвинувачений 04 липня 2023 року о 23.50 год, перебуваючи поблизу будинку № 32 по вул. Антонича у м. Львові, маючи умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом, а саме майном потерпілого - скутером білого кольору «SYM» моделі «ORBIT2», вартістю 23392,29 грн, що знаходився біля вказаного будинку, реалізуючи свій раптово виниклий протиправний намір, спрямований на незаконне заволодіння вказаним транспортним засобом, усвідомлюючи суспільно небезпечний характер своїх дій та передбачаючи суспільно небезпечні наслідки з бажанням їх настання, умисно, з корисливих мотивів, таємно заволодів, шляхом штовхання та кочення з місця зберігання, вищевказаним транспортним засобом. Після цього обвинувачений відкотив вказаний скутер до місця свого фактичного проживання, де помістив його до підвального приміщення, тим самим довів свій злочинний умисел, спрямований на незаконне заволодіння транспортним засобом, до кінця, заподіявши потерпілому матеріальну шкоду в сумі 23392,29 грн. Таким чином неповнолітній вчинив незаконне заволодіння транспортним засобом, тобто злочин, передбачений ч.1 ст.289 КК України [43].* Наведений приклад надає можливість виокремити віктимологічний складник у механізмі формування умислу на незаконне заволодіння транспортним засобом. Тенденції до збільшення кількості випадків детермінації кримінальних правопорушень віктимною поведінкою також свідчить про те, що наразі громадяни не належним чином захищені від кримінально протиправних посягань ані нормами кримінального законодавства, ані іншими, зокрема і кримінологічними, засобами.

Відповідно до вироку Городнянського районного суду Чернігівської області від 25.12.2023 року (справа № 732/769/23), *на початку травня 2023 року, точні дата та час вчинення кримінального правопорушення під час*

судового розгляду не встановлені, обвинувачений, діючи з прямим протиправним умислом, спрямованим на незаконне придбання для особистого вживання, у великих розмірах, без мети збуту особливо небезпечної психотропної речовини, обіг якої заборонено - РVP, через Інтернет-мережу замовив на своє ім'я особливо небезпечну психотропну речовину, обіг якої заборонено - РVP, вказавши номер телефону та адресу отримання - відділення № 1 ТОВ «Нова Пошта», що розташоване за адресою: вул. Незалежності, буд. 66 у м. Городня Чернігівського району Чернігівської області. В подальшому, 8 травня 2023 року на ім'я обвинуваченого було відправлено поштове відправлення з номером товарно-транспортної накладної 20450707436800, яке мало надійти до відділення № 1 ТОВ «Нова Пошта» в м. Городня 10 травня 2023 року. Однак обвинувачений, не зважаючи на те, що він вчинив усі дії, необхідні для доведення кримінального правопорушення до кінця, не зміг його завершити з причин, які не залежали від його волі, так як 09 травня 2023 року він був затриманий працівниками поліції за підозрою у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України, та був поміщений до ІТТ №4 ГУНП в Чернігівській області. 12 травня 2023 року, у період часу з 09 години 26 хвилин по 09 годину 36 хвилин працівниками поліції під час проведення обшуку в приміщенні відділення №1 ТОВ «Нова пошта» в м. Городня Чернігівського району Чернігівської області, вул. Незалежності, буд. 66, було вилучено поштове відправлення №59000967057609, яке мало первинний номер 20450707436800 та було адресоване обвинуваченому, всередині якого мався поліетиленовий пакетик з кристалічною речовиною білого кольору, яка згідно висновку експерта № СЕ-19/125-23/2542-НЗПРАП від 05.06.2023 містить у своєму складі особливо небезпечну психотропну речовину, обіг якої заборонено - РVP, маса якої становить 3,204 г. Таким чином, обвинувачений вчинив усі дії, необхідні для доведення кримінального правопорушення до кінця, але його не було завершено з причин, які не залежали від його волі, а саме він не отримав посилку із замовленою ним психотропною речовиною, адресовану на його ім'я, у зв'язку з тим, що 09 травня 2023 року



був затриманий працівниками поліції за підозрою у вчиненні злочину [36]. Наведений приклад демонструє загальну схильність особи до вчинення кримінальних правопорушень майнового характеру. Фактично, зміст суб'єктивної сторони кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України відтворює кримінально-правові та морально-психологічні ознаки особи кримінального правопорушника з точки зору наявності корисливого мотиву. Водночас якщо у випадку здійснення кримінальних процесуальних заходів щодо повнолітньої особи, яка вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом кримінальний процес повноцінно забезпечує механізм здійснення правосуддя, то щодо неповнолітніх є окремі особливості, які створюють додаткові фактори та чинники, які зумовлюють зростання кількісного показника кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України.

О.В. Федосова та О.С. Соломатіна вказують, що така тенденція враховує європейську практику розслідування, у зв'язку з чим вказані норми КПК України надають більше прав неповнолітнім та їх представникам під час кримінального провадження. З іншої сторони, деякі з них мають певні прогалини. Наприклад, відсутність статей, що регламентують особливості повідомлення про підозру неповнолітньому (оголошення її змісту, роз'яснення), доступ до матеріалів досудового розслідування (діти, які не вміють читати, зокрема рукописний текст), права та обов'язки законного представника (відсутній механізм залучення педагога, лікаря, з якими слідчому необхідно самому налагоджувати відносини для їх прибуття на слідчі (розшукові) дії), особливості постановлення вироку щодо неповнолітнього. Отже, вказані норми в сучасних умовах потребують перегляду та вдосконалення. Таким чином, тенденція удосконалення процесуальної регламентації особливостей кримінального провадження щодо неповнолітніх обумовлена проблемами сучасної практики розслідування вказаних кримінальних правопорушень. Розв'язання вказаних проблем потребує комплексного підходу у формуванні криміналістичної методики розслідування

вказаних кримінальних правопорушень у межах особливого порядку кримінального провадження щодо неповнолітніх. Вважаємо, що зазначена криміналістична методика повинна враховувати вказані тенденції та особливості застосування криміналістичних, кримінальних процесуальних та оперативно-розшукових можливостей отримання доказової інформації при розслідуванні незаконного заволодіння транспортними засобами, вчинених неповнолітніми [188]. Виходячи із тези, наведеної вченими, можна підсумувати, що *наразі стан незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та неповнолітніми зокрема характеризується такими особливостями*: 1) не у повній мірі обґрунтований безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України призводить до ігнорування цього діяння під час формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) у переважній більшості неповнолітніми вчиняється незаконне заволодіння транспортними засобами приватної власності (96,8 %); 3) у переважній більшості неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом таємного викрадення (65,1 %); 4) незаконне заволодіння транспортними засобами складають приблизно одну четверту від загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (23,1 %), що, із урахуванням фактичного майнового характеру такого протиправного діяння створює неправдиве уявлення про значний відсоток суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху; 5) стан вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми можна вважати стабільно задовільним, що зумовлено відносно незначну кількість випадків, коли суб'єктом такого кримінального правопорушення є особа до 18 років (4,4). Водночас це також може бути пояснено з точки зору відсутності у неповнолітніх навичок керування транспортними засобами, що унеможливорює реалізацію кримінально протиправного умислу на вчинення діяння, передбаченого ст. 289 КК України (за відсутності співучасті).

У межах вказаного також доцільно відмітити і потенційно можливу латентність таких діянь, зумовлену частковою тимчасовою окупацією окремих територій України. Зокрема така ситуація також стає предметом розгляду Європейським судом з прав людини. Так, у справі «Куроченко та Золотухін проти України». (Заяви № 20936/16 та № 53257/16) ЄСПЛ було зауважено, що розгляд кримінальних проваджень, порушених щодо заявників у зв'язку з вчиненням ними кримінальних правопорушень у тій частині Луганської області, яку Уряд України більше не контролює, триває. Розгляд не може бути закінчений, оскільки органи державної влади не мають доступу до матеріалів справи стосовно цих проваджень. Заявники скаржилися на те, що органи державної влади не вжили достатніх заходів для сприяння розгляду їхніх справ за цих обставин або чіткого врегулювання їхнього статусу у зв'язку з цим. Вони посилалися на п. 1 ст. 6, ст. 13 Конвенції та ст. 2 Протоколу № 7 до Конвенції. Перший заявник також скаржився за п. 1 та 4 статті 5 Конвенції на те, що тримання його під вартою у цій ситуації було незаконним і він не мав у своєму розпорядженні ефективної процедури перегляду законності свого тримання. Другий заявник також скаржився за ст. 2 Протоколу № 4 до Конвенції на те, що в межах відповідного кримінального провадження було накладено обмеження на його свободу пересування. Заявник перебував у стані невизначеності щодо своєї справи, оскільки держава-відповідач не врегулювала питання, як мали діяти органи державної влади, якщо відновлення матеріалів справи було неможливим. Було незрозуміло, який саме процесуальний статус повинні були мати обвинувачені у таких справах. Закон не надавав відповіді на запитання, чи мав суд повноваження закрити провадження у таких справах та якими були б наслідки таких дій для третіх сторін. Саме сторона обвинувачення мала довести вину заявника під час розгляду справи в апеляційній інстанції так само, як під час розгляду справи в суді першої інстанції. Відсутність відповідних матеріалів справи означала, що сторона обвинувачення просто не змогла б довести пред'явлені заявнику обвинувачення, і його апеляційна скарга

мала бути задоволена за замовчуванням. У будь-якому випадку держава була зобов'язана принаймні чітко визначити правовий статус заявника. Вона мала повноваження закрити провадження, провести нове розслідування, виконати вирок без розгляду його в апеляційному порядку, повторно розглянути справу на підставі доступних їй доказів, або вжити інших заходів для вирішення його справи. За відсутності ухвалення такого остаточного рішення було порушено право заявника на справедливий розгляд справи протягом розумного строку [181]. Вказане дозволяє спрогнозувати кримінологічні тенденції щодо кількісно-якісних параметрів незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні: 1) потенційна загроза збільшення кількості латентних кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України через тимчасову окупацію окремих територій України та активні бойові дії; 2) зменшення вікової категорії неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні; 3) потенційне збільшення кількості повторного вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом через незначну ефективність санкцій, передбачених за таке кримінальне правопорушення, що може призводити до інтенсифікації криміногенних загроз; 4) зниження якості кримінально-правової політики, зумовлене відсутністю статистичної інформації щодо вчинення таких кримінальних правопорушень особами з 14 до 16 років.

Отже, інтенсифікація криміногенних загроз щодо незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні в умовах погіршення військово-політичних умов функціонування держави та суспільства зумовлена, у першу чергу, відсутністю способів інтеграції у кримінологічну науку актуальних та дієвих шляхів запобігання кримінальним правопорушенням. Якщо кримінальне право є більш адаптованим під сучасні потреби (зокрема через посилення меж кримінальної відповідальності за окремі кримінальні правопорушення, вчинені в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану), то кримінологія в цьому контексті знаходиться у певній статистиці. Така ситуація беззаперечно у майбутньому

призведе виключно до погіршення як загальнокримінальної кримінологічної ситуації так і аналогічної щодо специфічних видів суспільно небезпечних діянь.

Таким чином, проведені дослідження надало можливість підсумувати, що військова агресія російської федерації проти України та введення у дію особливого правового режиму воєнного стану призвели до перерозподілу видів кримінальних правопорушень, зокрема це також пов'язано із тим, що низка протиправних діянь актуалізувалась виключно одночасно із початком повномасштабної війни (наприклад, порушення законів та звичаїв війни та ін. кримінальні правопорушення проти миру та безпеки людства). Вказане надає підставу стверджувати, що основною та безумовною кримінологічною тенденцією є продовження формування нових форм злочинності, зумовленої змістом воєнного стану та результатами правотворчості – порушенням правил та принципів правотворчої техніки, що зумовлює колізії та конкуренції, які сприяють прийняттю необ'єктивних судових рішень.

Через специфіку кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України (яка полягає у фактичному впливі на право власності), його кількісні та якісні параметри узагальнюються із іншими правопорушеннями, які мають такий родовий об'єкт. Це негативним чином впливає на стратегію запобігання, оскільки вчені формують сукупність заходів спрямованих на зниження кількісного показника кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, виходячи із об'єктивної сторони більшості таких діянь.

Наразі стан незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та неповнолітніми зокрема характеризується такими особливостями: 1) не у повній мірі обґрунтований безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України призводить до ігнорування цього діяння під час формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) у переважній більшості неповнолітніми вчиняється незаконне

заволодіння транспортними засобами приватної власності (96,8 %); 3) у переважній більшості неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом таємного викрадення (65,1 %); 4) незаконне заволодіння транспортними засобами складають приблизно одну четверту від загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (23,1 %), що, із урахуванням фактичного майнового характеру такого протиправного діяння створює неправдиве уявлення про значний відсоток суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху; 5) стан вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми можна вважати стабільно задовільним, що зумовлено відносно незначну кількість випадків, коли суб'єктом такого кримінального правопорушення є особа до 18 років (4,4). Водночас це також може бути пояснено з точки зору відсутності у неповнолітніх навичок керування транспортними засобами, що унеможлиблює реалізацію кримінально протиправного умислу на вчинення діяння, передбаченого ст. 289 КК України (за відсутності співучасті).

*Кримінологічні тенденції щодо кількісно-якісних параметрів незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні є такими:* 1) потенційна загроза збільшення кількості латентних кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України через тимчасову окупацію окремих територій України та активні бойові дії; 2) зменшення вікової категорії неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні; 3) потенційне збільшення кількості повторного вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом через незначну ефективність санкцій, передбачених за таке кримінальне правопорушення, що може призводити до інтенсифікації криміногенних загроз; 4) зниження якості кримінально-правової політики, зумовлене відсутність статистичної інформації щодо вчинення таких кримінальних правопорушень особами з 14 до 16 років.

## **2.2. Детермінанти, що впливають на вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні**

На сьогоднішній день кримінально-протиправна діяльність неповнолітніх осіб продовжує удосконалюватись, що негативно впливає на загальну кримінологічну ситуацію в Україні. Останнє можна пояснити низкою факторів, серед яких: 1) рудиментарність ювенального кримінального законодавства в частині кримінальної відповідальності та покарання неповнолітніх осіб; 2) відсутність сучасних кримінологічних практик запобігання кримінально протиправній діяльності підлітків; 3) відсутність віктимологічних комплексів, необхідних для запобіжної роботи із жертвами кримінальних правопорушень неповнолітніх осіб; 4) прогалини у доктринальній розробці вказаної проблематики. Останній фактор є провідним та, в першу чергу, стосується наукових пошуків в царині детермінантів вчинення окремих кримінальних правопорушень. Одним із таких правопорушень є незаконне заволодіння транспортними засобами, що є достатньо розповсюдженим серед неповнолітніх.

На сучасному етапі державотворення основоположним фактором, який детермінує кримінально протиправну діяльність є дія особливого правового режиму воєнного стану та зумовлений цим незадовільний військово-політичний стан. Вчені неодноразово акцентували увагу на тому, що політичні конфлікти і нестабільність (включаючи міжнаціональні на політичному підґрунті) дозволяють злочинним елементам практично безкарно чинити злочини у сфері економіки. Політична нестабільність, зміна влади чи очікування такої зміни негативно впливають на економічні відносини, функціонування господарського механізму і на все, що з цим пов'язано (в першу чергу, на рівень життя та матеріальне забезпечення людей та їх правову і соціальну захищеність). Звичайно економічне безсилля держави оцінюється як слабкість політичної влади, нездатної налагодити економічну політику і цим забезпечити потреби населення. Прорахунки в економічній політиці владних

структур зміцнюють політичні позиції тих, хто прагне здобути владу. Останні нерідко намагаються погіршити і без того нелегке становище населення і країни в цілому. Складне економічне становище стимулює і вчинення звичайних корисливих злочинів службовими особами та особами, що утримують політичну владу. Це якраз не ті злочини, які політичні діячі скоюють заради влади, заради її здобуття чи збереження, не з політичних мотивів, а тому, що отримані ними владні повноваження дають можливість безкарно збагачуватись з їх допомогою [100, с. 83-84]. Проте окрім внутрішніх політичних конфліктів наразі національна безпека України знаходиться під загрозою, зумовленою військовою агресією російської федерації проти України. Вказане сприяє формуванню додаткових криміногенних загроз, зокрема загальнодержавного масштабу, трансформації видів та форм кримінально протиправної діяльності організованих груп та злочинних організацій, транскордонної злочинності тощо.

У цілому можна стверджувати, що на соціально-політичний стан у державі, а зрештою, і на показники злочинності, впливає ряд моментів, а саме: суттєві розбіжності у політичних інтересах різних груп населення, яким чином вони вирішуються (загострення протиріч між особливо багатими та малозабезпеченими прошарками в суспільстві може виражатися і у формі масових безпорядків, і вимагательства майна, і підпалів особняків); функціонування політичних партій та рухів у певному регіоні, їх взаємодія між собою; яким чином владні структури забезпечують задоволення різних за своєю полярністю політичних інтересів; порядок формування владних структур (чи не буває при цьому порушень виборчих прав громадян); відносини між центральними органами державної влади і органами місцевого самоврядування, а також відносини із державними органами автономних утворень держави. Радикальна зміна політичної системи в Україні у 1991 році та поступова поява політиків так званої «нової формації» засвідчили той факт, що політичні конфлікти в нашому суспільстві тісно межують із злочинними проявами, прямо впливаючи на їх кількісні і якісні показники. Політична



нестабільність, зміна влади чи очікування такої зміни негативно впливають на економічні відносини, функціонування господарського механізму і, в першу чергу, на рівень життя та матеріальне забезпечення людей та їх правову і соціальну захищеність. Злочинність, викликана політичними конфліктами, є реальністю, і не тільки у вигляді злочинів проти основ національної безпеки чи злочинів проти виборчих прав громадян, а і як наслідок політичних, в тому числі міжнаціональних зіткнень, що тягнуть за собою загально-кримінальні злочини (розбої, грабежі, крадіжки, вбивства) [100, с. 84-85]. Водночас злочинність неповнолітніх осіб, не дивлячись на в цілому незадовільну кримінологічну ситуацію залишається стабільною. Такий стан може бути пояснений декількома факторами, по-перше, втратою об'єктивних статистичних даних щодо кількісно-якісних показників кримінальних правопорушень, вчинених дітьми на тимчасово окупованих територіях та територіях, де ведуться активні бойові дії; по-друге, збільшенням інших, більш актуальних видів кримінальних правопорушень, що у сукупності переміщує суспільно небезпечні діяння на другий план.

Вчені зауважують, що основними детермінантами злочинності серед неповнолітніх є негативний вплив сім'ї, недоліки у шкільному вихованні, незайнятість суспільною працею, недоліки в організації дозвілля, негативний вплив інформаційно-телекомунікаційних технологій. У свою чергу рецидивна злочинність за своєю структурою є складнішою, адже на неї також впливають детермінанти, пов'язані з відбуттям покарання, у тому числі пов'язані з позбавленням волі та детермінанти, пов'язані з ресоціалізацією та адаптацією після відбуття покарання. Хоча рівень рецидивної злочинності і складає відносно невеликий відсоток, державі та громадськості необхідно здійснювати ефективну державну політику та громадський контроль за запобіганням такої злочинності, враховуючи вищенаведені детермінанти [25]. Проте запобігання кримінальним правопорушенням, що вчиняються неповнолітніми особами має бути диференційоване за відповідними видами кримінальних правопорушень,

що надасть можливість більш комплексно та цілеспрямовано підходити до визначення способів впливу на ювенальну кримінологічну ситуацію.

Детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами неповнолітніми необхідно диференціювати наступним чином: 1) **соціально-виховні детермінанти** – обумовлені відсутністю суспільної моралі через брак необхідних знань, вмінь та навичок соціального діалогу; 2) **організаційно-управлінські** – детермінанти, обумовлені відсутністю налагодженого механізму державного управління (політико-економічна нестабільність); 3) **правові** – детермінанти, обумовлені прогалинами у законодавчому та законотворчому апараті держави.

**Соціально-виховні детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами неповнолітніми.** Розмежування незаконного заволодіння транспортними засобами неповнолітніми з корисливим мотивом або без такого є достатньо важливим, що можна пояснити виділенням специфічних внутрішніх настанов кримінального правопорушника. Так, наприклад, якщо заволодіння з корисливою метою, частіше за все, вчиняється через брак коштів, відсутність у родини можливості забезпечити дитину необхідним тощо, то у випадку заволодіння без мети наживи, можна говорити про наявність інших детермінант, серед яких, здебільшого, ті, що обумовлені соціально-виховними аспектами: відсутність навичок будування нормативно-дозволених взаємовідносин із оточуючим середовищем; відсутність елементарної правової освіти; неправильно сформований морально-етичний комплекс; наявність девіацій тощо. Таким чином, наявність корисливого мотиву інколи може свідчити про безвихідність поступку дитини, обумовленої браком коштів. Без такого мотиву – це завжди порушення у вихованні.

**Організаційно-управлінські детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами неповнолітніми.** На сьогоднішній день однією із основних проблем розповсюдження кримінально протиправної активності є політико-економічна нестабільність, яка негативно відбивається і на роботі правоохоронних органів. На жаль, на сьогоднішній день, держава не здатна в

повній мірі забезпечити громадян необхідною кількістю робочих місць, проблемним також є вступ до закладів вищої освіти (далі – ЗВО), що обумовлено незначною кількістю бюджетних місць, великими конкурсами та незадовільним рівнем загальної середньої освіти, якої інколи не вистачає для вступу до ЗВО. Особливої уваги заслуговує нігілізм правоохоронних органів, що формує зневажливе ставлення неповнолітніх та формує у них відчуття безкарності. Несвоєчасне реагування працівниками правоохоронних органів на незаконне заволодіння транспортними засобами неповнолітніми особами, неналежна охорона місць для паркування, відсутність по містах необхідної кількості камер відеоспостереження тощо – все це є чи не найголовнішими факторами, які сприяють вчиненню неповнолітніми досліджуваного кримінального правопорушення.

***Правові детермінанти незаконного заволодіння транспортними засобами неповнолітніми.*** Так, необхідно відмітити, що на сьогоднішній день правотворчість спрямована на забезпечення потреб держави в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану. Про це свідчить низка змін та доповнень, внесених до кримінального та кримінального процесуального законодавства протягом 2022-2024 років.

Особливої уваги заслуговує також і низка документів організаційного характеру, зокрема, наприклад, Рада суддів України 02.03.2022 опублікувала рекомендації щодо роботи судів в умовах воєнного стану, зокрема: а) відкладати розгляд справи (за винятком невідкладних судових розглядів) та знімати їх з розгляду, оскільки велика кількість учасників судових процесів не завжди мають змогу подати заяву про відкладення розгляду справи чи не можуть прийти в суд у зв'язку з небезпекою для життя; б) справи, які не є невідкладними, розглядати лише за наявності письмової згоди на це усіх учасників судового провадження; в) роз'яснювати громадянам можливість відкладення розгляду справ у зв'язку із воєнними діями та можливість розгляду справ у режимі відеоконференції. Для цього учасники справи мають заявити про участь в судовому засіданні в режимі відеоконференції. Водночас,

як засвідчує практика, судові засідання здебільшого у таких випадках переносяться на інший час. Подекуди сторони погоджуються на подальше продовження засідання – особливо у випадках, коли йдеться про закінчення строків тримання під вартою. Враховуючи завантаження переважної більшості судів та вже сформовані графіки розгляду судом тих чи інших питань, терміни перенесення можуть складати від декількох тижнів до декількох місяців. Безперечно, все це впливає на швидкість та оперативність судового розгляду. Адже деякі питання, які потребують невідкладного розгляду з метою забезпечення додержання прав учасників процесу, упродовж певного часу перебувають невирішеними. Отже, враховуючи нинішні реалії життя, практика з кримінального права зазнала певних змін. Наскільки виправдані такі зміни покаже час. Але, попри вказане, цілком очевидно, що за таких умов має бути додержано баланс цінностей та інтересів у кримінальному провадженні. На законодавчому рівні з одного боку має бути максимально забезпечене виконання завдань кримінального судочинства, а з іншого – створені ефективні важелі запобігання зловживанню такими процесуальними правами [81]. Проте, норма, якою встановлено кримінальну відповідальність за кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України з моменту введення особливого правового режиму воєнного стану не було переглянуто, що створило додаткові умови для збільшення кількісного показника таких діянь, зокрема тих, що вчиняються дітьми.

В останні роки у кримінологічній науці *набув актуальності віктимологічний напрям* запобігання кримінальним правопорушенням. Здебільшого, це зумовлено визнанням ролі жертви у формуванні кримінально протиправного умислу та у механізмі кримінально протиправної поведінки кримінального правопорушника. Водночас, не дивлячись на це, наразі в Україні, фактично, відсутні будь-які програмні документи, скеровані на зниження рівня віктимності населення.

У Комплексному стратегічному плані реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023 – 2027

роки, схваленому Указом Президента України від 11 травня 2023 року № 273/2023 зазначено на необхідності запровадження періодичного анонімного віктимологічного опитування населення (victimology survey, crime survey) з метою встановлення кількості осіб, які стали потерпілими від кримінальних правопорушень певного виду, а також використання методу самозвіту (self-report survey) для анонімного з'ясування кола осіб, які вчиняли будь-які кримінальні правопорушення протягом певного періоду, складання за їх результатами віктимологічних карт [85]. Проте, як свідчить аналіз статистичної інформації та судової практики наразі визначені заходи не тільки не були інтегровані у практичну діяльність секторів безпеки і оборони, а і не сформовані на належному рівні, що призвело до утворення самостійного детермінаційного комплексу для низки видів кримінальних правопорушень. Не є виключенням і протиправне діяння, передбачене ст. 289 КК України, зокрема у випадках, коли кримінальним правопорушником є неповнолітня особа.

С.О. Колб зазначає, що віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні можна класифікувати на такі групи: 1) віктимна поведінка жертв злочину (недбале ставлення до забезпечення охорони транспортного засобу; некритична оцінка потерпілої особи до вчинюваних нею дій щодо забезпечення технічної безпеки транспортного засобу; довірливе ставлення до оточуючих її осіб та самовільна передача транспорту останнім); 2) віктимні ситуації, що детермінують вчинення даного злочину (заволодіння транспортним засобом з охоронюваних територій, гаражів та стоянок; заволодіння цим засобом за підробленими документами чи втраченими посвідченнями працівників правоохоронних органів; 3) віктимні якості жертв злочинів (наявність певних елементів антисуспільної настанови особи, домінуючими з яких є безвідповідальне ставлення до свого майна; неухважність; хизування своїми статками); 4) віктимізація сучасного українського суспільства, що пов'язана з низьким рівнем соціально-матеріального забезпечення громадян; неефективною діяльністю

правоохоронних органів, а також самочинними діями й присвоєнням функцій останніх окремими громадськими об'єднаннями та громадянами [83]. М.О. Семенишин зауважує, що в основному, цей злочин вчиняється у таких віктимологічних ситуаціях: у місцях, не обладнаних для стоянки транспортних засобів (на тротуарах, у дворах будинків, за межами населених пунктів); на транспортних засобах, не обладнаних охоронною сигналізацією, а також з примітивними дверними замками або при їх не замиканні (залишення транспортного засобу при працюючому двигуні; відкритих дверних вікнах; відсутності пасажирів (інших осіб, які могли б перешкодити вчиненню даного злочину); довірливих відносинах злочинця та потерпілого, у яких останній добровільно передав свій транспортний засіб у руки суб'єкта злочину (по дружбі; знайомому; колезі по роботі, навчанню тощо). Вченим встановлені такі віктимологічні детермінанти даного злочину: зниження рівня правопорядку та в цілому ефективності захисту законних прав, свобод та інтересів особи, суспільства та держави в цілому, що привело до підвищення рівня віктимізації в Україні; інші віктимологічні детермінанти (зловживання правом та тимчасове заволодіння чужими транспортними засобами правоохоронними органами та іншими воєнізованими формуваннями; значне зниження життєвого рівня населення в останні роки, що обумовлює у тому числі необхідність протиправного пересування громадян на чужому транспорті до місця роботи, навчання, проживання) [176]. Проте, останні із наведених віктимологічних детермінант можуть бути піддані сумніву через низку аргументів. Так, по-перше, наразі в Україні майже не фіксуються випадки незаконного заволодіння транспортними засобами представниками сектору безпеки і оборони. По-друге, в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану за наявності відповідних підстав, транспортні засоби можуть бути законним шляхом вилучені та передані для виконання завдань Збройними силами України. По-третє, викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого

військового майна, а також заволодіння ними шляхом шахрайства або зловживання службовим становищем утворює самостійний склад кримінального правопорушення, передбаченого ст. 410 КК України.

Проте, не дивлячись на вказане, до сьогодні відкритими залишаються питання, пов'язані із особливостями визначення ознак суб'єктивної сторони особи, яка вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом та моменту закінчення такого кримінального правопорушення за умови, що потерпілий добровільно передав ключі від транспортного засобу або безпосередньо транспортний засіб у тимчасове використання. Так, у Постанові Верховного Суду від 21 січня 2020 року (справа № 754/17019/17) зазначено, що як вбачається зі змісту вироку, судом першої інстанції досліджені показання обвинувачених, які стверджували, що злочину не вчиняли, а транспортний засіб, автомобіль «KIA», який належить потерпілому останній добровільно надав обвинуваченому, щоб той поїхав та привіз дівчат. Потерпілий в суді першої інстанції повідомив, що згоди керувати автомобілем він не давав, але одночасно дав показання про те, що напередодні давав ключі та техпаспорт від свого автомобіля обвинуваченому для того, щоб той поїхав за дівчатами, також він давав останньому гроші на бензин. Втім, як правильно встановив суд апеляційної інстанції, у вироку суду не наведено мотивів з приводу того, яким чином заява потерпілого про злочин, постанова про визнання автомобіля «KIA» речовим доказом, висновок товарознавчої експертизи та постанова про визнання речовими доказами сім-карт мобільних операторів підтверджують висунуте обвинувачення та спростовують їх доводи стосовно невчинення ними інкримінованого злочину. Колегія суддів апеляційного суду правильно зазначає, що наявний в матеріалах провадження протокол огляду місця події, яким встановлено місцезнаходження автомобіля, належного потерпілому, не спростовує показань обвинуваченого про те, що автомобіль «KIA» він залишив саме на тому місці, яке вказане в протоколі огляду, після того, як в автомобілі закінчилося паливо та не є доказом винуватості обвинувачених. З метою перевірки доводів апеляційний скарг та

висновків суду, колегією суддів апеляційного суду частково досліджені наведені у вироку докази. Так, відповідно до протоколу від 15 листопада 2017 року проведений слідчий експеримент за одночасною участю підозрюваних. За змістом даного протоколу обвинувачені розповіли за яких обставин вони познайомилися з потерпілим та потім прибули до останнього додому. Зазначений процесуальний документ не містить відомостей про те, чи давав потерпілий згоду на користування його автомобілем, чи сталося це поза його волі. Під час дослідження протоколу слідчого експерименту було встановлено, що в ньому відсутні дані про роз'яснення підозрюваним їх процесуальних прав при проведенні цієї слідчої дії. З огляду на викладене, колегія суддів апеляційного суду правильно встановила, що слідчий експеримент проведений з порушенням вимог кримінального процесуального закону, а зміст протоколу, складеного за результатами його проведення, не містить інформації, яка б спростовувала доводи обвинувачених стосовно того, що обвинувачений керував автомобілем, який належить потерпілому, за згодою останнього. Як вбачається зі змісту ухвали апеляційного суду, для перевірки фактичних обставин, викладених у вироку, колегією суддів апеляційного суду неодноразово викликався потерпілий, проте потерпілий категорично відмовився від участі в суді апеляційної інстанції. З огляду на викладене, колегія суддів касаційного суду погоджується з висновками апеляційного суду про те, що доводи обвинувачених про користування автомобілем «KIA» з дозволу потерпілого нічим не спростовано, а протилежні показання потерпілого є суперечливими і не узгоджуються з іншими доказами. Отже, суд апеляційної інстанції правильно встановив, що їх недостатньо для того, щоб поза розумним сумнівом дійти висновку про винуватість у вчиненні злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК [160]. Таким чином, до віктимологічних детермінант незаконного заволодіння транспортним засобом в Україні доцільно віднести: 1) відсутність ефективного кримінально-правового механізму забезпечення захисту інтересів власників транспортних засобів; 2) відсутність налагодженого механізму зниження рівня



латентності незаконного заволодіння транспортними засобом, зумовленої віктимною поведінкою потерпілих; 3) ігнорування власниками заходів безпечного утримання транспортних засобів, що спрощує реалізацію протиправного умислу на незаконне заволодіння транспортним засобом; 4) відсутність унормованої судової практики щодо оцінки шкоди за умови повернення неушкодженого транспортного засобу потерпілому; 5) відсутність унормованої судової практики щодо ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки кримінального правопорушника та моменту закінчення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України у випадках, коли є факт добровільної передачі транспортного засобу у тимчасове користування.

Таким чином, проведене дослідження дозволило підсумувати, що сучасний стан кримінально протиправної діяльності неповнолітніх осіб залишається стабільно незадовільним, що обумовлено низкою факторів, основними серед яких є відсутність належного кримінально-правового та кримінологічного захисту окремих суспільних відносин. Одним із розповсюджених видів кримінальних правопорушень, який вчиняється підлітками є незаконне заволодіння транспортними засобами. Такий стан справ можна пояснити як економічною та політичною нестабільністю, так і іншими несприятливими причинами та умовами. Під детермінантами незаконного заволодіння неповнолітніми транспортними засобами необхідно розуміти кореляційно-причинний та умовно-наслідковий комплекс, яким обумовлено формування особи неповнолітнього кримінального правопорушника, суб'єктивної сторони, а також створення об'єктивних умов, необхідних та достатніх для виникнення кримінально протиправного умислу, спрямованого на незаконне заволодіння транспортними засобами.

**Соціально-економічні детермінанти** – причини та умови, які, здебільшого, обумовлені незадовільним станом економіки, що має наслідком зниження рівня соціального захисту населення: 1) економічна криза, обумовлена нестабільною політичною ситуацією; 2) зростання рівня

безробіття та бідності; 3) відсутність належного соціального захисту осіб із особливими потребами, уразливих категорій населення тощо; 4) розмежування громадян на соціальні прошарки тощо. Зростаючи у незадовільних умовах, неповнолітні вимушені шукати собі способи заробітку, достатні для задоволення елементарних потреб. Відсутність сталого механізму працевлаштування осіб до 18 років, прогалини у трудові практиці призводять до пошуку підлітками незаконних способів отримання матеріальної вигоди, одним із яких є незаконне заволодіння транспортними засобами.

**Соціально-психологічні детермінанти** – причини та умови, сформовані внаслідок неправильної побудови світосприйняття, відсутності належного виховання, освіти та зростання у несприятливому середовищі. Все це має наслідком розвиток залежностей, девіацій тощо: 1) зростання у неблагонадійній родині; 2) втягнення батьками у кримінально протиправну діяльність; 3) розвиток алкогольної, наркотичної та іншої залежності; 4) втрата довіри до правоохоронних органів; 5) правовий нігілізм; 6) деструктуризація морально-етичних цінностей; 7) розбудова кримінальної особистості. Дуже часто підлітки, які зростають у неблагонадійних родин або потрапляють у кримінальне середовище вимушені вчиняти кримінальні правопорушення або з метою виживання, або з метою демонстрації своєї відповідності колу спілкування. До того ж, алкогольна та наркотична залежність вимагає матеріальних вкладень, що примушує особу вчиняти кримінальні правопорушення, у т.ч. – розглядуване нами незаконне заволодіння.

**Організаційні-правові детермінанти** – причини та умови, обумовлені неналежним нормативно-правовим забезпеченням, а також прогалинами в роботі правоохоронних органів: 1) невідповідність кримінального покарання тяжкості суспільно небезпечного діяння; 2) неналежне інформаційне забезпечення досудового розслідування; 3) ігнорування правоохоронними органами превентивної функції; 4) незадовільний рівень роботи слідчо-оперативних груп; 5) незадовільне матеріально-технічне забезпечення правоохоронних органів тощо. Отже, неповнолітні, які вчиняють незаконне

заволодіння транспортними засобами сподіваються на уникнення кримінального покарання, чому сприятиме незадовільний стан правового забезпечення.

*До віктимологічних детермінант незаконного заволодіння транспортним засобом в Україні доцільно віднести:* 1) відсутність ефективного кримінально-правового механізму забезпечення захисту інтересів власників транспортних засобів; 2) відсутність налагодженого механізму зниження рівня латентності незаконного заволодіння транспортними засобом, зумовленої віктимною поведінкою потерпілих; 3) ігнорування власниками заходів безпечного утримання транспортних засобів, що спрощує реалізацію протиправного умислу на незаконне заволодіння транспортним засобом; 4) відсутність унормованої судової практики щодо оцінки шкоди за умови повернення неушкодженого транспортного засобу потерпілому; 5) відсутність унормованої судової практики щодо ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки кримінального правопорушника та моменту закінчення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України у випадках, коли є факт добровільної передачі транспортного засобу у тимчасове користування.

### **2.3. Характеристика неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні**

Вивчення особи кримінального правопорушника (особи злочинця) є одним із основних у кримінологічній науці, що, у більшості, зумовлено ретроспективними факторами. Так, витoki кримінології знаходяться у площині розуміння соціальних та біологічних рис людини як таких, що закладають підґрунтя девіантної поведінки та спрощують/зумовлюють вчинення людиною кримінального правопорушення. Антропологічна кримінологія сформувала структуру не тільки особи кримінального правопорушника, а і відповідні способи реагування на його кримінально

протиправну поведінку, яких достатньо для її виправлення. Водночас із розвитком держави та суспільства антропологічна теорія зазнала певних трансформацій, проте до сьогодні частково залишається актуальною із урахуванням окремих специфічних аспектів. Одним із таких аспектів є виокремленні особливостей кримінально протиправної поведінки та структури повнолітніх, а також неповнолітніх кримінальних правопорушників.

Відтак, розглядаючи особливості та зміст структури особи кримінального правопорушника вчені С.В. Лук'яненко вказує, що до чинників, які впливають на особистість злочинця, найбільш доцільно віднести наступні: соціальні фактори: народження в неблагополучній родині; низький рівень освіти; відсутність роботи, належність до злочинних груп; етнічні та культурні особливості тощо; психологічні фактори: знижений рівень емпатії, агресивність, неврівноваженість; низький рівень самоконтролю; депресія; похмілля; тощо; емоційні фактори: страх, образа, ненависть, ревності, бажання помсти тощо; біологічні фактори: генетичні аномалії; психічні розлади; хвороби мозку та інші хвороби.-ситуаційні фактори: надмірне навантаження; стресові ситуації; важка матеріальна ситуація; наявність зброї тощо. Так, дане питання потребує якнайширшого осмислення у контексті останніх викликів правового режиму воєнного стану. Вчений наголошує на принциповій необхідності осмислення особистості злочинця у новітніх для вітчизняної кримінології злочинах, а також тих, що з огляду на цифровізацію, науково-технічний прогрес та особливі виклики в умовах воєнного стану зазнали суттєвої трансформації. Дані питання мають ставати предметами широкого обговорення наукової спільноти, громадськості, творчої інтелігенції, а також представників освітнього середовища з метою спільного опрацювання механізмів виховного впливу на особистість злочинця в контексті викликів сучасності [96]. В цілому не заперечуючи наведений підхід, необхідно відмітити, що перелічені вченим чинники є надто узагальненими та не завжди відтворюють зміст саме злочинної особистості. Аналіз правоохоронної

статистики та судової практики надає підставу для констатації, що структура кримінального правопорушника знаходиться у тісній кореляції із видом протиправного діяння. Інакше кажучи, виходячи із особливостей власної особистості (навичок, знань, вмінь, кола спілкування) особа обирає вид кримінального правопорушення, вчинення якого достатнє для отримання бажаного результату (наприклад, корисливий мотив може бути реалізований як шляхом провокації неправомірної вигоди, так і шляхом крадіжки, отже отримання матеріальної вигоди залежить від соціального та професійного статусу кримінального правопорушника).

Необхідно відмітити, що наразі у кримінологічній науці також відсутній єдиний підхід до розуміння етимології та змісту терміну «особа» та «особистість». Аналіз праць вітчизняних учених дозволяє констатувати, що в науковій літературі використовуються обидва поняття, що не є у повній мірі аргументованим. З цього приводу Д. Виговський зауважує, що термін «особа злочинця» не зовсім відповідає закладеному в нього змісту, з погляду етимологічних його особливостей. Це пов'язано з некоректним перекладом українською російського терміна «личность преступника». Слово «личность» може бути перекладене і як «особа», і як «особистість». Але в цьому конкретному випадку більшість науковців веде мову про сукупність рис характеру злочинця, його психологічних схильностей, звичок і особливостей. При цьому цей злочинець, зазвичай, є одиницею абстрактною, без згадки реальної людини «особа насильницького злочинця», «особа корисливого злочинця» тощо. Натомість «особа» – це конкретний індивід, член суспільства. По-друге, таке некоректне використання терміна стало традиційним в українській кримінологічній науці, що нівелювало можливі помилки в розумінні сутності «особи злочинця». Таким чином можна резюмувати, що використання терміну «особистість злочинця» є більш коректним, з погляду формальних правил, але через розповсюдженість і загальноживаність терміна «особа злочинця» як синонімічного терміну «особистість злочинця», використання обох цих термінів є припустимим і не може призвести до

помилкового уявлення про предмет наукової дискусії [32]. Проте, не дивлячись на різні доктринальні підходи до визначення змісту поняття особи кримінального правопорушника, фактично, це жодним чином не впливає на формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням, які базуються на витісненні кримінально протиправних схильностей дітей.

Вчені вважають, що особистість злочинця є певною сукупністю типових рис, властивостей – природжених або набутих у процесі онтогенезу, – типово притаманних особам, що вчинили суспільно небезпечні діяння. Виокремлення рис «особистості злочинця» важливо для визначення тих рис особистості взагалі, які можуть відіграти важливу чи визначальну роль при виборі особою або соціально корисної, конструктивної діяльності, або асоціальної, деструктивної. І виокремлення цих рис є надзвичайно важливим для суспільства тому, що їх можна заздалегідь коригувати, пом'якшувати, нейтралізувати. Тим більше, що таких рис, небагато. Певна група (і вона характерна для всіх видів злочинів), притаманна тільки для особистості, схильної до злочинної діяльності. Деякі з цих рис гіпертрофовані, інші є дещо простішими. При дослідженні особистості окремого злочинця чи певних типів злочинців не всі елементи структури мають однакове значення та виконують однаково вагому роль у механізмі злочинної поведінки. У конкретному кримінологічному дослідженні важливо з'ясувати провідні, найбільш суттєві фактори, що визначають спрямованість особистості, оскільки одні з них визначають зміст злочину, інші – його форму та інтенсивність; одні належать до причин вчиненого злочину, інші перебувають з ним у причинній залежності [178]. Проте в сучасних умовах формування кримінально-правової політики такий підхід до тлумачення дефініції особи кримінального правопорушника може бути поставлений під сумнів, оскільки не завжди наявність певних рис або умов становлення особистості може формувати протиправну поведінку. Особливого значення вказане набуває в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану та пов'язаних із ним незадовільних факторів та чинників. Як і жертва кримінального правопорушника так і безпосередньо

кримінальний правопорушник можуть стати «заручниками» певних незадовільних життєвих обставин та ситуацій, котрі можуть створити підстави для вчинення суспільно небезпечного діяння.

Водночас для спрощення процесу узагальнення особистісних характеристик особи кримінального правопорушника вчені використовують певну структуру, яка є сукупністю певних ознак, які дозволяють сформулювати цілісне, скорельоване поняття причин та факторів вчинення кримінального правопорушення конкретною особою. Вчені також зауважують, що в основі особистості є її структура – зв'язок і взаємодія її елементів, оскільки формування особистості здійснюється у процесі розвитку цілісної системи, в якій кожний елемент структури передбачає розвиток іншого й обумовлюється існуванням цілісної системи. В кримінології існує велика кількість позицій щодо структури особистості злочинця, проте у більшості випадків, не заглиблюючись у докладний аналіз переваг і недоліків численних схем структуризації особистості злочинця, вчені обмежуються найбільш загальноприйнятими, згідно з яким загальна характеристика особистості злочинця відображається у сукупності соціально-демографічних, кримінально-правових та морально-психологічних ознак. Серед останніх треба зважати лише на ті, які з різних сторін характеризують особистість злочинця і певним чином пов'язані із вчиненням корисливо-насильницьких злочинів, тобто виконують певну детермінуючу роль. У своїй сукупності однопорядкові групувальні ознаки дають загальне уявлення про окремий структурний елемент аналізу, а вивчення міжелементних зв'язків сприяє цілісному пізнанню особистості злочинця як носія причин злочинної поведінки [178]. Водночас, очевидним є те, що дійсно актуальним та інформативним є визначення виключно кримінально-правових ознак кримінального правопорушника. Соціально-демографічні та морально-психологічні ознаки, здебільшого, надають можливість лише узагальнити доцільні та ефективні заходи та засоби протидії кримінальним правопорушенням конкретного суб'єкта. Проте у жодному разі узагальнення

кримінологічно значущих ознак не надають вичерпних можливостей для створення універсального механізму запобігання суспільно небезпечним діям.

Так, наприклад, розглядаючи типовий портрет особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортними засобами вчені зауважують, що вікова категорія осіб, які вчиняють незаконні заволодіння ТЗ, становить від 24 до 35 років (близько 48%). Результат вивчення способів учинення злочину, зберігання ТЗ, характеристики ТЗ дає змогу виділити два типи злочинців: ситуативні й підготовлені. Вік злочинців значною мірою визначає вибір способів заволодіння ТЗ. Здебільшого злочинці старшої вікової категорії, які вчиняють зазначені злочини, заздалегідь підготовлені, обізнані із сучасними технологіями протиугінних систем, мають необхідне технічне обладнання подолання системи захисту автомобіля, не зловживають спиртними напоями та наркотичними засобами, працюють у групі, дисципліновані. 15% злочинців посягання на ТЗ вчиняють одноособово, у групі з двох осіб – 41 %, у групі з трьох осіб – 37 %, у групі з чотирьох осіб і більше – 7 %. Водночас після 40 років злочинці вчиняють посягання здебільшого самостійно [131, с. 19]. Наведені вченими дані свідчать про те, що, такий вид кримінального правопорушення не є притаманним для неповнолітніх осіб. Водночас формуючи такі кримінологічно значущі ознаки (із урахуванням періоду визначення кримінологічного портрету особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом), вчені залишили поза увагою важливі структурні ознаки кримінального правопорушника, які мають бути узагальнені та закладені в основу подальшого формування стратегії запобігання таким суспільно небезпечним діям. Водночас аналіз судової практики, а також загальних тенденцій відправлення правосуддя дозволяє стверджувати про фактичну зміну традиційного підходу до розуміння структури особи кримінального правопорушника, зумовлену особливостями розвитку кримінально-правової та кримінальної процесуальної політики.



Одним із прикладів є обставини справи, викладені у Постанові Верховного Суду від 2 грудня 2021 року (справа № 742/2146/20), д зазначено, що обвинувачені 27 червня 2020 року, біля 16:00 вирушили з м. Ромни, Сумської області до м. Прилуки на автомобілі марки «Mercedes-Benz 200d», під керуванням потерпілого. В подальшому, біля 16:50, проїжджаючи по автодорозі в с. Охінки, Прилуцького району, Чернігівської області, в обвинувачених за попередньою згодою виник умисел направлений на незаконне заволодіння вищевказаним автомобілем. З цією метою, обвинувачені попросили водія автомобіля зупинитись біля одного з магазинів та придбати кави. Після того, як водій під час зупинки вийшов із автомобіля, залишивши ключ у замку запалювання, один із обвинувачених, який перебував на задньому пасажирському сидінні та в подальшому пересів на місце водія, та інший обвинувачений, діючи умисно, за попередньою змовою, групою осіб, шляхом запуску двигуна у відсутності власника транспортного засобу, незаконно заволоділи належним останньому автомобілем «Mercedes-Benz 200d» та поїхали з місця скоєння злочину але згодом були затримані співробітниками поліції на автодорозі поблизу с. Боршна, Прилуцького району, Чернігівської області. У касаційній скарзі захисник в інтересах засудженого, посилаючись на істотні порушення вимог кримінального процесуального закону та неправильне застосування закону України про кримінальну відповідальність, просив змінити оскаржувані судові рішення, перекваліфікувати дії підзахисного на ч.1 ст.289 КК України на призначити йому покарання в межах санкції вказаної статті у виді позбавлення волі, застосувавши при цьому положення ст. 75 КК України. Аргументуючи свою позицію, зазначає, що суди не надали належної оцінки показанням обвинувачених, які стверджували, що між ними не було попередньої змови на незаконне заволодіння транспортним засобом потерпілого, умисел на скоєння злочину виник лише у одного з обвинувачених, який самостійно вчинив усі необхідні дії для його реалізації. Вважає, що матеріали провадження не містять доказів, які б поза розумним сумнівом доводили протилежне та свідчили, що інший обвинувачений у

даному випадку був співучасником. Стверджує, що засуджений жодних незаконних дій не вчиняв та був необізнаний про наявність у другого умислу на протиправне вилучення автомобіля потерпілого. Вважає, що висновки суду про доведеність його винуватості у вчиненні злочину є помилковими та ґрунтуються виключно на припущеннях [159]. Виходячи із наведеного прикладу можна підсумувати, що зміст структури особи кримінального правопорушника часто пов'язується/корелюється із алгоритмом реалізації кримінально протиправного умислу та компонентами, якими утворюється механізм кримінально протиправної поведінки. В контексті наведених обставин кримінального правопорушення особливого значення набуло встановлення факту попередньої змови, що надало підставу для констатації вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом у співучасті.

У постанові Суд зауважив на тому, що співучастю у злочині є умисна спільна участь декількох осіб (суб`єктів злочину) у вчиненні умисного злочину. Злочин визнається вчиненим за попередньою змовою групою осіб, якщо його спільно вчинили декілька осіб (дві або більше), які заздалегідь, тобто до початку злочину, домовилися про спільне його вчинення. Домовленістю групи осіб про спільне вчинення злочину є узгодження об`єкту злочину, його характеру, місця, часу, способу вчинення та змісту виконуваних функцій, яке може відбутися у будь-якій формі - усній, письмовій, за допомогою конклюдентних дій, що висловлені не у формі усної чи письмової пропозиції, а безпосередньо через поведінку, з якої можна зробити висновок про такий намір. Слід зауважити, що угода між співучасниками (про характер діяння, час і місце його вчинення, розподіл ролей) виникла попередньо, тобто до початку вчинення злочину (задовго до цієї події або безпосередньо перед нею). Із матеріалів провадження видно, що поведінка обвинувачених під час скоєння злочину була узгодженою, оперативною та послідовною, а обопільність їх умислу підтверджується також і конклюдентними діями засуджених. Так один із обвинувачених, скориставшись наявністю ключа у замку запалювання, відразу після того, як потерпілий покинув автомобіль

щоб за їх проханням купити кави, запустив двигун і покинув місце зупинки, а інший обвинувачений йому в цьому ніяк не завадив, до початку його руху не вийшов із автомобіля та у подальшому викинув із вікна документи на ім'я власника, що зберігались в салоні автомобіля. Тому, посилення сторони захисту на те, що інший обвинувачений не підлягає кримінальній відповідальності, оскільки не брав участі у протиправному вилученні транспортного засобу, а лише здійснив на ньому поїздку в якості пасажера, не заслуговують на увагу. Слід також зазначити, що відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом настає для всіх співучасників, незважаючи на те, що транспортним засобом керував один з них, і те, що інший особисто не вчиняв активних дій, спрямованих на його фізичне переміщення, не свідчить про відсутність у його діях складу злочину, передбаченого ч. 2 ст. 289 КК України [159]. Таким чином, наведені позиції Верховного Суду надають підставу для констатації, що окремі ознаки кримінального правопорушника зумовлюються особливостями кримінального законодавства та практики його тлумачення. Це утворює додатковий аргумент на користь думки про недоцільністю вважати існування типового портрету кримінального правопорушника зокрема і такого, що диференційований за видами суспільно небезпечних діянь.

Можна виділити низку причин припинення вчинення підлітками корисливо-насильних злочинів. Найчастіше причиною припинення ставало затримання злочинців унаслідок вживання заходів оперативно-розшукового характеру. Таким способом викрито понад третину всіх корисливо-насильницьких злочинців (34%). Відразу ж після скоєння злочину, тобто «по гарячих слідах», затримано 19,3% осіб. На місці вчинення правопорушення потерпілими, випадковими свідками самотійно або ж співробітниками правоохоронних органів припинено злочинні дії 26,2% неповнолітніх. Під час спроби реалізації вкрадених речей затримано 20,5% винних. Цікаво те, що в матеріалах кримінальних проваджень і вироків суду не зафіксовано жодного випадку зізнання підлітка у вчиненому. Що стосується психічних аномалій, які

нерідко відзначалися у неповнолітніх корисливо-насильницьких злочинців, слід зазначити, що вони відіграють досить помітну роль в етології злочинної поведінки. Однак нагадаємо, що лише стосовно 18% підлітків (за матеріалами вивчення кримінальних справ і вироків судів) були проведені відповідні дослідження. У двох третин цих підлітків виявлені психічні аномалії, що не виключають осудності. При цьому результати експертних досліджень констатують наявність у них таких аномалій, як: а) розумова відсталість (зокрема, з розладом поведінки); б) несоціалізований розлад поведінки; в) соціалізований розлад поведінки; г) психічні розлади та розлади поведінки, пов'язані (викликані) з уживанням психоактивних речовини (алкоголь, наркотики); д) органічні, зокрема симптоматичні, психічні розлади; е) десоціалізований розлад особистості [72]. Водночас, традиційно для кримінологічної науки структура особи кримінального правопорушника включає соціально-демографічні, морально-психологічні та кримінально-правові ознаки. В окремих працях вчені також виокремлюють медичні та психологічні ознаки, проте, як видається, такий підхід не у повній мірі аргументований, оскільки обидві ознаки можуть бути включені до інших структурних компонентів. Окремо також необхідно відмітити, що у межах досліджуваного нами кримінального правопорушення вказані ознаки не відтворюють змісту кримінально протиправної спрямованості особи, яка вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом.

***Соціально-демографічні ознаки.*** Вказані ознаки є базовими, оскільки саме вони, як правило, надають можливість визначити передкримінальні особливості протиправної поведінки особи, а також узагальнити причинний комплекс, який було закладено у її основу. Враховуючи, що в межах обраної теми кримінальний правопорушник має обмежені вікові характеристики – до вісімнадцяти років, соціально-демографічні ознаки мають певні особливості, які будуть визначені нижче. Вчені також відзначають, що соціально-демографічна характеристика особи, що вчиняє кримінальні правопорушення включає відомості, пов'язані з статтю, віком, освітою, родом занять, сімейним

та матеріальним станом, приналежністю до міського чи сільського населення та ін. Соціально-рольові ознаки правопорушника зумовлені його становищем в системі суспільних відносин, належністю до певної соціальної групи [125]. Як відзначає О. Ю. Шостко, існує два моменти, які потрібно досліджувати, вивчаючи особистість конкретного злочинця: 1) яку соціальну роль виконує суб'єкт в родині, колективі, у колі друзів, в суспільстві; 2) якою є ця роль в уявленні самого злочинця (*цитовано за І.А. Нестеровою, О.В. Софілканич – прим. авт. – С.Г.*) [90, с. 93; 125].

**Вік [132]:** у 2019 році кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України вчинили особи: до 14 років – 4,8 %; 14-15 років – 23 %; 16-17 років – 36,3 %; у 2020 році: до 14 років – 0,95 %; 14-15 років – 4,2 %; 16-17 років – 8,4 %; у 2021 році: до 14 років – 1 %; 14-15 років – 3,5 %; 16-17 років – 7,6 %; у 2022 році: до 14 років – 0,3 %; 14-15 років – 3,1 %; 16-17 років – 5,6 %; у 2023 році: до 14 років – 0,7 %; 14-15 років – 3,5 %; 16-17 років – 5,8 %; станом на червень 2024 року кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України вчинили особи: до 14 років – 0,6 %; 14-15 років – 4,5 %; 16-17 років – 5,7 %.

**Освіта [183]:** у 2019 році кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України вчинили особи, які мали: професійно-технічну освіту – 3,2 %; повну загальну середню освіту – 22,8 %; базову загальну середню освіту – 63,3 %; початкову загальну освіту – 9,8 %; без освіти – 0,6 %; у 2020 році: професійно-технічну освіту – 2 %; повну загальну середню освіту – 20,5 %; базову загальну середню освіту – 64,6 %; початкову загальну освіту – 11,2 %; без освіти – 1,5 %; у 2021 році: професійно-технічну освіту – 3,4 %; повну загальну середню освіту – 10,4 %; базову загальну середню освіту – 69,9 %; початкову загальну освіту – 13,2 %; без освіти – 2,8 %; у 2022 році: професійно-технічну освіту – 2 %; повну загальну середню освіту – 5,7 %; базову загальну середню освіту – 76,5 %; початкову загальну освіту – 10,2 %; без освіти – 1; у 2023 році кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України вчинили особи, які мали: професійно-технічну освіту – 3,8 %;

повну загальну середню освіту – 11,5 %; базову загальну середню освіту – 71,7 %; початкову загальну освіту – 11,5 %; без освіти – 1,2 %. **Заклади освіти:** у 2019: коледж/гімназія – 41,1 %; студенти навчальних закладів – 25,4 %; у 2020: коледж/гімназія – 54,3 %; студенти навчальних закладів – 16,9 %; у 2021: коледж/гімназія – 46,2 %; студенти навчальних закладів – 20,2 %; у 2022: коледж/гімназія – 31,6 %; студенти навчальних закладів – 15,3 %; у 2023 році: коледж/гімназія – 42,3 %; студенти навчальних закладів – 23 %.

**Виховання[183]:** у 2019 році кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України вчинили особи, які виховувались: у родині із одним з батьків – 46,4 %; поза родиною – 1,9 %; у 2020 році: у родині із одним з батьків – 36,4 %; у школі-інтернаті або дитячому будинку – 2 %; поза родиною – 1 %; у 2021 році: у родині із одним з батьків – 34,1 %; у школі-інтернаті або дитячому будинку – 2,3 %; поза родиною – 2,3 %; у 2022 році: у родині із одним з батьків – 42,8 %; у школі-інтернаті або дитячому будинку – 2 %; поза родиною – 2 %; у 2023 році: у родині із одним з батьків – 44,8 %; у школі-інтернаті або дитячому будинку – 1 %; поза родиною – 4 %.

**Працевлаштування [183]:** у 2019 році кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України було вчинено особами, які є працездатними, але не працювали – 26,7 %, у 2020 – 18,9 %, у 2021 – 26 %, у 2022 – 33,6 %, у 2023 – 17,9 %.

**Морально-психологічні ознаки.** Морально-психологічні якості розкриваються через свідомість, цілеспрямованість особистості, особливості поведінки і дій, привички і схильності, рівні розумового розвитку, обсяг знань, кругозір, зміст і різноманітність інтересів і устремлінь, життєвий досвід, практичність поведінки, етичність, характер реагування на різні прояви зовнішнього середовища, здатність приймати і здійснювати прийняті рішення, вміння регулювати свою діяльність і спрямованість поступків, володіння витримкою, стійкістю, наполегливістю. Освітній і інтелектуальний рівень неповнолітнього в значній мірі обумовлюють характер злочину. Як показують дослідження, особи з низьким рівнем освіти вчиняють в основному

хуліганство, крадіжки, пограбування, пошкодження майна, вандалізм. Особу злочинця в рамках кримінального права розглядають переважно як елемент складу злочину, акцентують увагу на особливостях кримінальної правоздатності особи. Кримінологічний підхід дослідження особи злочинця, як правило, зводиться до виявлення й оцінки тих властивостей і рис особи, що вказують на причини злочинного поведіння, та можуть бути використані з метою його профілактики [7]. Важливе значення при дослідженні кримінологічної характеристики неповнолітнього злочинця має її соціально-демографічна характеристика (стать, вік, освіта, рід занять, стан здоров'я, виховання, оточення) [7]. Морально-психологічні ознаки неповнолітніх, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом, як правило, не відрізняються від тих, що притаманні дорослим особам, а також неповнолітнім, які вчиняють інші види кримінальних правопорушень. У більшості випадків такі діти характеризуються низьким рівнем юридичної грамотності, а також правосвідомості, зневажливо ставляться до суспільства та до держави.

Відповідно до вироку Новоархангельського районного суду Кіровоградської області від 24.06.2024 (справа № 394/418/24) неповнолітній обвинувачується у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України за таких обставин: *20 січня 2024 року близько 01.00 год., неповнолітній обвинувачений разом з малолітнім, з метою незаконного заволодіння транспортним засобом, прибули до території домоволодіння, яке на праві приватної власності належить потерпілому. З цією метою неповнолітній обвинувачений спільно з малолітнім, проникли на територію вказаного домоволодіння, де шляхом вільного доступу проникли до сховища, в якому зберігався транспортний засіб ВАЗ 2109, 1988 року випуску, червоного кольору, згідно свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу вказаний автомобіль зареєстрований за громадянином ... , але перебуває у фактичному користуванні потерпілого. Перебуваючи в сховищі, неповнолітній обвинувачений та малолітній, усвідомлюючи суспільну небезпечність своїх*

дій, передбачаючи настання суспільно-небезпечних наслідків та бажаючи їх настання, умисно та цілеспрямовано, переслідуючи мету, направлену на незаконне заволодіння транспортним засобом, здійснили викочування автомобіля ВАЗ 2109, червоного кольору 1988 року випуску, із даного приміщення гаражу та із території вказаного домоволодіння. Після чого разом з транспортним засобом зникли з місця скоєння кримінального правопорушення, розпорядившись ним на власний розсуд. В такий спосіб, неповнолітній обвинувачений усвідомлюючи суспільну небезпечність своїх дій, передбачаючи настання суспільно-небезпечних наслідків та бажаючи їх настання, діючи умисно та цілеспрямовано незаконно заволодів транспортним засобом ВАЗ 2109, вартістю 42990 грн., чим спричинив потерпілому, майнову шкоду на вищезазначену суму. Неповнолітній обвинувачений в судовому засіданні винним себе в інкримінованому йому кримінальному правопорушенні визнав повністю, пояснивши, що вчинив кримінальне правопорушення за обставин викладених в обвинувальному акті. Щиро каявся у скоєному, просив суворо не карати, запевняв, що подібного більше не трапиться, заподіянні збитки відшкодував в повному обсязі [41]. Водночас, наведений приклад свідчить про те, що не дивлячись на низький рівень правосвідомості, неповнолітній сприяв досудовому розслідуванню та судовому розгляду, що надає змогу констатувати, що рівень його девіантності не є надмірно високим.

**Кримінально-правові ознаки.** Ця сукупність ознак є найбільш інформативною та важливою в контексті дослідження особи кримінального правопорушника. Здебільшого, це зумовлено тим, що виходячи саме із кримінально-правових ознак неповнолітнього є можливість обрати йому вид покарання, якого буде достатньо для виправлення та подальшої ресоціалізації. У цьому контексті актуальною є думка І.О. Бандурки, яка вказує, що кримінально-правова характеристика неповнолітнього злочинця має врахувати ступінь тяжкості вчиненого злочину, форму вини, мотив злочинної поведінки, суспільну небезпечність злочину, наявність минулих судимостей



чи інших вчинених злочинів, спрямованість злочинного посягання, роль у вчиненні групового злочину, загальний і спеціальний рецидив, одиночний чи груповий характер протиправного посягання, вчинення кількох однорідних чи різнорідних злочинів, матеріальні та моральні наслідки злочину, стан потерпілих, громадську думку, поведінку на досудовому і судовому слідстві. Злочин неповнолітнього, як і всякий злочин, є певним видом поведінки неповнолітнього і завжди являє собою конкретний акт його поведінки, що відбувається у певній обстановці, місці і часі, завжди виявляється в конкретній дії чи бездіяльності. Неповнолітній як соціальна істота вступає до сфери, регульованої кримінальним законом, тільки внаслідок своїх діянь. Лише зовні виражена активність неповнолітнього, його вчинки у формі конкретної дії чи бездіяльності можуть бути об'єктами правової оцінки. Поза своїми вчинками неповнолітні не вступають до сфери правового регулювання. Думки, наміри, виявлення умислу та вчинення злочину, переконання, морально-психологічні якості неповнолітнього, які б негативні вони не були, не можуть розглядатись як злочинне діяння, не можуть тягти за собою кримінальну відповідальність і не можуть бути об'єктами кримінально-правової характеристики [7]. Необхідно відмітити, що кримінально-правові ознаки неповнолітніх кримінальних правопорушників також мають свої особливості, які зумовлені об'єктивною відсутністю сталого кримінально протиправного досвіду, а також тим, що діти часто вчиняють суспільно небезпечні діяння у співучасті із дорослими.

Так, відповідно до судової статистики [183], у 2019 році у стані алкогольного сп'яніння кримінальне правопорушення вчинили 8,4 % неповнолітніх осіб; 22,2 % вчинили діяння разом із дорослими особами; у 2020 році у стані алкогольного сп'яніння кримінальне правопорушення вчинили 8,2 % неповнолітніх осіб; 25,6 % вчинили діяння разом із дорослими особами; у 2021 році у стані алкогольного сп'яніння кримінальне правопорушення вчинили 10,4 % неповнолітніх осіб; 24,8 % вчинили діяння разом із дорослими особами; у 2022 році у стані алкогольного сп'яніння кримінальне

правопорушення вчинили 4 % неповнолітніх осіб; 21,4 % вчинили діяння разом із дорослими особами; у 2023 році у стані алкогольного сп'яніння кримінальне правопорушення вчинили 1,2 % неповнолітніх осіб; 24,3 % вчинили діяння разом із дорослими особами. *З 2019 року по 2023 рік випадків вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України неповнолітніми особами у стані наркотичного сп'яніння, у складі організованої групи чи злочинної організації зафіксовано не було.*

Водночас не дивлячись на фактично позитивні статистичні дані щодо кримінально-правових ознак неповнолітніх, які вчиняють діяння, передбачене ст. 289 КК України, необхідно відмітити, що у поодиноких випадках діти вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом повторно. Так, наприклад, відповідно до вироку Диканського районного суду Полтавської області від 07 травня 2024 року (справа № 529/364/24), *обвинувачений приблизно о півночі 24.02.2024 прибув до господарства потерпілого. На подвір'ї даного господарства обвинувачений побачив легковий автомобіль марки ВАЗ модель 21104, сірого кольору, 2006 року випуску. Даним автомобілем, на підставі свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу виданого Зіньківським ВРЕР, користується потерпілий. Підійшовши до вказаного автомобіля обвинувачений відкрив водійські двері та побачив, що в замку запалювання знаходяться ключі. В цей момент у нього виник умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом. У вказаний час та місці, обвинувачений, реалізуючи свій злочинний умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом, відкривши водійські двері, виштовхав з двору автомобіль марки ВАЗ модель 21104, при цьому пошкодивши його лівий бік, а саме переднє та задні крили, водійські двері. Після цього, сівши на водійське сидіння, за допомогою ключів, умисно запустив двигун вказаного автомобіля та почав рухатися назад, однак не впорався із керуванням та задньою частиною автомобіля з'їхав у кювет. Після цього, не маючи змоги рухатися на вказаному автомобілі, обвинувачений залишив його салон, тобто розпорядився на власний розсуд. Своїми умисними, протиправними діями*

*неповнолітній обвинувачений спричинив матеріальні збитки потерпілому. Таким чином своїми умисними діями, які виразилися в незаконному заволодінні транспортним засобом, вчинив злочин, передбачений ч. 1 ст. 289 КК України.*

*Окрім цього, заволодівши приблизно опівночі 24.02.2024 з господарства легковим автомобілем марки ВАЗ модель 21104, сірого кольору, 2006 року випуску, належним потерпілому, обвинувачений продовжив свою злочинну діяльність. Так, у нього виник злочинний умисел на заволодіння іншим транспортним засобом, яким користується потерпілий - автомобілем марки ВАЗ модель 212140, синього кольору. Приблизно опівночі 24.02.2024, обвинувачений, перебуваючи біля господарства потерпілого, побачив автомобіль марки ВАЗ модель 212140, синього кольору. Даним автомобілем на підставі свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, виданого Зіньківським ВРЕР, користується потерпілий. З метою реалізації свого злочинного умислу на незаконне заволодіння транспортним засобом, обвинувачений підійшов до вказаного автомобіля, відкрив водійські двері та побачив, що в замку запалювання знаходяться ключі. У вказаний час та місці, обвинувачений, який раніше вчинив незаконне заволодіння транспортним засобом, реалізуючи свій злочинний умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом, відкривши водійські двері, сів на водійське сидіння, за допомогою ключів, умисно, повторно, запустив двигун автомобіля марки ВАЗ модель 212140, синього кольору та почав рух на ньому в сторону с. Великі Будища Полтавського району Полтавської області. Однак не впоравшись із керуванням даного автомобіля, він зупинився на дорозі. Після цього, не маючи змоги рухатися на вказаному автомобілі, обвинувачений залишив його салон, тобто розпорядився на власний розсуд. Своїми умисними, протиправними діями неповнолітній спричинив матеріальні збитки потерпілому. Таким чином своїми умисними діями, які виразилися в незаконному заволодінні транспортним засобом, вчиненому повторно, вчинив злочин, передбачений ч. 2 ст. 289 КК України [37]. Наведений приклад свідчить про стійку кримінально протиправну поведінку дитини, яка відтворюється крізь спосіб*

вчинення кримінального правопорушення та суб'єктивну сторону суспільно небезпечного діяння.

Таким чином, проведені дослідження надало можливість констатувати, що зміст структури особи кримінального правопорушника часто пов'язується/корелюється із алгоритмом реалізації кримінально протиправного умислу та компонентами, якими утворюється механізм кримінально протиправної поведінки. В контексті наведених обставин кримінального правопорушення особливого значення набуло встановлення факту попередньої змови, що надало підставу для констатації вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом у співучасті. Окремі ознаки кримінального правопорушника зумовлюються особливостями кримінального законодавства та практики його тлумачення. Це утворює додатковий аргумент на користь думки про недоцільність вважати існування типового портрету кримінального правопорушника зокрема і такого, що диференційований за видами суспільно небезпечних діянь.

*До типових кримінологічно значущих ознак особи неповнолітнього кримінального правопорушника, який вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом доцільно віднести такі: чоловік (98,8 %), віком 16-17 років (11,5 %), має базову загальну середню освіту (64,5 %), є учнем коледжу/гімназії (42,1 %), виховується у родині з одним із батьків (38,3 %), працездатний, але не працює (29,2 %); вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (89,3 %); вчинив діяння у співучасті із дорослим (22,1 %). Характеризується незадовільним вихованням, відсутністю сформованого комплексу морально-етичних цінностей.*

## **Висновки до 2 розділу**

1. Наразі стан незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та неповнолітніми зокрема характеризується такими особливостями: 1) не у повній мірі обґрунтований безпосередній об'єкт кримінального

правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України призводить до ігнорування цього діяння під час формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) у переважній більшості неповнолітніми вчиняється незаконне заволодіння транспортними засобами приватної власності (96,8 %); 3) у переважній більшості неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом таємного викрадення (65,1 %); 4) незаконне заволодіння транспортними засобами складають приблизно одну четверту від загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (23,1 %), що, із урахуванням фактичного майнового характеру такого протиправного діяння створює неправдиве уявлення про значний відсоток суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху; 5) стан вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми можна вважати стабільно задовільним, що зумовлено відносно незначну кількість випадків, коли суб'єктом такого кримінального правопорушення є особа до 18 років (4,4). Водночас це також може бути пояснено з точки зору відсутності у неповнолітніх навичок керування транспортними засобами, що унеможлиблює реалізацію кримінально протиправного умислу на вчинення діяння, передбаченого ст. 289 КК України (за відсутності співучасті).

*Кримінологічні тенденції щодо кількісно-якісних параметрів незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні є такими:* 1) потенційна загроза збільшення кількості латентних кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України через тимчасову окупацію окремих територій України та активні бойові дії; 2) зменшення вікової категорії неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні; 3) потенційне збільшення кількості повторного вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом через незначну ефективність санкцій, передбачених за таке кримінальне правопорушення, що може призводити до інтенсифікації

криміногенних загроз; 4) зниження якості кримінально-правової політики, зумовлене відсутність статистичної інформації щодо вчинення таких кримінальних правопорушень особами з 14 до 16 років.

2. Сучасний стан кримінально протиправної діяльності неповнолітніх осіб залишається стабільно незадовільним, що обумовлено низкою факторів, основними серед яких є відсутність належного кримінально-правового та кримінологічного захисту окремих суспільних відносин. Одним із розповсюджених видів кримінальних правопорушень, який вчиняється підлітками є незаконне заволодіння транспортними засобами. Такий стан справ можна пояснити як економічною та політичною нестабільністю, так і іншими несприятливими причинами та умовами. Під детермінантами незаконного заволодіння неповнолітніми транспортними засобами необхідно розуміти кореляційно-причинний та умовно-наслідковий комплекс, яким обумовлено формування особи неповнолітнього кримінального правопорушника, суб'єктивної сторони, а також створення об'єктивних умов, необхідних та достатніх для виникнення кримінально протиправного умислу, спрямованого на незаконне заволодіння транспортними засобами.

3. Зміст структури особи кримінального правопорушника часто пов'язується/корелюється із алгоритмом реалізації кримінально протиправного умислу та компонентами, якими утворюється механізм кримінально протиправної поведінки. В контексті наведених обставин кримінального правопорушення особливого значення набуло встановлення факту попередньої змови, що надало підставу для констатації вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом у співучасті. Окремі ознаки кримінального правопорушника зумовлюються особливостями кримінального законодавства та практики його тлумачення. Це утворює додатковий аргумент на користь думки про недоцільністю вважати існування типового портрету кримінального правопорушника зокрема і такого, що диференційований за видами суспільно небезпечних діянь.

*До типових кримінологічно значущих ознак особи неповнолітнього кримінального правопорушника, який вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом доцільно віднести такі: чоловік (98,8 %), віком 16-17 років (11,5 %), має базову загальну середню освіту (64,5 %), є учнем коледжу/гімназії (42,1 %), виховується у родині з одним із батьків (38,3 %), працездатний, але не працює (29,2 %); вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (89,3 %); вчинив діяння у співучасті із дорослим (22,1 %). Характеризується незадовільним вихованням, відсутністю сформованого комплексу морально-етичних цінностей.*

### **РОЗДІЛ 3. ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ ВЧИНЕННЮ НЕПОВНОЛІТНІМИ НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В УКРАЇНІ**

#### **3.1. Загальносоціальні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні**

Загальносоціальне запобігання кримінальним правопорушенням є першим рівнем у системі запобігання злочинності, який передбачає вирішення загальних проблем державотворення, які можуть детермінувати вчинення суспільно небезпечних діянь. Здебільшого, заходи загальносоціального запобігання є універсальними та не передбачають спеціальної диференціації за окремими видами протиправних діянь, за винятком окремих кримінальних правопорушень (наприклад, таких як кримінальні правопорушення проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку). Необхідно відмітити, що із урахуванням родового об'єкта кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, розглядаючи систему запобігання таким діянням, вчені майже не враховують специфіку незаконного заволодіння транспортними засобами, що має наслідком ігнорування вченими як потреби у створенні специфічного комплексу запобігання таким діянням, так і визначення кола суб'єктів, у повноваження яких воно має входити.

Так, наприклад, В.В. Голіна, розглядаючи суб'єктів запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням, зауважує, що суб'єктом запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням слід вважати такий державний орган, установу чи організацію, який на постійній чи тривалій основі, професіоналізмом і спеціалізацією здійснює у сфері безпеки дорожнього руху спеціально-кримінологічну запобіжну функцію організації, координації безпосереднього виконання заходів і засобів, у зв'язку з чим мають права, обов'язки і несить соціальну відповідальність. Такої структури з відповідними ознаками в Україні ще немає. В основу класифікації суб'єктів,



виходячи із поняття і його ознак, покладено функцію цільового, саме запобіжного спрямування на детермінанти правопорушень і виділено 4 групи таких суб'єктів. Вченим запропоновано створення спеціалізованих суб'єктів, які виключно займалися би запобіжною діяльністю щодо питань безпеки дорожнього руху і мали для цього відповідний запобіжний потенціал [54, с. 232]. Водночас аналіз публікації дає підставу для констатації, що більшість заходів скеровано на забезпечення безпеки дорожнього руху та унеможливлення дорожньо-транспортних пригод та своєчасне реагування на них представників правоохоронних органів. Водночас, якщо розглядати стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти власності, можна також дійти до висновку, що вчені та практики ігнорують незаконне заволодіння транспортним засобом як майнове протиправне діяння. Фактично, навіть розглядаючи суб'єктів запобігання кримінальним правопорушенням, пов'язаним із безпекою дорожнього руху та діяннями проти власності, можна констатувати, що запобігання входить до переліку повноважень різних підрозділів Національної поліції України.

Розглядаючи такого роду проблематику, вчені часто використовують термін «автотранспортні кримінальні правопорушення», тим самим також звужуючи межі системи запобігання. Як зауважує В.В. Голіна, запобіжна діяльність у кримінологічному розумінні – це активний інтелектуальний, фізичний або змішаний вплив на чинники, які складають детермінаційний (причини й умови) ланцюг дорожньо-транспортних правопорушень. Саме такої діяльності і заходів потребує сучасна концепція запобігання останнім. Такими саме повноваженнями і мають бути наділені суб'єкти кримінологічної практики запобігання автотранспортним правопорушенням. Превентивна діяльність та її деякі раптові, так би мовити, «шокові» для учасників дорожнього руху операції, кампанії, комплекси тощо, якими підміняються запобіжні заходи і діяльність, не здатні довгостроково вплинути на детермінуючі транспортні правопорушення чинники, як це вимагає кримінологічна теорія запобігання злочинності [53, с. 16]. Тому потрібно таке

практично значуще визначення поняття суб'єкта запобіжної діяльності, в ознаки якого увійшли би такі ознаки як спрямованість на здійснення запобіжних заходів, спроможність і можливість їх виконувати і вдосконалювати, нести соціальну відповідальність за повноту і якість такого виконання і бути зацікавленим у досягненні запрограмованої мети [54, с. 238]. Отже, можна констатувати, що об'єднання в одну групу всіх суспільно небезпечних діянь, передбачених у розділі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту призводить як до помилкового визначення суб'єктів такого запобігання.

Необхідно також відмітити, що одним із актуальних напрямів загальносоціального запобігання є віктимологічний, який має реалізовуватись як з точки зору профілактики, так і усунення наслідків потрапляння у ситуацію із високим індексом віктимності та утримання від вторинної віктимізації. На це також звертається увага і в документах, спрямованих на удосконалення діяльності правоохоронних органів. Так, зокрема, у Комплексному стратегічному плані реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023 – 2027 роки, схваленому Указом Президента України від 11 травня 2023 року № 273/2023 визначено, що дієвість і ефективність органів правопорядку та прокуратури як невід'ємної складової сектору безпеки і оборони, в межах якого вони забезпечують національну безпеку України, у тому числі громадські безпеку й порядок, протидіють злочинності з урахуванням стратегічних цілей та відповідно до стандартів прав людини і основоположних свобод, у тому числі із забезпеченням гендерної рівності. Послідовна кримінальна політика, пріоритетом у якій є запобігання злочинності, невідворотність відповідальності, захист особи, суспільства та держави від кримінальних правопорушень, забезпечення інтересів потерпілого. У Плані зауважено, що уніфікація правових засад організації системи органів правопорядку зі встановленням критеріїв розмежування напрямів діяльності, яку здійснюють органи правопорядку та інші державні органи, на основі виключної

функціональної спрямованості. Розроблення, затвердження та введення в дію Національного плану із запобігання (превенції) злочинності, розрахованого на три роки, на підставі якого за активної участі громадянського суспільства приймаються щорічні регіональні та місцеві програми запобігання (превенції) злочинності. Утворення міжвідомчої Координаційної ради з питань реалізації політики запобігання (превенції) злочинності. Забезпечення обов'язкового проведення кримінологічної експертизи проектів законів про внесення змін до кримінального, кримінального процесуального та суміжного законодавства України [85]. Питання щодо необхідності проведення кримінологічної експертизи законодавчих та інших нормативно-правових актів є актуальним, оскільки наразі більшість актів, скерованих на запобігання окремим видам кримінальних правопорушень не враховує їх ступеню суспільної небезпечності, а також можуть бути оцінені як малоефективні. Варто також зауважити, що законодавством передбачено обов'язкову загальну експертизу законопроектів.

Так, відповідно до ст. 44 Закону України «Про правотворчу діяльність», проект нормативно-правового акта підлягає обов'язковій експертизі на відповідність зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (*acquis* ЄС), а також науковій, юридичній (правовій), антикорупційній, гендерно-правовій, антидискримінаційній та іншим експертизам, визначеним законом. Обов'язкова експертиза проекту нормативно-правового акта здійснюється суб'єктом забезпечення правотворчої діяльності в порядку, визначеному законодавством України. За рішенням суб'єкта правотворчої діяльності або за рішенням іншого уповноваженого законом суб'єкта щодо проекту нормативно-правового акта також можуть бути проведені у встановленому законодавством України порядку додаткові експертизи з питань, визначених частиною першою цієї статті, а також: 1) на відповідність положенням Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод і Протоколів до неї, практиці Європейського суду з прав людини; 2) фінансово-економічна; 3) цифрова; 4)

щодо впливу на показники бюджету та відповідність законам, що регулюють бюджетні відносини; 5) щодо впливу на показники економічного і соціального розвитку та відповідності зобов'язанням України за Угодою про заснування Світової організації торгівлі; 6) з інших питань, що можуть вплинути на якість проекту нормативно-правового акта. Щодо проектів нормативно-правових актів може проводитися незалежна експертиза експертними організаціями з числа наукових, освітніх, міжнародних та інших організацій відповідного профілю, експертами з числа вчених і фахівців. Головною експертною установою з проведення юридичної (правової) експертизи проектів законів є Національна академія наук України. Порядок направлення проектів законів до Національної академії наук України для проведення юридичної (правової) експертизи визначається законодавством України. Незалежна експертиза проектів нормативно-правових актів, що містять інформацію з обмеженим доступом, не проводиться [79]. Особливий порядок також передбачений і для підготовки законопроектів в умовах дії особливих правових режимів.

Так, у вказаному законодавчому акті зауважено, що крім суб'єктів, визначених частиною другою статті 4 цього Закону, у випадку та в межах повноважень, передбачених законом, під час дії воєнного або надзвичайного стану суб'єктами правотворчої діяльності можуть також бути: 1) начальники обласних та районних військових адміністрацій; 2) керівники обласних та районних військово-цивільних адміністрацій. Під час дії в Україні або в окремих її місцевостях воєнного або надзвичайного стану, правового режиму зони надзвичайної екологічної ситуації та якщо відсутня об'єктивна можливість виконання вимог цього Закону в повному обсязі, суб'єкти правотворчої діяльності можуть приймати (видавати) нормативно-правові акти без дотримання визначених у законі вимог. Нормативно-правовий акт, прийнятий (виданий) під час дії воєнного або надзвичайного стану, запровадження правового режиму зони надзвичайної екологічної ситуації без дотримання вимог статей цього Закону, зазначених у пункті 1 частини другої цієї статті, приймається (видається) на обмежений, визначений у такому акті,

строк (термін). Продовження дії такого нормативно-правового акта на невизначений строк (термін) здійснюється суб'єктом правотворчої діяльності шляхом прийняття (видання) нового нормативно-правового акта за результатами правового моніторингу нормативно-правового акта, зазначеного в абзаці першому цієї частини. Правовий моніторинг таких нормативно-правових актів після припинення (скасування) воєнного або надзвичайного стану, припинення правового режиму зони надзвичайної екологічної ситуації здійснюється в першочерговому порядку. Особливості дії нормативно-правових актів, що стосуються прав та основних свобод людини і громадянина, що обмежуються у зв'язку з дією воєнного або надзвичайного стану, визначаються законами України «Про правовий режим воєнного стану» та «Про правовий режим надзвичайного стану» [79]. Наведені особливості розгляду законопроектів у мовах дії особливих правових режимів має на меті спрощення порядку їх прийняття для забезпечення потреб держави та суспільства та їх захисту від поточних загроз. Водночас, необхідно відмітити, що розгляд специфічних нормативно-правових актів, зокрема тих, що приймаються задля забезпечення функціонування кримінально-правової політики доцільно проводити із урахуванням її потреб, а також із застосуванням заходів та засобів кримінологічної експертизи.

Розглядаючи особливості запобігання кримінальному правопорушенню, передбаченому ст. 286 КК України, необхідно вказати на цінність врахування загальних відомостей про такі діяння, зокрема, наприклад, обстановки. Вказане надасть можливість більш комплексно підійти до проблеми забезпечення захисту транспортних засобів від незаконного заволодіння як кримінально-правовими, так і іншими засобами.

Так, вчені зауважують, що аналізуючи обстановку незаконного заволодіння транспортним засобом, можна дійти висновку, що воно починається у місці викрадення, продовжується, доки транспортний засіб рухається (маршрут руху), та закінчується у місці його залишення злочинцем. У кожному з перелічених місць можуть залишатись сліди предмета посягання,

неповнолітнього злочинця, його співучасників, використовуваних знарядь, приладів тощо. Їх виявлення та огляд дає можливість слідчому визначити ймовірний маршрут руху, мотив вибору конкретного місця для приховування транспортного засобу та інше. Перелічені обставини в сукупності з відомостями про предмет посягання можуть мати визначальне значення для розуміння способу вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом та особи підлітка. До елементів обстановки необхідно віднести місця викрадення (стоянки) та залишення транспорту. Визначити маршрут транспортного засобу після незаконного заволодіння ним доволі складно. Пояснюється це тим, що викрадений автомобіль швидко губиться серед інших у загальному потоці, на нього не звертають увагу. Очевидці можуть запам'ятати його за таких умов: рух з великою або дуже низькою швидкістю, включення сигналу, зовнішні пошкодження транспортного засобу (розбите скло, віджаті двері та інші), вчинення ДТП та залишення місця події тощо. До складу компонентів, що утворюють поняття обстановки аналізованого злочину, також слід віднести погодні умови як чинник, котрий сприяє (або заважає) неповнолітньому вчинити незаконне заволодіння. Виходячи з вищевикладеного, обстановка, як елемент криміналістичної характеристики незаконних заволодінь транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми, являє собою збірне поняття, яке включає: час вчинення злочин у (в його широкому розумінні); місце викрадення (стоянки) транспортного засобу; місце залишення транспортного засобу; погодні умови при посяганні [134]. Особливості обстановки кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України мають враховуватись та закладатись в основу формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням взагалі та корисливо-насильницьким діянням зокрема. Інформація щодо особливостей вчинення таких діянь також має враховуватись і для забезпечення безпеки безпосередньо транспортних засобів та удосконалення порядку роботи страхових компаній та уточнення кола страхових випадків щодо транспортних засобів.

Із урахуванням наведеного, а також з огляду на специфіку кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України доцільним є розгляд загальносоціальних заходів запобігання саме кримінальним правопорушенням проти власності. Більшість із таких заходів мають соціально-економічний характер. Так, вчені зауважують, що ця категорія заходів включає в себе загальну концепцію переходу країни до ринкових відношень, побудованих на загальнодемократичних цінностях європейських країн. Інакше кажучи, мова йде про реалізацію науково обґрунтованої економічної політики, що будується на всебічному врахування об'єктивних економічних законів та значною мірою визначає характер і рівень розвитку матеріальних умов життя суспільства, прямо або опосередковано впливає на всі його сторони і сфери. Вона сприяє максимальному використанню можливостей для найбільш повного задоволення як суспільних, так і особистих потреб членів суспільства. Найвищою метою правової країни є турбота про забезпечення прав і свобод людини та відповідні умови її життя [59]. Водночас, вирішення економічних проблем та потреб держави в умовах воєнного стану майже неможливо, особливо із огляду на те, що першочерговими стають потреби матеріального забезпечення сектору оборони для надання можливості виконання оборонної функції та відбиття нападу держави-ворога. Окремо також необхідно зауважити і на втраті пріоритету окремих професій, що призводить до масового скорочення окремих підприємств та зростання попиту на професії, актуальні в умовах збройного конфлікту. Отже, *одним із основних способів забезпечення загальносоціального запобігання кримінальним правопорушенням є надання можливості отримувати освіту, яка є актуальною на сучасному етапі державотворення.* У контексті злочинності неповнолітніх це також має супутнє значення, оскільки важливу роль відіграє матеріальне забезпечення родини, в якій виховується дитина та надання такій родині можливості закривати базові потреби зростаючого покоління.

Наразі в державі майже відсутні програмні документи, скеровані на вирішення поточних економічних та соціальних проблем. Більшість заходів мають довгострокову перспективу та не можуть бути інтегровані до припинення дії воєнного стану. Вчені зауважують, що забезпечення матеріальних статків населення держави залежить від удосконалення виробничих відносин. І в першу чергу, це динамічний і пропорційний розвиток виробництва, підвищення його ефективності, впровадження досягнень науково-технічного прогресу, зростання ефективності праці. Напрямок діяльності держави в цій сфері визначається загальнодержавною програмою соціально-економічного розвитку. На превеликий жаль, певна кількість напрямків цієї програми постійно не виконуються. З року у рік в межах державного бюджету скорочуються розміри коштів, що виділяються на соціальні потреби суспільства, згортаються ті чи інші соціальні програми, ліквідуються окремі пільги для тих чи інших соціальних груп населення країни. В країні склалась така ситуація, коли державні органи насправді не відповідають за соціальне становище людей, за своєчасне отримання зароблених ними грошей, за їх купівельну спроможність, нормальне харчування та медичне обслуговування. Як наслідок, в країні стала домінувати ідеологія виживання [59]. На сучасному етапі державотворення більшість проблем економічного характеру, які стають детермінантами кримінальних правопорушень зумовлені військово-політичними чинниками, серед яких масові міграції, внутрішні переміщення, тимчасова окупація окремих територій та, відповідно, втрата громадянами робочих місць. Такі тенденції призводять до втрати інвестиційної привабливості держави та соціально-економічної розбалансованості. Ще одним негативним аспектом є масштабні посягання та руйнування представниками держави-агресора об'єктів критичної інфраструктури, що ускладнило діяльність окремих підприємств, зокрема тих, що виготовляють продукцію для експорту. Значний відсоток коштів державного бюджету також скеровані на надання медичних послуг



військовослужбовцям та цивільному населенню, яке потерпіло від бойових дій та війни російської федерації проти України.

Отже, військово-політичні чинники утворюють достатньо серйозний детермінаційний комплекс кримінальних правопорушень, зокрема – проти власності. Ще однією проблемою є відсутність доступу до тимчасово окупованих територій та територій, де ведуться активні бойові дії, що призводить до отримання неповної статистичної інформації щодо кількісних та якісних показників кримінальних правопорушень взагалі та діяння, передбаченого ст. 289 КК України зокрема. Така ситуація ускладнює прогнозування потенційного стану та тенденцій кримінально протиправної діяльності, а також втрати контролю за трансформацією способів реалізації кримінально протиправного умислу осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортними засобами в Україні.

Вчені зауважують, що після війни Україна матиме шанс модернізувати свою інфраструктуру, економіку, системи освіти та охорони здоров'я подібно до того, як це було в Західній Європі після Другої світової війни. Але також вона матиме унікальну історичну можливість перезавантажити свої політичну та судову системи і стати повноправною частиною Європи двадцять першого століття. Кандидатство України в ЄС виборювалося важко і завойовано кров'ю тисяч невинних українців. ЄС має прагнути розширення, щоб прийняти Україну як повноправну державу-члена після повоєнного процесу інтеграції. Як показує досвід країн, відновленню передують політичне рішення, що базується на геополітичній доцільності та національному патріотизмі щодо визначення моделі розвитку. В Україні для успішної економічної реконструкції необхідні такі послідовні заходи: розробка і реалізація сучасної, заснованої на інноваційному розвитку, концепції реконструкції економіки країни з урахуванням реальної геополітичної ситуації; реалізація розробленої вітчизняними науковцями і урядом стратегії відновлення та розвитку країни; визначення ключових (пріоритетних) галузей розвитку, які забезпечать високу конкурентоспроможність товарів і послуг на зовнішніх ринках, а також

державна підтримка таких галузей; прийняття відповідних законів щодо повної зайнятості, гідної оплати праці, підвищення продуктивності праці, цінової стабільності; розробка механізмів використання запозичених коштів та їх контролю; прийняття відповідних законів щодо усунення та недопущення надмірної концентрації виробництва і капіталу, уникнення формування монополій; недопущення корупції та запровадження економічних механізмів боротьби з нею; розробка ефективної соціальної політики, політики зростання доходів і споживання населення; створення спеціальних економічних зон і наукових парків [23]. Водночас, вступ до ЄС потребує не тільки забезпечення економічної, а і безпекової складової розвитку держави. Зокрема, низка проблем знаходиться у площині забезпечення національної безпеки та реінтеграції громадян, які тривалий час проживали на окупованих територіях до українського суспільства, відновлення національної ідентичності. Наразі Україна потребує у створенні актуальної моделі відновлення економічної спроможності та інвестиційної привабливості, що надасть можливість створити конкурентоспроможний ринок трудових ресурсів, здатний конкурувати із закордонним.

Задля забезпечення можливості вступу України до Європейського Союзу одним із основних пріоритетних напрямів було визначено зниження рівня кримінально протиправної діяльності. Необхідно відмітити, що наразі Україна потребує у створенні єдиної стратегії боротьби зі злочинністю, яка має враховувати як заходи усунення детермінант, які були зумовлені пандемією, так і поточних та прогнозованих факторів та чинників, які пов'язані зі збройною агресією російської федерації, масовими атаками на критичну інфраструктуру та втратою людських ресурсів. *Економічна політика держави наразі є недосконалою, що зумовлено не тільки поточними, а і історичними умовами її формування. Саме це є основною причиною, яка утворює детермінаційний комплекс кримінально протиправної діяльності корисливого та корисливо-насильницького спрямування.*

В останні роки було сформовано загальне бачення перспективи розвитку України до 2030 року, якою не передбачено та не враховано загроз та ризиків, зумовлених міжнародним збройним конфліктом російської федерації проти України. Зокрема у документі визначено такі заходи як забезпечення гарантій недоторканності прав приватної власності суб'єктів, які працюють в рамках правового поля держави, на основі завершення судової реформи, підвищення ефективності виконавчої служби, гарантування фізичного захисту майна та особи; впровадження системної ризик-орієнтованої антикорупційної політики на основі широкого застосування сучасних інформаційних технологій, взаємодії з бізнес-асоціаціями, суб'єктами господарювання та громадянами; зменшення непродуктивних втрат підприємців на дотримання регуляцій, запровадження відповідальності посадових осіб органів державного нагляду та контролю за заподіяну шкоду суб'єкту підприємництва неправомірними діями або бездіяльністю; розширення можливості комунікацій бізнесу з владою через державно-приватний діалог шляхом проведення консультацій в процесі обговорення проектів нормативно-правових актів, оприлюднення проектів документів на офіційних веб-сайтах, проведення тематичних робочих груп, створення громадських рад із залученням галузевих бізнес-асоціацій; забезпечення ефективного застосування антимонопольних правил із широким залученням бізнес-асоціацій та інших неурядових організацій до виявлення проявів монопольної поведінки; превентивний антимонопольний нагляд за секторами економіки, що потенційно найбільше підлягають тенденціям концентрування, з метою своєчасного контролю за процесами злиття та поглинання, які потенційно здатні зменшувати конкуренцію; забезпечення належного захисту внутрішнього ринку від контрафактної та контрабандної продукції, проявів несумлінної конкуренції; нормативно-правове забезпечення функціонування ефективного ринку аграрних земель з метою забезпечення раціонального використання та охорони земельних угідь землекористувачами, захисту прав власників [187]. Необхідно відмітити, що у більшості стратегічних документів майже не актуалізується проблема

посилення захисту транспортних засобів та порядку їх оформлення та переоформлення. Наразі популярним способом придбання автомобільного транспорту є його пошук на онлайн-платформах та замовлення з-за кордону. Правове регулювання майнових відносин у цій сфері є занадто застарілим та не відповідає потребам сучасного ринку, соціально-економічних відносин та кримінально-правової політики. Вказане свідчить про те, що посилення економічного захисту держави має починатись із забезпечення прозорості цивільно-правових відносин, унеможливлення вчинення цивільних та адміністративних деліктів, а також будь-якого порушення закону.

Одним із впливових чинників, який негативно відбивається на механізмі загальносоціального запобігання кримінальним правопорушенням взагалі та незаконному заволодінню транспортними засобами зокрема є корупційні ризики. Наразі антикорупційна політика держави знаходиться на не в повній мірі задовільному рівні, та, здебільшого, зводиться до посилення кримінальної відповідальності за корупційні кримінальні правопорушення та кримінальні правопорушення, пов'язані з корупцією. Така тенденція є негативною з огляду на прагнення України стати членом Європейського Союзу.

У 2023 році Верховна Рада України звернулася до національних парламентів та урядів держав членів Європейського Союзу, інституцій Європейського Союзу і закликає: продовжити стояти пліч-о-пліч з Українським народом у його боротьбі за державний суверенітет України, відновлення територіальної цілісності у межах її міжнародно визнаного державного кордону України, за загальноєвропейські цінності, демократію, плюралізм, право націй вільно обирати шлях свого розвитку, а також основоположні права і свободи людини і громадянина; продовжити тиск на російську федерацію шляхом прийняття наступних пакетів санкцій і обмежувальних заходів, зокрема максимально розширивши їхню дію на політичне та економічне життя політичних лідерів російської федерації, а також на фізичних та юридичних осіб, відповідальних за розв'язання та ведення загарбницької війни російської федерації проти України; підтримати

макрофінансову стабільність України під час повномасштабної збройної агресії російської федерації проти України шляхом прийняття запропонованого Європейською Комісією Інструменту підтримки України (Ukraine Facility); збільшити надання військової допомоги Україні як на національному рівні, так і в рамках Європейського фонду миру на основі скоординованої оцінки потреб для посилення обороноздатності України, достатньої для відновлення її територіальної цілісності у межах її міжнародно визнаного державного кордону України, захисту державного суверенітету від загроз з боку російської федерації; сприяти відбудові України, зокрема відновленню пошкоджених та зруйнованих внаслідок збройної агресії російської федерації проти України об'єктів соціальної, енергетичної, транспортної та іншої інфраструктури, подальшій розбудові такої інфраструктури; підтримати прагнення України щодо членства в Європейському Союзі відповідно до статті 49 Договору про Європейський Союз та прийняти рішення про відкриття переговорів про вступ України до Європейського Союзу під час засідання Європейської Ради 14-15 грудня 2023 року [80]. Отже, основним завданням є формування безпекового середовища, шляхом забезпечення взаємодії всіх правових, правоохоронних та соціальних інституцій. У таких умовах важливим є визначення вичерпного кола суб'єктів, які мають бути залучені до формування кримінально-правової політики та здійснення правоохоронної функції – запобігання кримінальним правопорушенням. Важливого значення набуває чітка диференціація таких повноважень між різними підрозділами Національної поліції України та іншими правоохоронними органами з метою уникнення дублювання та різного підходу до вирішення однакових практичних проблем. Вказане у першу чергу стосується алгоритму залучення до розкриття та розслідування кримінальних правопорушень, вчинених дітьми підрозділів Національної поліції з метою забезпечення процесу відправлення ювенального правосуддя в межах стандартів, визначених міжнародними та європейськими правовими документами. Таким чином, безпекове середовище має формуватись із

урахуванням поточних та прогнозованих загроз, а також із урахуванням військово-політичних чинників та факторів із орієнтуванням на міжнародні рекомендації.

Вчені також вказують на політико-управлінський аспект проблем, які утворюють поле оцінювання безпекових наслідків російсько-української війни. Це зумовлено тим, що політико-управлінський аспект цих проблем віддзеркалює поточні уявлення про зміст та взаємозв'язок тих чи інших соціальних конструктів: національні інтереси, лібералізм, демократія, політичний реалізм та багато інших. Ці конструкти існують виняткового в силу того, що люди згодні діяти так, ніби ці явища існують, або ж згодні дотримуватись певних умовних правил поведінки. Іншими словами, реальність конструюється суспільством, тому соціальні конструкти є продуктом його розвитку. Вони завжди штучні, але їх сприйняття масами дозволяє трансформувати, перебудувувати реальність. Оскільки знання людей про оточуючий їх соціальний світ є результатом їх домовленостей, то будь-які соціальні конструкти, як системи цінностей, в кінцевому підсумку є для них частиною об'єктивної реальності. Таким чином, соціальний конструкт є ідеєю, яка сприймається як очевидна тими, хто приймає її, але вона залишається штучно створеним культурним артефактом, що належить певній культурі або спільноті. Тому індивід виявляє вибірковість по відношенню до соціальних конструктів, тобто приймає одні, а інші відкидає (не сприймає як істину) [179]. Проблема кримінально протиправної діяльності неповнолітніх осіб (кількість яких складає достатньо значний відсоток від загальної кількості осіб, які вчинили кримінальні правопорушення) протягом останніх років майже повністю ігнорується законодавцем. На підтвердження наведеної тези можна навести відсутність ефективних змін та доповнень до кримінального законодавства щодо кримінальної відповідальності та покарання неповнолітніх осіб, неповна відповідність міжнародним та європейським стандартам система кримінального процесуального забезпечення кримінального провадження щодо неповнолітніх осіб тощо. Вказане утворює

додаткові фактори зростання кількісного показника таких суспільно небезпечних діянь. Водночас, такого роду проблема не була актуалізована і у стратегічних документах. Аналіз стратегій забезпечення національної безпеки надає підставу для констатації, що більшість із них серйозними вважає загрози, пов'язані із кібербезпекою, міграційною політикою та тероризмом. Ювенальна та соціальна площини знаходяться майже поза увагою.

Так, зокрема, у Стратегії забезпечення національної безпеки, затвердженої Указом Президента України від 16 лютого 2022 року № 56/2022 визначено, що основними завданнями державної політики у сфері забезпечення державної безпеки є... підвищення професійного рівня фахівців суб'єктів забезпечення державної безпеки; забезпечення належного рівня соціально-правового захисту фахівців суб'єктів забезпечення державної безпеки; удосконалення нормативно-правового забезпечення функціонування системи забезпечення державної безпеки, організаційних засад діяльності суб'єктів забезпечення державної безпеки, їх координації та взаємодії; упровадження дієвих механізмів взаємодії суб'єктів забезпечення державної безпеки із громадянським суспільством, зміцнення демократичного цивільного контролю і нагляду за діяльністю суб'єктів забезпечення державної безпеки; подальший розвиток міжнародного співробітництва в безпековій сфері, насамперед з питань боротьби з тероризмом, його фінансуванням, кіберзлочинністю, нерозповсюдження зброї масового знищення та засобів її доставки, протидії легалізації (відмиванню) коштів, одержаних злочинним шляхом, та транснаціональній організованій злочинності, а також з питань захисту об'єктів критичної інфраструктури та запровадження національної системи стійкості [182]. Отже, наведені позиції також свідчать про те, що увага зосереджена саме на підготовці та перепідготовці суб'єктів, у повноваження яких входить забезпечення національної безпеки без виокремлення окремих спеціальних напрямів.

Викладене вище повною мірою стосується й сучасних знань щодо соціальних конструктів, які утворюють методологічну основу оцінювання

наслідків російсько-української війни. Так, невідповідність уявлень учасників цієї війни щодо сутності природи феномену «безпека», а відтак і механізмів забезпечення національної та глобальної безпеки є наслідком різних за своєю сутністю складових соціальних конструктів: «лібералізм», «соборність», «духовність», «демократія», «демократичні цінності», «європейський вибір» та багатьох інших. Оскільки соціальні конструкти є штучно створеними культурними артефактами, що належать певній соціальній спільноті, то в основу тих чи інших стратегічних управлінських рішень, які приймаються у контексті оцінювання наслідків російсько-української війни як правило, покладається принцип політичної доцільності. В цьому полягає принципова відмінність дослідження політико-управлінського аспекту проблем, які утворюють проблемне поле оцінювання безпекових наслідків російсько-української війни від описаних вище онтологічного, гносеологічного та аксіологічного аспектів дослідження цих проблем, в яких більшою мірою домінують наукові підходи, принципи та критерії при виявленні та системному аналізі множини факторів, які є причинами російсько-української війни та її наслідків [182]. У цьому контексті відтворюється цінність якісного навчання неповнолітніх осіб, зокрема в умовах воєнного стану. Із урахуванням всіх обставин та особливостей міжнародного збройного конфлікту, актуальним видається посилення якості військово-патріотичного навчання, а також поглибленого вивчення права, політології та історії. Формування безпекового середовища неможливе без забезпечення належного усвідомлення громадянами власної національної ідентичності, розуміння ними історичних витоків формування української держави та суспільства. Вказане є елементами концепції національної стійкості, яка зумовлена на забезпечення національної безпеки.

Підтвердженням наведеного є затверджена у 2021 році Концепція забезпечення національної системи стійкості, в якій визначено, що впроваджувана національна система стійкості має передбачати забезпечення функціонування таких базових елементів: 1) гарантована дієвість та



спроможність до повноцінного функціонування системи державних органів, їх інституційна стійкість; 2) безпека та захищеність об'єктів критичної інфраструктури, зокрема: стійке постачання продовольства, водопостачання, енергопостачання, постачання теплової енергії; стійке функціонування транспортних систем; кібербезпека; захищеність та безперервне функціонування інформаційних та комунікаційних послуг; забезпечення оборони та правопорядку; здатність системи охорони здоров'я функціонувати в умовах посиленних навантажень; 3) спроможність єдиної державної системи цивільного захисту до дій в умовах загрози чи виникнення надзвичайних ситуацій; 4) здатність ефективно реагувати на неконтрольоване масове переміщення людей; 5) суспільна стійкість, зокрема, до інформаційних впливів; 6) фінансово-економічна стійкість, зокрема, безперервність основних бізнес-процесів [86].

Водночас необхідно відмітити, що забезпечення функціонування транспортної системи має включати в себе заходи, скеровані на запобігання вчиненню майнових кримінальних правопорушень щодо транспортних засобів в Україні, зокрема в умовах дії особливих правових режимів. Наразі чинним є Закон України від 20.10.1998 № 194-XIV «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», в ст. 2 якого визначено, що основними завданнями єдиної транспортної системи України в особливий період є: забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, народного господарства і цивільної оборони в перевезеннях; своєчасна поставка в повному обсязі технічно справних, у тому числі й переобладнаних, транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань; проведення ремонту транспортних засобів, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням, а також тих, що залишаються після передачі Збройним Силам України та іншим військовим формуванням; технічне прикриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення; виробництво промислової продукції військового та загального призначення, необхідної для функціонування транспорту [78].

Проте необхідно зауважити, що наведений законодавчий акт було прийнято ще у 1998 році, зміни до нього було внесено лише двічі, останні – у 2021 році (було запропоновано нову редакцію ст. 10, в якій визначено особливості взаємодії центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, з іншими центральними органами виконавчої влади, державними органами та установами і організаціями в особливий період). Отже, доцільним є перегляд законодавчого акту на відповідність сучасній військово-політичній ситуації та забезпечення захисту майнових прав в межах функціонування єдиної транспортної системи як взагалі, так і в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану.

Окремої уваги також потребує удосконалення правового регулювання економічних відносин, особливістю якого є використання різних юридичних засобів. І саме відшукування оптимального варіанту співвідношення різних методів правового регулювання економічних відносин є необхідною умовою становлення соціально орієнтованої ринкової економіки. Цілком очевидно: врахування змін, що відбуваються в економічній сфері, зрушення в правовій регламентації економічних відносин безумовно мають вплинути на зміни і в галузях права. На сучасному етапі певної переоцінки потребує обсяг суспільних відносин, які регламентуються нормами адміністративного права, за допомогою імперативних приписів в бік правового регулювання тих галузей права, для яких відносини між суб'єктами права характеризуються як відносини рівності та координації. Саме це може забезпечити процес удосконалення правового регулювання ринкових економічних відносин. Розвиток в Україні підприємництва, як однієї з важливих моделей економічного розвитку створює підґрунтя для посилення ролі і місця договору в регулюванні ринкових економічних відносин. Варто згадати, що роль і місце договірної форми регламентації відносин сучасної економіки обумовлені історичною природою цього правового явища [144]. Із наведеною позицією варто погодитись, оскільки правове регулювання відносин між громадянами

(зокрема і власниками транспортних засобів) є одним із першочергових кроків, здатних забезпечити своєчасне реагування на вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами. Також варто зауважити і на тому, що наразі в Україні зростає кількість випадків виявлення транспортних засобів зі зміненими ідентифікаційними номерами агрегатів. Придбання таких автомобілів також ускладнює процес їх розшуку, виявлення та притягнення до кримінальної відповідальності винних осіб. У контексті цього актуальним способом забезпечення своєчасного реагування на вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами має стати налагодження процедури комплексного дослідження автотранспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують Експертною службою під час переоформлення транспорту.

Таким чином, проведені дослідження надало підставу для констатації, що на сучасному етапі *до загальносоціальних заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами неповнолітніми особами доцільно віднести:* 1) унормування сучасних заходів правового регулювання економічних відносин; 2) удосконалення напрямів забезпечення макрофінансової стабільності України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) розробку комплексних стратегічних документів, скерованих на усунення детермінант злочинності, зумовлених військовою агресією російської федерації проти України; 4) забезпечення переорієнтації національної економіки, вивчення попиту на професії та сприяння перепідготовці кадрів; 5) розвиток освітньо-виховної інфраструктури, популяризація військово-патріотичного навчання; 6) посилення соціального захисту малозабезпечених родин та родин, в яких дитину виховує один із батьків; 6) налагодження процедури комплексного дослідження автотранспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують Експертною службою під час переоформлення транспорту; 7) перегляд положень Закону України від 20.10.1998 № 194-XIV «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» на

відповідність сучасній військово-політичній ситуації та забезпечення захисту майнових прав в межах функціонування єдиної транспортної системи як взагалі, так і в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 8) забезпечення кримінологічної експертизи законодавчих та інших нормативно-правових актів у сфері безпеки транспортних засобів та дорожнього руху.

### **3.2. Спеціально-кримінологічні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні.**

Кримінально протиправна діяльність неповнолітніх осіб є актуальною для сучасного українського суспільства проблемою, вирішення якої ускладнено негативною економічною та загостреною політичною ситуацією в країні. В умовах дії особливого правового режиму воєнного стану процес запобігання злочинності значно загальмувався, що зумовлено як низкою безпекових факторів, так і відсутністю доступу до окремих, тимчасово окупованих територій. З урахуванням сучасних тенденцій, формування безпекового середовища має передбачати створення нового, дієвого механізму запобігання кримінальним правопорушенням, які вчиняються неповнолітніми особами, зокрема, такими діяннями є незаконне заволодіння транспортними засобами, що відповідно до статистичних даних є достатньо розповсюдженим та негативним соціальним феноменом.

Відтак, сучасна кримінологія на сьогоднішній день максимально відходить від загальновизнаного уявлення про механізм запобігання кримінальним правопорушенням. Це можна пояснити з точки зору трансформації держави та суспільства, що певним чином призвело до переродження безпосередньо злочинності. Реалії сьогодення свідчать про неможливість забезпечити повноцінний трирівневий вплив на кримінально протиправну діяльність як через правові та фактичні наслідки дії режиму воєнного стану, так і через обмежений перелік заходів та засобів, які можуть

бути застосовані щодо кримінальних правопорушників. Реалізація кримінально-правової та кримінологічної політики завжди була ускладнена відсутністю інструментів та механізмів, достатніх позитивно впливати на неповнолітніх осіб, що наразі має наслідком періодичні коливання динаміки та інтенсифікацію криміногенних загроз в цій частині. Такий стан справ можна корелювати як із незадовільним рівнем розвитку ювенальної юстиції та відсутністю сучасних способів кримінологічної ідентифікації потенційних загроз, так і з небажанням законодавця визнавати рівень ризиків ювенальної злочинності, які можуть дестабілізувати всю систему запобігання протиправній діяльності. Традиційний кримінологічний підхід до проблеми злочинності передбачає створення трирівневої системи запобігання кримінальним правопорушенням: загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуально-профілактичного. Водночас, все більше вчених наполягають на доцільності перегляду такого розуміння та створення більш сучасного механізму боротьби зі злочинністю. Однак, не дивлячись на це принципових зрушень в цій частині зроблено не було, у зв'язку із чим наразі будь-які пропозиції доцільні виключно у прийнятій в кримінологічній науці площині.

М.О. Семенишин вказує, що теоретичне та практичне значення визначення на доктринальному рівні змісту та суті зазначеного поняття полягає в такому: на теоретичному рівні розширені межі знань щодо такого суспільно небезпечного діяння, а також обґрунтовано певні шляхи його подолання; на практичному рівні створено відповідні алгоритми дій, спрямованих на удосконалення механізму запобіжної діяльності; необхідність формування правових дефініцій зумовлюються наявністю проблем у запобіганні тому чи іншому виду злочину (у цьому разі незаконному заволодінню транспортними засобами) та низькою ефективністю діяльності у цьому напрямі; чітке визначення будь-якого поняття дає можливість уточнити цілі, завдання та параметри діяльності (межі, повноваження, можливості) усіх суб'єктів запобігання злочинам (як спеціалізованих, так і неспеціалізованих);

формулювання поняття «запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами», своєю чергою, дає змогу уточнити зміст кримінологічної характеристики цього злочину, а також усіх рівнів запобіжної діяльності у цьому сенсі (загальносоціального, спеціально-кримінологічного та індивідуального); наукове обґрунтування змісту зазначеного поняття та його системоутворюючих ознак, крім цього, створює відповідне підґрунтя для розробки проблем віктимологічного запобігання та латентності такого виду злочинів. Під «запобіганням заволодінню транспортними засобами» слід розуміти діяльність, яку здійснюють згідно із законом уповноважені державою особи та інші суб'єкти, що діють на добровільних засадах, із недопущення скоєння такого злочину, усунення його причин і умов, переривання розпочатої злочинної діяльності на різних стадіях її здійснення, а також притягнення суб'єктів скоєння цього злочину до кримінальної відповідальності та застосування до них інших заходів кримінально-правового впливу [177]. Відтак, загальносоціальне запобігання є найбільш широким поняттям, яке дозволяє вирішувати проблеми зростання кількісного показника кримінально протиправної діяльності за декількома напрямками, які надають можливість здійснити позитивний вплив шляхом усунення детермінантів, зумовлених прогалинами у різних сферах державного управління. Проблема корисливої кримінально протиправної діяльності завжди пов'язувалась із незадовільним рівнем економічного забезпечення та соціального захисту, відсутністю достатньої кількості робочих місць, що примушує осіб шукати альтернативні способи матеріального забезпечення. Не дивлячись на це, в контексті заволодіння транспортними засобами взагалі та вчинення такого діяння неповнолітніми особами зокрема структура загальносоціального запобігання повинна має бути скорегована відповідно до специфіки ювенальної злочинності.

Логічно, що соціальна та економічна сфера сприяють появі детермінантів, які здійснюють факультативний вплив на появу у неповнолітніх умислу на вчинення кримінальних правопорушень. Це

особливо актуалізується в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану у зв'язку із масовими внутрішніми переміщеннями із тимчасово окупованих територій та зон активних бойових дій, зовнішньою міграцією, втратою громадянами майна, житла та робочих місць. Однак, складність запобіжної діяльності щодо неповнолітніх осіб ускладнюється тим, що їх кримінально протиправна поведінка часто має підґрунтям прогалини у вихованні з боку їх родини та близького оточення. Фактично, причини та умови ювенальної злочинності детерміновані деструктивним впливом загальносоціальних факторів на батьків неповнолітніх, внаслідок чого останні не здатні задовільнити часто навіть базові потреби своїх дітей.

Незаконне заволодіння транспортними засобами відрізняється за механізмом реалізації кримінально протиправного умислу від інших кримінальних правопорушень, які мають корисливі мотиви. Протягом останніх років в кримінологічній науці вчені часто звертались до проблематики помилкового віднесення досліджуваного протиправного діяння до кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту саме через невідповідність суб'єктивної сторони іншим правопорушенням, передбаченим у цьому розділі. Теоретично, незаконне заволодіння транспортним засобом не може бути пов'язано ані з порушенням правил безпеки дорожнього руху, ані з експлуатацією транспорту, якщо воно не реалізується нетиповим способом, який може порушувати положення у сфері безпеки руху. Водночас, як свідчить судова практика, здебільшого, неповнолітні, вчиняючи такі діяння переслідують корисливий мотив, спрямований як на заволодіння безпосередньо транспортним засобом, так і окремими цінностями, які в ньому знаходяться.

Так, відповідно до вироку Андрушівського районного суду Житомирської області від 03.11.2015 року (справа №: 272/347/15-к, провадження № 1-кп/272/28/15), *06 березня 2015 року близько 23 години 40 хвилин обвинувачений за попередньою змовою з іншою особою, з метою заволодінням транспортним засобом, підійшли до території*

господарства, де на узбіччі знаходився транспортний засіб марки ЗАЗ-968М. Реалізуючи свій злочинний умисел, направлений на заволодіння чужим майном, неповнолітні відчинили двері транспортного засобу марки ЗАЗ-968М та таким чином потрапили до середини салону автомобіля. Продовжуючи свої злочинні дії, направлені на незаконне заволодіння транспортним засобом, прикладаючи зусилля, виштовхали транспортний засіб марки ЗАЗ-968М на проїжджу частину провулку 8-го Березня м. Андрушівка Житомирської області в результаті чого намагалися незаконно заволодіти автомобілем, вартістю 5170 гривень 37 копійок з урахуванням ознак зносу на момент вчинення кримінального правопорушення, чим заподіяли матеріального збитку потерпілому на вищезазначену суму. Однак своїх злочинних дій не довели з причин, що не залежали від їх волі, тобто не вчинили усіх дій, які вважали необхідними для доведення злочину до кінця, оскільки були помічені сторонніми особами та розуміючи, що їх злочинні дії викриті, з місця вчинення намагались втекти, залишивши викрадений транспортний засіб марки ЗАЗ-968М на дорозі.

Допитаний в судовому засіданні обвинувачений свою вину визнав та пояснив, що 06 березня 2015 року близько 21 години він зустрівся з товаришем та пішли прогулятися. Проходячи в нічний час по провулку 8-го Березня м. Андрушівка, поряд з територією господарства побачили автомобіль марки ЗАЗ-968М зеленого кольору. Він запропонував оглянути автомобіль, відшукати в салоні та викрасти цигарки. Спочатку вони відштовхали автомобіль від будинку, щоб з вікон їх не побачили. Двері автомобіля не були замкнені, обвинувачений відкрив їх сів до автомобіля на водійське сидіння, відкрив дверку пасажирського сидіння, а яку сів товариш. Сівши до автомобіля пошукали цигарки та вирішили взяти автомобіль та покататись. Намагались завести автомобіль, але в них не получилось. В цей час вони побачили, як до автомобіля, в салоні якого вони знаходились, підходило двоє незнайомих чоловіків. Відразу залишили автомобіль та почали втікати, так як були помічені. Він розкаюється у вчиненому.



*Допитаний в судовому засіданні другий обвинувачений свою вину визнав та пояснив, що він повністю підтримує показання. Вони дійсно 06 березня 2015 року близько 21 години зустрілися та пішли прогулятися. Проходячи в нічний час по провулку 8-го Березня м. Андрушівка, поряд з територією господарства побачили автомобіль марки ЗАЗ-968М. Спочатку вони хотіли лише відшукати цигарки для чого відштовхали автомобіль від будинку, щоб з вікон їх не побачили. В автомобілі він знаходився на водійському сидінні, а перший – на пасажирському. Думали, що в автомобілі є бензин, вони зможуть його завести та покататись, так як до цього він вже водив батьківський автомобіль. Намагались завести автомобіль, але в них не вийшло. Помітивши двоє незнайомих чоловіків, які підходили до автомобіля, вискочили з нього та почали втікати. Він зробив висновки щодо своєї неправомірної поведінки та розкаюється у вчиненому [33].* Отже, виходячи із наведеного прикладу, можна підсумувати, що підлітки мали за мету заволодіти майном, яке знаходилось в транспортному засобі, а замах на заволодіння ним вчинили у зв'язку із необхідністю забезпечити таємне проникнення до автомобілю. Вказане ще раз підтверджує тезу вчених про недоцільність розміщення складу цього кримінального правопорушення серед діянь у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Так, відповідно до Порядку надання допомоги на проживання внутрішньо переміщеним особам, законодавцем чітко визначено розмір допомоги, яку надає держава особам, які залишили місця свого постійного проживання у зв'язку із веденням бойових дій: для осіб з інвалідністю та дітей – 3000 гривень; для інших осіб – 2000 гривень [152]. Сума такої допомоги була визначена у березні 2022 року та залишається незмінною у 2023 році. Водночас, варто звернути увагу на те, що на нормативно-правовому рівні відсутній механізм визначення суми такого виду соціальної допомоги, у зв'язку із чим вона не корелюється із мінімальним прожитковим мінімумом та іншими причинами зміни цінової політики (наприклад, інфляції). Коливання курсу іноземної валюти, зміна (хоч і не значна) прожиткового мінімуму призводять

до підвищення орендодавцями орендної плати за житло, зміни цін на паливо, продукти харчування тощо, у зв'язку із чим співвідношення соціальної допомоги та реальних потреб внутрішньо переміщених осіб є незадовільним.

Незадовільним є механізм працевлаштування внутрішньо переміщених осіб. Не дивлячись на наявний масив пропозицій від роботодавців, фактично, на практиці більшість останніх мають упереджене ставлення до такої соціальної групи, що зумовлено наявністю таких факторів як: реєстрація місця проживання в областях, які частково знаходяться у тимчасовій окупації з 2014 року; неприпинені трудові відносини із роботодавцем, який залишився на тимчасово окупованій території; відсутність попиту на окремі професії, які були затребувані за попереднім місцем проживання особи (наприклад, шахтарі) тощо. *Вирішенням цієї проблеми може стати удосконалення процесу підготовки та перепідготовки внутрішньо переміщених осіб із метою набуття ними нових професій, а також посилення контролю за випадками дискримінації роботодавцями внутрішньо переміщених осіб за будь-якими ознаками, яка виявилась у неаргументованій відмові у працевлаштуванні.*

Застарілим та таким, що не відповідає потребам сучасної соціальної політики є Указ Президента України «Про додаткові заходи щодо посилення соціального захисту багатодітних і неповних сімей» [186], положення якого не відповідають вимогам сьогодення та не враховують низку ризиків та загроз, які можуть виникнути в соціальному механізмі захисту таких категорій в умовах воєнного стану. Прогалиною є те, що одинокі матері мають звертатись до органів соціального захисту для підтвердження свого статусу. Це ускладнює механізм отримання соціальної допомоги, зокрема, у випадках, коли частина документів була втрачена внаслідок воєнних дій, а у відповідних реєстрах відсутня такого роду інформація.

Окрему увагу необхідно звернути на Закон України «Про державну соціальну допомогу малозабезпеченим сім'ям», в ст. 2 якого визначено, що розмір державної соціальної допомоги визначається як різниця між прожитковим мінімумом для сім'ї та її середньомісячним сукупним доходом.

До стабілізації економічного становища в Україні розмір державної соціальної допомоги визначається з урахуванням рівня забезпечення прожиткового мінімуму. Рівень забезпечення прожиткового мінімуму встановлюється виходячи з можливостей Державного бюджету України і затверджується одночасно з прийняттям закону про Державний бюджет України на відповідний рік. Для громадян, які одержали статус особи, яка проживає і працює (навчається) на території населеного пункту, якому надано статус гірського, прожитковий мінімум збільшується на 20 відсотків. Максимальний розмір державної соціальної допомоги не може перевищувати прожитковий мінімум для сім'ї, крім випадків, передбачених частиною четвертою цієї статті [73]. Такий законодавчий підхід, з одного боку можна пояснити відсутністю в державі можливості забезпечувати такий соціальний захист на належному рівні. З іншого боку, варто відмітити, що розуміння під розміром державної соціальної допомоги визначається різницю між прожитковим мінімумом для сім'ї та її середньомісячним сукупним доходом, хоч і з урахуванням рівня забезпечення прожиткового мінімуму надає простір для варіювання суми виплат для таких родин. Водночас, *із урахуванням того факту, що більша частина кримінальних правопорушень взагалі та досліджуваних зокрема вчиняється неповнолітніми із малозабезпечених родин, така законодавча прогалина має бути усунута, шляхом визначення чіткого розміру соціальної допомоги.* Окрему увагу також необхідно звернути на те, що відповідно до вказаного нормативно-правового акту, середньомісячний сукупний дохід сім'ї – це обчислений у середньому за місяць дохід усіх членів сім'ї, одержаний ними протягом шести місяців, у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. При цьому законодавець не враховує випадки, коли окремі члени родини проживають на тимчасово окупованих територіях та не підтримують зв'язок із іншими (прикладом може бути ситуація, в якій батько та мати дитини юридично знаходяться у шлюбі, а фактично проживають окремо). Отже, *наразі доцільно розробити механізм встановлення факту спільного проживання членів родини та отримання ними офіційного доходу, а також*

*виключення із розрахунку доходу особи, яка проживає на окупованій території та не підтримує зв'язок із членами родини.*

Особливу увагу держава має приділяти удосконаленню забезпечення роботи критичної та транспортної інфраструктури, подолання наслідків військової агресії. Наразі в ускладнених умовах економічного функціонування правоохоронні органи все частіше фіксують факти збільшення кількості випадків вчинення кримінальних правопорушень проти власності, зокрема, це також стосується і незаконного заволодіння транспортними засобами. Із урахуванням того факту, що неповнолітні особи ще не здатні повноцінно відчувати негативний соціально-економічний вплив, логічним вирішенням такої проблеми є сприяння економічному розвитку дорослого оточуючого середовища, в якому вони виховуються.

Таким чином, соціально-економічне запобігання таким кримінальним правопорушенням має передбачати вирішення таких нагальних проблем як: 1) унормування положень, які стосуються прав та обов'язків внутрішньо переміщених осіб, шляхом удосконалення процесу підготовки та перепідготовки із метою набуття ними нових професій, а також посилення контролю за випадками дискримінації роботодавцями за будь-якими ознаками, яка виявилась у неаргументованій відмові у працевлаштуванні; 2) підвищення рівня соціального захисту дітей, які виховуються у неповних родин, особливо – в частині спрощення/автоматизації механізму отримання соціальної допомоги; 3) вдосконалення соціальної програми допомоги малозабезпеченим сім'ям, шляхом визначення чітких меж (розміру) такої допомоги та розробки механізму встановлення факту спільного проживання членів родини та отримання ними офіційного доходу, а також виключення із розрахунку доходу особи, яка проживає на окупованій території та не підтримує зв'язок із членами родини; 4) сприяння розвитку транспортної інфраструктури в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 5) забезпечення логістики; 6) підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості держави.

Актуальним способом вирішення проблеми інтенсифікації криміногенних загроз в частині незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні є також удосконалення організаційно-правових заходів спеціально-кримінологічного запобігання. Спеціально-кримінологічне запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, яке вчиняється неповнолітніми, у першу чергу, має бути реалізовано через удосконалення норми кримінального законодавства, в якій передбачено кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом. Зокрема це є актуальним також з огляду на те, що в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану ст. 289 КК України не зазнала редакційних змін, які б були адаптовані під загальні тенденції розвитку кримінального законодавства в умовах воєнного стану. Як здається, здебільшого, причиною, яка зумовила таку ситуацію є віднесення цього суспільно небезпечного діяння до кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Необхідно також відмітити і те, що ст. 289 КК України не передбачає жодних особливостей кримінальної відповідальності саме для неповнолітніх осіб. Окремої уваги заслуговує санкція ч. 1 ст. 289 КК України, в якій передбачено покарання у виді обмеження та позбавлення волі. Із урахуванням положень ст. 98 КК України покарання у виді обмеження волі не застосовується до неповнолітніх осіб, отже, фактично, суд може обрати виключно покарання у виді позбавлення волі.

Прикладом наведеної тези є вирок Вінницького міського суду Вінницької області від 26.10.2023 (справа № 127/23032/23), відповідно до якого неповнолітнього обвинувачено у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 289 КК України за таких обставин: *обвинувачений 23.06.2023 приблизно о 00 год. 15 хв., перебуваючи в дворі багатоквартирного житлового будинку, побачив залишений без нагляду на першому поверсі відчиненого під їзду №4, вищезазначеного будинку, мопед марки «HONDA Dio» моделі «AF34», 2000 року випуску, чорного кольору, який*

належить потерпілому. У цей час у обвинуваченого виник злочинний умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом, належним потерпілому, а саме: мопедом марки «HONDA Dio» моделі «AF34», 2000 року випуску, чорного кольору. Реалізуючи зазначений злочинний умисел, спрямований на незаконне заволодіння чужим транспортним засобом, обвинувачений, діючи умисно, з корисливих мотивів, усвідомлюючи, що його дії є непомітними для сторонніх осіб, шляхом вільного доступу, всупереч волі власника транспортного засобу, не здійснюючи дій, спрямованих на запуск двигуна транспортного засобу, виштовхав мопед марки «HONDA Dio» моделі «AF34», 2000 року випуску, чорного кольору, із під'їзду № 4 багатоквартирного будинку № 5 по вул. Юрія Клена у м. Вінниці після чого покинув місце вчинення злочину, рухаючись у напрямку вул. Олега Антонова у м. Вінниці. В подальшому, обвинувачений з метою приховування викраденого транспортного засобу перемістив його до квартири, де частково розібрав мопед на деталі. Суд ухвалив неповнолітнього визнати винуватим у вчиненні злочину, передбаченого частиною 1 статті 289 Кримінального кодексу України, та призначити йому покарання у виді позбавлення волі на строк 3 (три) роки. На підставі ст. 75 Кримінального кодексу України звільнити від відбування призначеного покарання, якщо він протягом 2 (двох) років іспитового строку не вчинить нового кримінального правопорушення і виконає покладені на нього обов'язки. Згідно п. п. 1, 2 ч. 1 ст. 76 Кримінального кодексу України покласти на ОСОБА\_4 такі обов'язки: періодично з'являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації, повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання, роботи або навчання [35]. У цьому контексті цікавими також є статистичні дані [183] щодо кількості випадків застосування до неповнолітніх, які вчинили кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України покарання у виді позбавлення волі та застосування до них звільнення від покарання з випробуванням. Так, у 2019 році від відбування покарання з випробуванням було звільнено 77,7 % неповнолітніх осіб, покарання у виді позбавлення волі

призначено 12,4 % осіб; у 2020 – звільнено 74,8 % осіб, призначено покарання 16,9 %; у 2021 році звільнено від покарання 75,1 %, призначено покарання 14,4 %; у 2022 році звільнено від покарання 70,4 %, призначено покарання 19,3 %; у 2023 році від відбування покарання з випробуванням було звільнено 62,8 % неповнолітніх осіб, покарання у виді позбавлення волі призначено 17,9 % дітей. Водночас, відповідно до судової статистики [183], у 2019 році 5,8 % неповнолітніх осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом раніше вже вчиняли аналогічні суспільно небезпечні діяння та були звільнені від відбування покарання з випробуванням; у 2020 році таких осіб було 6,1 %; у 2021 – 5,2 %; у 2022 – 10,2 %; у 2023 10,2 % неповнолітніх осіб, які вчинили незаконне заволодіння транспортним засобом раніше вже вчиняли аналогічні суспільно небезпечні діяння та були звільнені від відбування покарання з випробуванням.

Наведені статистичні показники дають підставу вважати, що, фактично, суди самостійно створюють детермінанту кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України шляхом часто безпідставного звільнення неповнолітніх кримінальних правопорушників від покарання та його відбування. В цій площині *одним із очевидних та актуальних способів спеціально-кримінологічного запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом, що вчиняється неповнолітніми особами може стати відхід від сталої практики застосування до них альтернативних засобів кримінально-правового впливу та віддання переваги застосуванню видів покарань, передбачених у санкції ст. 289 КК України.* Проте як вже було вище зазначено, вирішення потребує також проблема розширення переліку видів покарань, які можуть бути призначені за таке суспільно небезпечне діяння, оскільки відсутність альтернативи позбавленню волі також є однією із причин, які зумовлюють рішення судів звільнити неповнолітніх від відбування покарання з випробуванням через надмірну репресивність передбаченого за незаконне заволодіння транспортним засобом покарання.

Необхідно також зауважити, що у 2023 році на розгляд Верховної Ради України було запропоновано законопроект, щодо внесення змін до статей 190 та 289 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за вчинення злочинів в умовах воєнного та надзвичайного стану. В пояснювальній записці автори зауважили на тому, що реєструються також факти заволодіння грошовими коштами шляхом обману на продажі транспортних засобів. Так, наприклад направлено до суду з обвинувальним актом кримінальне провадження відносно 3 осіб організованої злочинної групи за скоєння 8 злочинів, 6 з яких скоєно в складі злочинної організованої групи, передбачених частиною другою (два правопорушення) статті 190 КК України та частиною четвертою статті 190 КК України (шість кримінальних правопорушень), за фактами шахрайського заволодіння грошовими коштами військовослужбовців ЗСУ, їх родичів та осіб, які займаються волонтерською діяльністю з купівлі транспортних засобів для потреб ЗСУ, шляхом розміщення завідомо неправдивих оголошень з продажу транспортних засобів на Інтернет-сайтах безкоштовних оголошень та повідомлення потенційним покупцям неправдивої інформації про наявність таких транспортних засобів, спричинивши потерпілим матеріальну шкоду на загальну суму 114 тисяч грн. [168]. Проблема зростання кількості кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним заволодінням транспортним засобом також знаходиться у безпосередньому взаємозв'язку із відсутністю налагодженого механізму регулювання майнових прав в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану. Аналіз статистичних даних та судової практики надає підставу для констатації, зростання загального показника кримінальних правопорушень проти власності, зокрема таких як крадіжки, грабежі та шахрайства. Шахрайство має найбільш високий показник. Наведені причини і було закладено в основу наведеного законопроекту.

Ініціатори також зауважили, що заволодіння чужим майном або придбання права на майно шляхом обману чи зловживанням довірою, незаконне заволодіння транспортними засобами вчинене в умовах воєнного чи



надзвичайного стану є серйозним злочином, оскільки в умовах відповідного правового режиму діє значна кількість обмежень прав і свобод людини і громадянина й учинення відповідного діяння лише погіршує соціально-економічне становище суспільства. Зокрема, вказане також стосується шахрайства щодо гуманітарної допомоги, що надається в значному обсязі як громадянами України так і особами без громадянства в незалежності від місця їх постійного проживання та представниками міжнародної спільноти. Такі умови, створюють суттєву необхідність належної кримінально-правової охорони відповідного кола правовідносин, а також гарантування прав осіб, що покладають свою довіру на свідомих шахраїв у критичний для державності період, коли від консолідації зусиль кожного залежить подальше існування України [168]. Водночас, не дивлячись на достатньо вагому аргументацію, законодавча ініціатива наразі залишається на стадії включення до порядку денного, відповідно – ст. 289 КК України протягом останнього року не зазнала змін, що призводить до зростання кількісного та негативної зміни якісного показників таких суспільно небезпечних діянь. Як вже було вище зазначено, неправильне визначення об'єкту такого діяння призводить до неоднакового підходу до призначення покарання за, фактично, схожі діяння, вчинені за однакової обстановки – в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану. Наведена теза також підтверджується відповідними прикладами із судової практики.

Так, відповідно до вироку Сторожинецького районного суду від 18 червня 2024 року (справа № 723/4232/23), неповнолітні обвинувачуються у вчиненні кримінальних правопорушень, передбачених ч. 2 ст. 289 КК України та ч. 4 ст. 185 КК України за таких обставин: *обвинувачений 25 червня 2023 року приблизно о 18 год. перебуваючи разом із неповнолітнім в с. Їжівці Чернівецького району Чернівецької області, де запропонував останньому незаконно заволодіти транспортним засобом свого сусіда, на що він погодився. В подальшому, 26.06.2023 обвинувачені прибувши до с. Верхні Петрівці Чернівецького району Чернівецької області, приблизно о 3 години,*

реалізуючи спільний умисел, направлений на незаконне заволодіння транспортним засобом, проникли на територію господарства, де підійшли до припаркованого на подвір'ї автомобіля марки VA32109, що належить потерпілому, та використовуючи коня, який випасався неподалік, відбуксирували даний транспортний засіб з території подвір'я на дорогу, при цьому один із обвинувачених, відчинивши незамкнені водійські двері автомобіля, сів за кермо, а інший задавав коню напрямок руху. Надалі перший обвинувачений, з'єднавши дроти запалення, привів двигун вказаного автомобіля в дію, після чого пересів на переднє пасажирське крісло, а другий сів за кермо і вони, незаконно заволодівши зазначеним транспортним засобом, разом поїхали на автомобілі VA32109, потім автомобіль з причин технічної несправності зупинився і був покинутий обвинуваченими. Таким чином, другий обвинувачений обвинувачується у незаконному заволодінні транспортним засобом, вчиненому за попередньою змовою групою осіб з проникненням у інше сховище, тобто у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.2 ст. 289 КК України. Крім того, ця особа, достовірно знаючи про введений на території України воєнний стан, 28 серпня 2023 року біля 16 год. 00 хв. перебуваючи на відкритій ділянці місцевості, а саме на березі річки Сірет в адміністративних межах с. Ропча Чернівецького району Чернівецької області, переслідуючи прямий умисел та корисливий мотив, спрямований на таємне викрадення чужого майна, усвідомлюючи суспільно-небезпечний характер своїх дій, передбачаючи суспільно - небезпечні наслідки і бажаючи їх настання, переконавшись, що за його діями ніхто не спостерігає, умисно, таємно, шляхом вільного доступу, викрав мобільний телефон марки «Хіаоті» моделі «RedmiNote 12 Pro», вартість якого згідно висновку експерта становить 9281,15 (дев'ять тисяч двісті вісімдесят одна гривня 15 копійок), що належить потерпілій, після чого покинув місце скоєння злочину з викраденим майном, розпорядившись ним на власний розсуд, спричинивши матеріальної шкоди на вказану суму. Таким чином, особа також обвинувачується у вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч.

*4 ст. 185 КК України - таємне викрадення чужого майна (крадіжка), вчинена в умовах воєнного стану [44].* Аналіз наведеного вироку свідчить про те, що, фактично, неповнолітні обвинувачені посягали в обох випадках на право власності, водночас якщо за крадіжку за ч. 4 ст. 185 КК України було призначено більш суворе покарання, зумовлене наявністю кваліфікуючої ознаки, то покарання за незаконне заволодіння транспортним засобом обиралось не тільки через наявність кваліфікуючої ознаки, а і через відсутність альтернативного виду покарання. Особливої уваги заслуговує те, що не дивлячись на те, що діяння, передбачене ст. 289 КК України було вчинено у складі групи осіб, а також того, що крадіжка була вчинена в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану, суд вирішим за можливе звільнити неповнолітніх від покарання з випробуванням.

Так, суд ухвалив неповнолітнього визнати винуватим у вчиненні кримінального правопорушення за ст. 289 ч.2 КК України та призначити йому покарання із застосуванням ст. 69 КК України у виді 4 років позбавлення волі без конфіскації майна; визнати винуватим у вчиненні кримінального правопорушення за ст.185 ч.4 КК України та призначити йому покарання у виді п'яти року позбавлення волі. На підставі ч. 1 ст. 70 КК України, за сукупністю кримінальних правопорушень шляхом поглинання менш суворого покарання більш суворим покаранням остаточно призначити покарання у виді п'яти років позбавлення волі. На підставі ст.75,76 КК України звільнити від відбування покарання, якщо він протягом трьох років іспитового строку виконає покладені на нього судом обов'язки: періодично з'являтися для реєстрації до уповноваженого органу з питань пробації; повідомляти уповноважений орган з питань пробації про зміну місця проживання [44]. Отже, питання щодо доцільності у наведеній ситуації застосовувати до неповнолітніх обвинувачених звільнення від покарання з випробуванням залишається відкритим. Аналіз судових рішень надає підставу вважати, що непослідовність правотворчої діяльності, а також непослідовність здійснення правосуддя призводить до утворення додаткових детермінант незаконного

заволодіння транспортними засобами в Україні. У більшості випадків, причини зростання кількісного показника таких правопорушень знаходяться у площині незадовільного нормативно-правового забезпечення запобіжної діяльності, а також необґрунтованими судовими рішеннями, які призводять до формування неоднозначної судової практики. Отже, фактично, зростання кількості незаконного заволодіння неповнолітніми транспортними засобами не зумовлено незадовільною реалізацією правоохоронними органами своїх функцій та повноважень.

Таким чином, проведене дослідження надає можливість констатувати, що спеціально-кримінологічне запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом повинно включати в себе заходи соціально-економічного та організаційно-правового характеру. *Соціально-економічне запобігання таким кримінальним правопорушенням має передбачати вирішення таких нагальних проблем як:* 1) унормування положень, які стосуються прав та обов'язків внутрішньо переміщених осіб, шляхом удосконалення процесу підготовки та перепідготовки із метою набуття ними нових професій, а також посилення контролю за випадками дискримінації роботодавцями за будь-якими ознаками, яка виявилась у неаргументованій відмові у працевлаштуванні; 2) підвищення рівня соціального захисту дітей, які виховуються у неповних родин, особливо – в частині спрощення/автоматизації механізму отримання соціальної допомоги; 3) вдосконалення соціальної програми допомоги малозабезпеченим сім'ям, шляхом визначення чітких меж (розміру) такої допомоги та розробки механізму встановлення факту спільного проживання членів родини та отримання ними офіційного доходу, а також виключення із розрахунку доходу особи, яка проживає на окупованій території та не підтримує зв'язок із членами родини; 4) сприяння розвитку транспортної інфраструктури в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 5) забезпечення логістики; 6) підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості держави.

*Заходи організаційно-правового характеру мають передбачати:* 1) внесення змін та доповнень до ст. 289 КК України, зокрема: перегляд видів покарань, які можуть бути призначені за незаконне заволодіння транспортним засобом, зокрема, якщо таке кримінальне правопорушення вчинено неповнолітніми особами; доповнення норми кваліфікуючою ознакою – вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; вирішення питання щодо доцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом кримінальним правопорушенням, що посягає на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також можливості віднесення такого діяння до кримінальних правопорушень проти власності; 2) зміну підходу до вирішення питання щодо доцільності застосування до неповнолітніх осіб звільнення від покарання та його відбування та віддання переваги за наявності підстав застосуванню мінімально репресивного покарання (це може бути реалізовано лише після доповнення санкцій ст. 289 КК України альтернативними наявним видами покарань, які можуть бути застосовані до неповнолітніх осіб); 3) удосконалення діяльності суб'єктів, повноваження яких передбачають запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

### **3.3. Віктимологічні та індивідуально-профілактичні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні**

Запобігання кримінальним правопорушенням поза залежністю від диференціації їх за окремими видами та способами реалізації кримінально протиправного умислу традиційно здійснюється на декількох рівнях, останнім та найбільш вузьким із яких є індивідуально-профілактичний та віктимологічний. Необхідно відмітити, що у сучасних кримінологічних дослідженнях вчені все частіше акцентують увагу на доцільності віднесення

індивідуально-профілактичного та віктимологічного напрямів до спеціально-кримінологічного запобігання, оскільки, фактично, вони не є відокремленими та знаходяться у системі цього рівня. Водночас не можна не відмітити, що поглиблене вивчення цього рівня кримінологічного запобігання суспільно небезпечним діям надає можливість як створити додаткові заходи, скеровані на усунення детермінант, зумовлених поведінкою потерпілих (віктимологічні заходи), так і підвищити якість перевиховання кримінального правопорушника (індивідуально-профілактичні заходи); окремо це також надає може надати можливість забезпечити запобігання суспільно небезпечним діям шляхом виокремлення ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки.

Вказане стосується як кримінальних правопорушень взагалі, так і незаконного заволодіння транспортними засобами зокрема. Вчені зауважують, що у сучасному світі роль транспортних засобів складно переоцінити. Автомобільний транспорт є найбільш розповсюдженим транспортом у нашій країні, найбільш доступним та таким, з яким кожен громадянин найчастіше взаємодіє: як водій, пасажир або пішохід. За допомогою автомобільного транспорту перевозиться велика кількість товарів та пасажирів. В умовах воєнного стану значення транспортного засобу виходить на новий рівень: часто такий транспорт є єдиним варіантом доставлення їжі, води, медикаментів та інших важливих товарів у регіони, де ведуться бойові дії, а для мешканців таких регіонів – єдиним засобом для порятунку шляхом евакуації. Не можна не згадати також можливість виконання за допомогою транспортних засобів різноманітних бойових та службових завдань військовослужбовцями Збройних Сил України та інших військових формувань, в тому числі Національної гвардії України. За таких умов, незаконне заволодіння транспортним засобом перекреслює можливість використання такого транспортного засобу за призначенням, здатне заподіяти шкоду не тільки праву власності, а й зірвати виконання важливого завдання, доставлення необхідних товарів і предметів та надання відповідних послуг

[65, с. 16]. Із урахуванням широкого спектру використання транспортних засобів у повсякденній та спеціальній діяльності, заходи запобігання мають бути диференційовані відповідно до особливостей ознак структури особи кримінального правопорушника, а також структури особи жертви. Варто зауважити, що віктимологічні заходи та засоби запобігання мають обиратися в залежності від типу жертви, а також його ролі у механізмі кримінально протиправної поведінки. Це вказує на те, що якщо кримінальний правопорушник вчиняє суспільно небезпечне діяння за особливої обстановки (наприклад, ч.ч. 3-4 ст. 410 КК України, в яких передбачено кримінальну відповідальність за викрадення, привласнення, вимагання військовослужбовцем зброї, бойових припасів, вибухових або інших бойових речовин, засобів пересування, військової та спеціальної техніки чи іншого військового майна або заволодіння ними шляхом шахрайства вчинені в умовах особливого періоду, крім воєнного стану та чинені в умовах воєнного стану або в бойовій обстановці, розбій з метою заволодіння зброєю, бойовими припасами, вибуховими чи іншими бойовими речовинами, засобами пересування, військовою та спеціальною технікою, а також вимагання цих предметів, поєднане з насильством, небезпечним для життя і здоров'я потерпілого [88]), то заходи впливу на віктимну та суспільно небезпечну поведінку конкретних учасників кримінального правопорушення мають бути індивідуальними та враховувати особливості їх особистостей.

На сьогоднішній день в кримінологічній та віктимологічній доктрині відсутній єдиний та універсальний підхід до тлумачення поняття жертви кримінального правопорушення. Більшість проблем, які зумовлюють таку ситуацію знаходяться у площині складнощів у відмежуванні кримінологічного поняття «жертва» та кримінального процесуального – «потерпілий». Проте рішення вказаної ситуації є очевидним та знаходиться в межах національного кримінального процесуального законодавства. Так, відповідно до ч. 1 ст. 55 КПК України, потерпілим у кримінальному провадженні може бути фізична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано моральної, фізичної або

майнової шкоди, юридична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано майнової шкоди, а також адміністратор за випуском облігацій, який відповідно до положень Закону України «Про ринки капіталу та організовані товарні ринки» діє в інтересах власників облігацій, яким кримінальним правопорушенням завдано майнової шкоди [89]. Поняття жертви кримінального правопорушення є більш широким, оскільки набуття такого статусу відбувається ще у момент вчинення відносно особи суспільно небезпечного діяння. Отже, можна стверджувати, що поняття жертви є первинним відносно поняття потерпілого, оскільки набувається до отримання такого процесуального статусу та залишається після винесення судового рішення у кримінальному провадженні.

Розглядаючи сутність та зміст поняття жертви кримінального правопорушення, Т.І. Пономарьова вказує, що під такою доцільно розуміти сукупність суб'єктивних соціально та юридично значущих особливостей, котрі в поєднанні з іншими об'єктивними умовами та обставинами сприяють та/або зумовлюють схильність людини стати жертвою суспільно небезпечного діяння, тим самим віктимізує її. Вчена зауважує, що, здебільшого, обрання виду кримінально протиправної поведінки та жертви не залежить від набору конкретних ознак особистості кримінального правопорушника та зумовлюються його духовними, а також матеріальними потребами та вподобаннями. Що стосується жертви кримінального правопорушення, частіше за все її віктимна поведінка є результатом об'єктивних умов, в яких вона опинилась, а її особистісні якості лише сприяють або полегшують вчинення протиправного акту. Вказане зумовлює сумнів щодо існування типового портрету особи злочинця та жертви кримінального правопорушення [149, с. 151-152]. Водночас із такою позицією можна не погодитись, оскільки, по-перше, відповідна типологія жертв кримінального правопорушення надає підставу для констатації, що окремі жертви самотійно провокують вчинення відносно себе суспільно небезпечного діяння або активно-агресивною поведінкою, або пасивно-лабільною. Наприклад, в межах досліджуваного



кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України найбільш частими є ситуації, коли реалізацію кримінально протиправного умислу неповнолітнього на заволодіння транспортним засобом було спрощено через ігнорування володільцями/водіями транспортних засобів правилами безпеки (відсутність сигналізації, залишення транспортного засобу без належного контролю тощо).

По-друге, варто зауважити, що жертвами/потерпілими від незаконного заволодіння транспортними засобами можуть бути тільки повнолітні особи, що зумовлено цивільно-правовими особливостями набуття права власності на рухоме майно, відповідно і роль повнолітньої жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки неповнолітнього кримінального правопорушника також є специфічною, що виключає факт «випадковості» та впливу об'єктивних обставин, які не залежали від волі сторін суспільно небезпечного діяння.

Отже, можна стверджувати, що типи жертв незаконного заволодіння транспортними засобами є звуженим та має свої особливості. Розглядаючи неповнолітніх жертв, Т.І. Пономарьова зауважила, що до таких типів можна віднести: 1) всебічно-віктимний – неповнолітні особи, наділені рисами, які зумовлюють їх високий віктимний потенціал; 2) ірраціонально-некритичний – неповнолітні особи, які є віктимними через своє незнання та невміння правильно оцінювати життєві ситуації; 3) провокативно-імпульсивний – активно-агресивні неповнолітні, які своїми діями провокують суб'єкта на вчинення кримінального правопорушення; 4) лабільний – неповнолітні особи, які несвідомо ставлять себе під загрозу через психологічні особливості нервової системи та швидкості сприйняття (такі особи часто стають хронічними/рецидивними жертвами); 5) жертви-ретристи – неповнолітні особи, віктимна поведінка яких зумовлена фактичною віддаленістю від суспільства, що призвело до втрати орієнтування у правилах безпечної поведінки [149, с. 154]. У свою чергу В. О. Туляков вважає, що класифікувати жертв злочинів можна на: а) імпульсивних жертв, що характеризуються

переважним несвідомим почуттям страху, пригніченістю реакцій і раціонального мислення на напади правопорушника (феномен Авеля); б) жертв з утилітарно ситуативною активністю. Добровільних потерпілих, рецидивних жертв, що у зв'язку зі своєю діяльністю, статусом, необачливістю попадають у кримінальні ситуації; в) настановних жертв. Агресивних жертв, «ходячих бомб», істероїдів, провокуючих злочинця на відповідні дії зухвалою поведінкою; г) раціональних жертв. Жертв провокаторів, що самі готують ситуацію здійснення злочину і самі попадають у цю пастку; д) жертв із ретретистською активністю. Пасивних провокаторів, що своїм зовнішнім виглядом, способом життя, підвищеною тривожністю і доступністю підштовхують злочинців до здійснення правопорушень [184] (цитовано за *Т.І. Пономарьовою – С.Г.*). Так, відповідно до даних судової влади, у 2019 році від кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України потерпіло 1455 осіб, із них 18,2 % – жінки; 99,6 % – особи віком від 18 років і старші; 98,6 % осіб зазнали моральної та матеріальної шкоди; у 2020 році всього потерпіло 1423 особи, із них 18 % – жінки; 99,3 % – особи віком від 18 років і старші; 97,9 % осіб зазнали моральної та матеріальної шкоди; у 2021 році всього потерпіло 1454 осіб, із них 17,4 % – жінки; 98,8 % – особи віком від 18 років і старші; 98 % осіб зазнали моральної та матеріальної шкоди; у 2022 році всього потерпіло 851 особа, із них 19,7 % – жінки; 98,9 % – особи віком від 18 років і старші; 98,4 % осіб зазнали моральної та матеріальної шкоди; у 2023 році від кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України всього потерпіло 849 осіб, із них 17,5 % – жінки; 98,4 % – особи віком від 18 років і старші; 98,5 % осіб зазнали моральної та матеріальної шкоди [183]. Наведені дані надають можливість констатувати, що не дивлячись на зменшення кількості осіб, які стають жертвами незаконного заволодіння транспортним засобом, відсоток потерпілих, які зазнають моральної та/або матеріальної шкоди залишається стабільно високим та свідчить про те, що у більшості випадків таке протиправне діяння призводить до настання суспільно небезпечних наслідків. У цьому контексті необхідно відмітити, що

встановлюючи у ч. 4 ст. 289 КК України спеціальну підставу для звільнення від кримінальної відповідальності за вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом, законодавцем було зроблено спробу встановити додатковий захист майнових прав потерпілої особи шляхом надання можливості кримінальному правопорушнику виправитись без застосування заходів кримінально-правової репресії, якщо він поверне транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки (за відсутності кваліфікуючих та особливо кваліфікуючих ознак). Ще одним законодавчим рішенням в контексті віктимологічного забезпечення безпеки рухомого майна стало те, що кримінальне правопорушення, передбачене ст. 289 КК України не відноситься до переліку суспільно небезпечних діянь, кримінальне провадження щодо яких здійснюється у формі приватного обвинувачення. Це надало можливість забезпечити правосуддя зокрема і у випадку, коли потерпілий через певні обставини не звертається до правоохоронних органів із заявою про вчинення щодо нього кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України.

Враховуючи вказане до типів жертв незаконного заволодіння транспортними засобами, вчиненого неповнолітніми доцільно віднести такі: 1) **пасивний тип** – жертви, які зумовили вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України ігноруванням правил безпечної поведінки та захисту особистого майна (відчинені двері, відсутність сигналізації та засобів забезпечення безпеки транспортного засобу тощо); 2) **умовно-пасивний** – жертви, які забезпечили засоби захисту безпеки транспортного засобу, але за певних обставин на передкримінальній стадії їх проігнорували (не зачинили автомобіль, не поставили на сигналізацію тощо); 3) **випадковий тип** – жертви. Які здійснили всі заходи, спрямовані на забезпечення безпеки транспортного засобу, але кримінальне правопорушення відбулось поза межами їх віктимної поведінки (кримінальний правопорушник проігнорував сигналізацію, примусово відчинив двері, проігнорував засоби контролю на стоянках, які охороняються тощо). Основна особливість полягає

у взаємодії між потерпілим та кримінальним правопорушником, зокрема через різний вік та ступені розвитку. У більшості випадків на момент вчинення кримінального правопорушення жертва та кримінальний правопорушник не були знайомі.

Вказане має враховуватись під час формування стратегії віктимологічного та індивідуально-профілактичного запобігання кримінальним правопорушенням, передбаченим ст. 289 КК України. Так, наприклад, розглядаючи особливості індивідуального запобігання корисливим та корисливо-насильницьким кримінальним правопорушенням, М.О. Семенишин вказує, що з метою індивідуального запобігання корисливо-насильницьким злочинам варто запропонувати дві взаємопов'язані програми: 1) програма виявлення осіб з підвищеною віктимністю; 2) програма корекції віктимності окремих громадян. Мета першої програми полягає у виявленні ступеня віктимності в окремих громадян і прогнозуванні їх віктимної поведінки. При цьому варто зазначити, що виявлення осіб з підвищеною віктимністю, тобто тих, хто потребує запобіжного впливу, є по суті прогнозуванням їх індивідуальної віктимної поведінки. Вчений вважає, що якщо зібрати інформацію, якість та обсяг якої будуть достатні для визначення ступеня віктимності громадянина, то з'явиться можливість передбачити в подальшому його віктимну поведінку. Обсяг та якість інформації повинні обумовлюватися вивченням не тільки соціально-демографічних ознак конкретної особи (стать, вік, соціальний стан тощо), правових ознак (правова культура, рецидив жертви), а й відомостями, що характеризують особу та її поведінку. Виявивши певний ступінь віктимності й ознак, що визначають вірогідність її розвитку в майбутньому, необхідно, використовуючи заходи індивідуального віктимологічного запобігання, знизити високий потенціал віктимності конкретної особи. Для цього необхідно застосувати другу програму з корекції віктимності окремих громадян. Програма корекції (зниження) віктимності, що діє відповідно до завдань індивідуального віктимологічного запобігання, повинна здійснюватися у двох формах –

безпосередній та ранній. Безпосереднє запобігання спрямоване на особу, яка стала жертвою злочину або перебуває у стані, близькому до перетворення на жертву. Раннє запобігання спрямоване на особу, яка підпадає під ознаки потенційної жертви [176]. Із запропонованим варто погодитись. Водночас необхідно також відмітити, що як корекційні програми, так і програми, скеровані на запобігання кримінальним правопорушенням мають передбачати механізми, які надають можливість корегувати суспільно небезпечну та віктимну поведінку шляхом відпрацювання суспільно небезпечних ситуацій спільно жертвою із кримінальним правопорушником. Це також може відбуватись в межах медіаційних програм та програм відновного правосуддя та бути спрямованим на подолання конфліктної ситуації шляхом примирення, що набуває особливого значення, коли кримінальний правопорушник є неповнолітньою особою, а також тоді, коли він повернув неушкоджений транспортний засіб власнику.

М.О. Семенишин також вказує, що ефективність запобігання корисливо-насильницьким злочинам разом з іншими загальними заходами соціально-економічного характеру передбачає включення до досліджуваних кримінологічних характеристик злочинів їх жертв, що зумовить дещо інший підхід до визначення як напрямів запобіжної роботи загалом, так й організації віктимологічного запобігання конкретним злочинам; розроблення запобіжних заходів щодо потенційних реальних жертв злочинів і включення їх до цільових загальнодержавних та регіональних програм запобігання і боротьби зі злочинністю; розширення соціальних і правових гарантій безпеки потерпілих та розроблення механізму відшкодування шкоди потерпілому, заподіяної корисливо-насильницьким злочином з урахуванням віктимологічної оцінки його ролі. Загалом, на правоохоронні органи має бути покладено завдання з розроблення й упровадження системи поточного статистичного обліку віктимологічних показників злочинності, що надасть диференційоване уявлення про потерпілих від злочину [176]. Водночас, особливого значення також набуває створення віктимологічних карт із зазначенням регіонів, в яких

фіксується найбільша кількість випадків незаконного заволодіння неповнолітніми особами транспортними засобами. В контексті досліджуваного кримінального правопорушення взагалі регіональне віктимологічне запобігання є достатньо ефективним заходом, що зумовлено кореляцією такого суспільно небезпечного діяння із кількісно-якісними параметрами кримінальних правопорушень проти власності, а також промисловим, аграрним та економічним розвитком окремих регіонів.

Розглядаючи особу дитини-кримінального правопорушника, вчені вказують, що дуже важливими у профілактиці злочинності неповнолітніх є і заходи психологічного впливу, які передбачають: 1) формування довіри до правоохоронних органів. Дуже часто діти, які стали об'єктом злочинного посягання, не звертаються по допомогу до батьків, родичів, а ті в свою чергу у відповідні правоохоронні структури, що викликано всілякими причинами: страхом помсти з боку тих, хто спричинив шкоду, невір'ям в ефективну діяльність правоохоронних органів по розкриттю злочинів і забезпеченню безпеки потерпілих, психологічним відчуженням та ін. Формування у свідомості людей з дитинства правильного сприйняття функцій, виконуваних правоохоронними органами, дозволило б виявити значну кількість злочинів, що залишилися латентними, а отже, і потерпілих, що потребують різного роду допомоги; 2) слід звернути увагу на виховання профілактичної активності особи. Тут істотну антивіктимогенну роль може відіграти роз'яснення неповнолітнім сутності необхідної оборони та її значення при попередженні злочинних посягань відносно як безпосередньо потерпілого, так і третіх осіб; 3) важливими є інформування про негативні наслідки порушення кримінально-правових заборон, а також про способи зниження віктимності, демонстрація позитивних результатів боротьби зі злочинністю (показ відповідних сюжетів по телебаченню, звітування керівників у ЗМІ). На формування особи дитини перш за все справляють вплив сім'я, шкільне виховання та найближче оточення. Але останнім часом великого значення набуває інформація [192]. Водночас наведене має достатньо узагальнений

характер, який не надає повноцінної можливості визначити особливості запобігання кримінально протиправній діяльності саме неповнолітніх осіб. Отже, можна підсумувати, що до віктимологічних заходів запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами доцільно віднести: 1) посилення меж кримінально-правового захисту майнових прав громадян; 2) запровадження програм, скерованих на корекцію віктимної поведінки з метою усунення факторів, які можуть спричинити вторинну віктимізацію; 3) внесення змін до програм закладів середньої освіти шляхом доповнення їх стислим курсом віктимології, а також основами правової освіти; 4) популяризація у медіа інформації щодо правил безпечної поведінки, а також найбільш типових способів вчинення кримінальних правопорушень та ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки; 5) розширення переліку послуг страхових компаній, а також кола страхових випадків, пов'язаних із рухомим майном.

У контексті заходів індивідуально-профілактичного запобігання варто зауважити, що аналіз судових рішень по кримінальних провадженнях, розпочатих за фактом незаконного заволодіння транспортними засобами неповнолітніми особами надає підставу для констатації, що першочерговим заходом (із урахуванням того, що у більшості випадків такі особи звільняються від покарання з випробуванням) має стати удосконалення діяльності служби пробації. Так, відповідно до вироку Калинівського районного суду Вінницької області від 13 грудня 2022 року (справа № 132/2003/22), 28 липня 2022 близько 23:00 год. неповнолітній, не маючи посвідчення водія відповідної категорії, розуміючи протиправний характер своїх дій, та те, що посягає на транспортний засіб, який йому не належить та на який він не має ні дійсного, ні уявного права, діючи умисно, маючи корисливий мотив і прямиї умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом, з метою використання його як засобу пересування, протиправно, всупереч волі власника, при відсутності офіційних документів, що дають право керувати транспортним засобом і без згоди власника на керування

транспортним засобом, через незачинену на замок хвіртку, зайшов на територію домогосподарства потерпілого, після чого, реалізуючи свій злочинний умисел спрямований на незаконне збагачення, усвідомлюючи протиправний характер своїх дій, передбачаючи суспільно-небезпечні наслідки у вигляді спричинення матеріальної шкоди та бажаючи їх настання, шляхом підбору ключа до господарського приміщення, розміщеного на території даного домоволодіння, проник в середину. Продовжуючи свої злочинні дії, обвинувачений, вивівши з вказаної будівлі мопед марки «Yamaha Jog SA36J», сірого кольору, 2009 року випуску, об'ємом двигуна 49,9 см<sup>3</sup>, вартість якого згідно висновку експерта № СЕ-19/102-22/11390-АВ від 11.08.2022 становить 6580,00 грн, належний потерпілому, відвів його за межі території домоволодіння до свого місця проживання, розпорядившись транспортним засобом на власний розсуд, тим самим незаконно заволодів транспортним засобом, власником якого являється потерпілий. Своїми умисними, протиправними діями неповнолітній ОСОБА\_3 заподіяв потерпілому майнової шкоди на загальну суму 6580,00 гривень.

Допитаний в судовому засіданні неповнолітній обвинувачений свою вину у вчиненому визнав повністю за обставин вказаних в обвинувальному акті. Суду показав, що 28 липня 2022 близько 23:00 год. через незачинену на замок хвіртку зайшов на територію домогосподарства потерпілого, де шляхом підбору ключа проник до господарського приміщення, звідки вивів мопед марки «Yamaha» сірого кольору з метою покататися. Оскільки мопед не заводився, то він, намагаючись його завести, пошкодив замок запалення. Після цього мопед відвів до свого місця проживання та заховав на городі у кукурудзі. Згодом до нього прийшли працівники поліції, які вилучили вкрадений ним мопед. У вчиненому щиро розкаюється та просить його суворо не карати. Потерпілий в судовому засіданні показав, що 28.07.2022, коли він знаходився в сусіда на дні народження, то останній попросив його, щоб поїхати мопедом купити цигарок. Коли він прийшов до господарського приміщення, щоб взяти мопеда, то виявив, що двері були відчинені, а в приміщенні відсутній мопед.



*Після цього він визвав поліцію, яка виявила його мопед у обвинуваченого схований на городі в кукурудзі. Викраденого мопеда просить йому повернути. На суворій мірі покарання обвинуваченому не наполягає. Законний представник неповнолітнього обвинуваченого в судовому засіданні показала, що її син після вчинення кримінального правопорушення зробив для себе відповідні висновки та змінився в кращу сторону. Вона проводила з сином профілактичні бесіди на предмет недопущення негативних проявів у своїй поведінці в майбутньому. Також вона як мати має вплив на дитину та просить його суворо не карати. Представник служби у справах дітей Хмельницької райдержадміністрації в судовому засіданні показала, що неповнолітній на обліку у службі не перебуває, скарг на нього не надходило. Після скоєного кримінального правопорушення з обвинуваченим проводились профілактичні бесіди. Представник сектору ювенальної превенції відділення поліції № 1 Хмельницького РВП ГУНП у Вінницькій області в судовому засіданні показав, що неповнолітній не перебуває на обліку у секторі ювенальної превенції. До адміністративної відповідальності не притягувався [39]. Отже, наведений приклад свідчить про те, що обвинувачений неповнолітній достатньо позитивно характеризується більшістю учасників, які взяли участь у судовому засіданні. Такі характеристики надали можливість суду прийняти рішення щодо доцільності застосування до кримінального правопорушника звільнення від покарання з випробуванням із покладенням на нього відповідних обов'язків. Варто зауважити, що інститут пробації є відносно новим для національної кримінально-правової політики, водночас може бути оцінений як у повній мірі ефективний.*

Відповідно до положень Закону України «Про пробацію», метою пробації є забезпечення безпеки суспільства шляхом виправлення засуджених, запобігання вчиненню ними повторних кримінальних правопорушень та забезпечення суду інформацією, що характеризує обвинувачених, з метою прийняття судом рішення про міру їхньої відповідальності. Завданнями пробації є: підготовка досудових доповідей щодо обвинувачених; здійснення

нагляду за засудженими до покарань у виді позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю, громадських робіт, виправних робіт, особами, яким покарання у виді обмеження волі або позбавлення волі на певний строк замінено покаранням у виді громадських робіт або виправних робіт, особами, звільненими від відбування покарання з випробуванням, звільненими від відбування покарання вагітними жінками і жінками, які мають дітей віком до трьох років, особами, засудженими до покарання у виді пробаційного нагляду та за особами, яким покарання у виді обмеження волі або позбавлення волі на певний строк замінено покаранням у виді пробаційного нагляду; виконання певних видів покарань, не пов'язаних з позбавленням волі; направлення засуджених до обмеження волі для відбування покарання до виправних центрів; реалізація пробаційних програм стосовно осіб, засуджених до пробаційного нагляду, або осіб звільнених від відбування покарання з випробуванням; проведення соціально-виховної роботи із засудженими; здійснення заходів з підготовки осіб, які відбувають покарання у виді обмеження волі або позбавлення волі на певний строк, до звільнення; реалізація інших заходів, спрямованих на виправлення засуджених та запобігання вчиненню ними повторних кримінальних правопорушень [77]. Отже, законодавцем було забезпечено можливість виконання завдань, покладених на кримінальне законодавство без застосування каральних засобів та обрання альтернативних кримінально-правових заходів. У законодавчому акті також передбачено окреме положення, яке стосується особливостей та змісту пробації щодо неповнолітніх осіб.

Слід зважати, що однією з форм правосуддя є відновне правосуддя, основною метою якого є створення умов для примирення потерпілих і правопорушників та усунення наслідків, спричинених злочином, реалізація якої дає змогу досягти найкращого співвідношення врахування інтересів потерпілого та відповідальності правопорушника. Так, відповідно до п.10 Зауважень загального порядку №10 (2007) Комітету ООН з прав дитини

«Права дітей у системі юстиції щодо дітей» прикладом якнайкращого забезпечення інтересів дитини є практика, коли традиційні цілі кримінального правосуддя, такі як покарання, поступаються місцем реабілітаційним та відновним цілям правосуддя у справах дітей-правопорушників. На цьому наголошується й в п.23.2 рекомендації CM/Rec(2008)11 Комітету міністрів Ради Європи державам-членам «Про європейські правила стосовно неповнолітніх правопорушників, щодо яких застосовуються санкції або заходи», зокрема, що перевагу слід надавати таким санкціям та заходам, які можуть мати виховний вплив, а також сприяти відшкодуванню збитків, завданих правопорушенням, яке вчинила неповнолітня особа. При цьому примирення винної особи з потерпілим (потерпілими) слід розуміти як акт прощення її ним (ними) в результаті вільного волевиявлення, що виключає будь-який неправомірний вплив, незалежно від того, яка зі сторін була ініціатором, та з яких мотивів. За загальним правилом домовленості стосовно примирення між сторонами можуть проводитися самостійно потерпілим і підозрюваним чи обвинуваченим, захисником і законним представником або за допомогою іншої особи, погодженої сторонами кримінального провадження, зокрема медіатора, громадської організації, які виконують функції з примирення сторін. Слідчий, прокурор та суддя не вправі брати участь в таких домовленостях [77]. Відновлювальне правосуддя може розглядатись як універсальний захід як індивідуально-профілактичного, так і віктимологічного характеру. Фактично, через примирення винного з потерпілим вирішується одночасно декілька завдань: забезпечується процес перевиховання кримінального правопорушника, визначається ступінь його суспільної небезпечності, а також відбувається процес девіктимізації жертви через відпрацювання із кримінальним правопорушником суспільно небезпечної події. Особливого значення відновлювальне правосуддя має щодо неповнолітніх осіб, які ще не набули сталої кримінально протиправної поведінки.

Примирення обвинуваченого (підозрюваного) та потерпілого може мати різні наслідки, передбачені законом, в тому числі: а) припинення кримінального провадження у формі приватного обвинувачення у зв'язку з відмовою потерпілого від обвинувачення. Примирення в такому випадку є не абсолютним, а може бути одним із багатьох чинників, які спонукали потерпілого до такої відмови; б) звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку з примиренням винного з потерпілим (ст.46 КК); в) укладення угоди про примирення та застосування покарання чи звільнення від його відбування з випробуванням, зазначеним у такій угоді; г) врахування примирення при призначенні покарання як обставини, що його пом'якшує. Враховуючи те, що примирення між потерпілим і обвинуваченим може бути досягнутим в будь-який момент під час судового провадження до виходу суду до нарадчої кімнати для ухвалення вироку, судді повинні інформувати обвинуваченого та потерпілого про право останнього відмовитись від обвинувачення (якщо кримінальне провадження у формі приватного обвинувачення), право сторін на примирення між ними, правову природу такого примирення та його наслідки [77]. Отже, до індивідуально-профілактичних заходів запобігання кримінальним правопорушенням доцільно віднести: 1) удосконалення інституту відновлювального правосуддя з метою надання можливості неповнолітньому кримінальному правопорушнику відпрацювати суспільно небезпечну подію спільно із жертвою; 2) удосконалення інституту пробації, що надасть можливість забезпечити індивідуальний підхід до формування системи перевиховання неповнолітнього кримінального правопорушника; 3) удосконалити порядок обрання обов'язків, які покладає суд на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням; 4) визначення причин, факторів та чинників, які детермінували кримінально протиправну поведінку неповнолітньої особи та формування персоналізованого переліку заходів, скерованих на їх витіснення, зокрема із залученням родини та найближчого оточення (за умови, якщо вони мають позитивний вплив на дитину).

Таким чином, проведені дослідження надало можливість констатувати, що до віктимологічних заходів запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами доцільно віднести: 1) посилення меж кримінально-правового захисту майнових прав громадян; 2) запровадження програм, скерованих на корекцію віктимної поведінки з метою усунення факторів, які можуть спричинити вторинну віктимізацію; 3) внесення змін до програм закладів середньої освіти шляхом доповнення їх стислим курсом віктимології, а також основами правової освіти; 4) популяризація у медіа інформації щодо правил безпечної поведінки, а також найбільш типових способів вчинення кримінальних правопорушень та ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки; 5) розширення переліку послуг страхових компаній, а також кола страхових випадків, пов'язаних із рухомим майном.

До індивідуально-профілактичних заходів запобігання кримінальним правопорушенням доцільно віднести: 1) удосконалення інституту відновлювального правосуддя з метою надання можливості неповнолітньому кримінальному правопорушнику відпрацювати суспільно небезпечну подію спільно із жертвою; 2) удосконалення інституту пробації, що надасть можливість забезпечити індивідуальний підхід до формування системи перевиховання неповнолітнього кримінального правопорушника; 3) удосконалити порядок обрання обов'язків, які покладає суд на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням; 4) визначення причин, факторів та чинників, які детермінували кримінально протиправну поведінку неповнолітньої особи та формування персоналізованого переліку заходів, скерованих на їх витіснення, зокрема із залученням родини та найближчого оточення (за умови, якщо вони мають позитивний вплив на дитину).

### **Висновки до 3 розділу**

1. На сучасному етапі до загальносоціальних заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами неповнолітніми особами

доцільно віднести: 1) унормування сучасних заходів правового регулювання економічних відносин; 2) удосконалення напрямів забезпечення макрофінансової стабільності України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) розробку комплексних стратегічних документів, скерованих на усунення детермінант злочинності, зумовлених військовою агресією російської федерації проти України; 4) забезпечення переорієнтації національної економіки, вивчення попиту на професії та сприяння перепідготовці кадрів; 5) розвиток освітньо-виховної інфраструктури, популяризація військово-патріотичного навчання; 6) посилення соціального захисту малозабезпечених родин та родин, в яких дитину виховує один із батьків; 6) налагодження процедури комплексного дослідження автотранспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують Експертною службою під час переоформлення транспорту; 7) перегляд положень Закону України від 20.10.1998 № 194-XIV «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» на відповідність сучасній військово-політичній ситуації та забезпечення захисту майнових прав в межах функціонування єдиної транспортної системи як взагалі, так і в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 8) забезпечення кримінологічної експертизи законодавчих та інших нормативно-правових актів у сфері безпеки транспортних засобів та дорожнього руху.

2. Спеціально-кримінологічне запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом повинно включати в себе заходи соціально-економічного та організаційно-правового характеру. Соціально-економічне запобігання таким кримінальним правопорушенням має передбачати вирішення таких нагальних проблем як: 1) унормування положень, які стосуються прав та обов'язків внутрішньо переміщених осіб, шляхом удосконалення процесу підготовки та перепідготовки із метою набуття ними нових професій, а також посилення контролю за випадками дискримінації роботодавцями за будь-якими ознаками, яка виявилась у неаргументованій відмові у працевлаштуванні; 2) підвищення рівня соціального захисту дітей,

які виховуються у неповних родинах, особливо – в частині спрощення/автоматизації механізму отримання соціальної допомоги; 3) вдосконалення соціальної програми допомоги малозабезпеченим сім'ям, шляхом визначення чітких меж (розміру) такої допомоги та розробки механізму встановлення факту спільного проживання членів родини та отримання ними офіційного доходу, а також виключення із розрахунку доходу особи, яка проживає на окупованій території та не підтримує зв'язок із членами родини; 4) сприяння розвитку транспортної інфраструктури в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 5) забезпечення логістики; 6) підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості держави. Заходи організаційно-правового характеру мають передбачати: 1) внесення змін та доповнень до ст. 289 КК України, зокрема: перегляд видів покарань, які можуть бути призначені за незаконне заволодіння транспортним засобом, зокрема, якщо таке кримінальне правопорушення вчинено неповнолітніми особами; доповнення норми кваліфікуючою ознакою – вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; вирішення питання щодо доцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом кримінальним правопорушенням, що посягає на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також можливості віднесення такого діяння до кримінальних правопорушень проти власності; 2) зміну підходу до вирішення питання щодо доцільності застосування до неповнолітніх осіб звільнення від покарання та його відбування та віддання переваги за наявності підстав застосуванню мінімально репресивного покарання (це може бути реалізовано лише після доповнення санкцій ст. 289 КК України альтернативними наявним видами покарань, які можуть бути застосовані до неповнолітніх осіб); 3) удосконалення діяльності суб'єктів, повноваження яких передбачають запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

3. До віктимологічних заходів запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами доцільно віднести: 1) посилення меж кримінально-правового захисту майнових прав громадян; 2) запровадження програм, скерованих на корекцію віктимної поведінки з метою усунення факторів, які можуть спричинити вторинну віктимізацію; 3) внесення змін до програм закладів середньої освіти шляхом доповнення їх стислим курсом віктимології, а також основами правової освіти; 4) популяризація у медіа інформації щодо правил безпечної поведінки, а також найбільш типових способів вчинення кримінальних правопорушень та ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки; 5) розширення переліку послуг страхових компаній, а також кола страхових випадків, пов'язаних із рухомим майном. До індивідуально-профілактичних заходів запобігання кримінальним правопорушенням доцільно віднести: 1) удосконалення інституту відновлювального правосуддя з метою надання можливості неповнолітньому кримінальному правопорушнику відпрацювати суспільно небезпечну подію спільно із жертвою; 2) удосконалення інституту пробації, що надасть можливість забезпечити індивідуальний підхід до формування системи перевиховання неповнолітнього кримінального правопорушника; 3) удосконалити порядок обрання обов'язків, які покладає суд на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням; 4) визначення причин, факторів та чинників, які детермінували кримінально протиправну поведінку неповнолітньої особи та формування персоналізованого переліку заходів, скерованих на їх витіснення, зокрема із залученням родини та найближчого оточення (за умови, якщо вони мають позитивний вплив на дитину).



## ВИСНОВКИ

У дисертації вирішено наукове завдання, яке полягало в удосконаленні кримінологічної характеристики незаконного заволодіння транспортними засобами, яке вчиняється неповнолітньою особою, а також наданні пропозицій та рекомендацій, скерованих на удосконалення національного кримінального законодавства та кримінологічної практики щодо запобігання таким кримінальним правопорушенням в умовах звичайного та особливих правових режимів. Проведене дослідження дає підстави для таких найбільш важливих висновків.

1. Встановлено, що крізь призму соціальних факторів криміналізації та соціальної обумовленості кримінально-правової заборони відтворюється реальний об'єкт незаконного заволодіння транспортним засобом. Нормативні фактори соціальної обумовленості кримінально-правової заборони на незаконне заволодіння транспортним засобом безпосередньо пов'язані із необхідністю посилення спроможності відповідних законодавчих актів регулювати суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки. Водночас такі законодавчі акти не корелюються зі змістовним наповненням диспозиції ч. 1 ст. 289 КК України, через те, що таке кримінальне правопорушення створює лише формальні підстави вважати, що незаконне заволодіння транспортним засобом може негативно впливати на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів. Відсутність кореляції між нормою кримінального права та іншими законодавчими актами у цій сфері знижує практичну дієвість та ефективність кримінального законодавства, більше того, неправильне визначення безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення часто має наслідком визначення санкцій, неспроможних забезпечувати здатність кримінального закону запобігати суспільно небезпечним діянням.

2. Визначено, що безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є суспільні відносини, які

забезпечують безпеку дорожнього руху механічного транспорту, про що свідчить розташування норми в XI розділі Кримінального кодексу України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Водночас із урахуванням відповідної специфіки, яка полягає саме у заволодінні майном, додатковим обов'язковим об'єктом є відносини власності. Аналіз судової практики та тенденцій законотворчої роботи надали підставу для наведення додаткових аргументів на користь доктринальної позиції щодо недоцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом – кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту. На це також вказує і запропонований у проєкті нового кримінального законодавства України підхід, відповідно до якого запропоновано викрадення чужої рухомої речі вважати кримінальним правопорушенням проти власності.

Об'єктивна сторона кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України виражається у незаконному заволодінні транспортним засобом як умисне, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Водночас аналіз судової практики надав можливість виявити неоднозначне тлумачення норм кримінального законодавства, що призводить до помилок під час його застосування. Більшість проблемних питань знаходяться у площині розмежування заволодіння транспортним засобом шляхом обману та шахрайства, а також кримінального правопорушення, передбаченого ст. 191 КК України. Виходячи із конструкції ч. 4 ст. 289 КК України, констатовано, що законодавцем, фактично, не було закріплено часовий проміжок для застосування до кримінального правопорушника спеціальної підстави для звільнення від кримінальної відповідальності, передбаченої ч. 4 ст. 289 КК України, що є недоцільним та потребує уточнення.

Суб'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України є фізична осудна особа з 16 років. Суб'єктивна сторона виражається в умисній формі вини. Водночас доведено недоцільність положень

Верховного Суду (Постанова Верховного Суду від 13 січня 2022 року; справа № 521/10497/20) щодо наявності спеціальної мети незаконного заволодіння транспортним засобом, що підтверджується тим, що у п. 1 примітки до вказаної норми законодавцем передбачено, що під незаконним заволодінням транспортним засобом слід розуміти вчинене умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення транспортного засобу. Отже, окрім форми вини суб'єктивна сторона діяння, передбаченого ст. 289 КК України не має жодних додаткових ознак.

3. Аргументовано, що виходячи із конструкції ст. 289 КК України, можна підсумувати, що законодавець допускає вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом з будь-якою метою та мотивом. Судова практика свідчить про те, що відсоток таких кримінальних правопорушень вчинених з метою заволодіння транспортним засобом із подальшим його використанням у якості знаряддя кримінальних правопорушень є достатньо значним. У зв'язку із цим суди у більшості випадків не призначають додаткового покарання у виді конфіскації майна. Вказане ставить під сумнів доцільність передбачення такого покарання у санкціях ст. 289 КК України. Окреслена проблема може бути вирішена, зокрема, шляхом заміни додаткового покарання у виді конфіскації майна на штраф. Окремі питання виникають і щодо переліку основних видів покарань, передбачених за незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні. Відповідно до санкції ч. 1 ст. 289 КК України таке діяння передбачено законодавцем як нетяжкий злочин. Такий підхід не у повній мірі аргументований з точки зору меж покарання, які призначаються за протиправні діяння, які посягають на право власності та правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Тенденції судової практики свідчать про необхідність вирішувати проблему неспіврозмірної каральної політики шляхом перегляду останніх внесених змін та удосконалення санкцій шляхом приведення їх у відповідність вимогам, які ставляться до пеналізації кримінальних правопорушень.

4. Встановлено, що наразі стан незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та неповнолітніми зокрема характеризується такими особливостями: 1) не у повній мірі обґрунтований безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України призводить до ігнорування цього діяння під час формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) у переважній більшості неповнолітніми вчиняється незаконне заволодіння транспортними засобами приватної власності (96,8 %); 3) у переважній більшості неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом таємного викрадення (65,1 %); 4) незаконне заволодіння транспортними засобами складають приблизно одну четверту від загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (23,1 %), що, із урахуванням фактичного майнового характеру такого протиправного діяння створює неправдиве уявлення про значний відсоток суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху; 5) стан вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми можна вважати стабільно задовільним, що зумовлено відносно незначну кількість випадків, коли суб'єктом такого кримінального правопорушення є особа до 18 років (4,4 %). Водночас це також може бути пояснено з точки зору відсутності у неповнолітніх навичок керування транспортними засобами, що унеможливорює реалізацію кримінально протиправного умислу на вчинення діяння, передбаченого ст. 289 КК України (за відсутності співучасті).

Кримінологічні тенденції щодо кількісно-якісних параметрів незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні є такими: 1) потенційна загроза збільшення кількості латентних кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України через тимчасову окупацію окремих територій України та активні бойові дії; 2) зменшення вікової категорії неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні; 3) потенційне збільшення

кількості повторного вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом через незначну ефективність санкцій, передбачених за таке кримінальне правопорушення, що може призводити до інтенсифікації криміногенних загроз; 4) зниження якості кримінально-правової політики, зумовлене відсутністю статистичної інформації щодо вчинення таких кримінальних правопорушень особами з 14 до 16 років (ч. 1 ст. 289 КК України).

5. Доведено, що під детермінантами незаконного заволодіння неповнолітніми транспортними засобами необхідно розуміти кореляційно-причинний та умовно-наслідковий комплекс, яким обумовлено формування особи неповнолітнього кримінального правопорушника, суб'єктивної сторони, а також створення об'єктивних умов, необхідних та достатніх для виникнення кримінально протиправного умислу, спрямованого на незаконне заволодіння транспортними засобами.

6. Удосконалено типові кримінологічно значущих ознак особи неповнолітнього кримінального правопорушника, який вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом: чоловік (98,8 %), віком 16-17 років (11,5 %), має базову загальну середню освіту (64,5 %), є учнем коледжу/гімназії (42,1 %), виховується у родині з одним із батьків (38,3 %), працездатний, але не працює (29,2 %); вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (89,3 %); вчинив діяння у співучасті із дорослим (22,1 %). Характеризується незадовільним вихованням, відсутністю сформованого комплексу морально-етичних цінностей.

7. Визначено, що на сучасному етапі до загальносоціальних заходів запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами неповнолітніми особами доцільно віднести: 1) унормування сучасних заходів правового регулювання економічних відносин; 2) удосконалення напрямів забезпечення макрофінансової стабільності України в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 3) розробку комплексних стратегічних документів, скерованих на усунення детермінант злочинності, зумовлених

військовою агресією російської федерації проти України; 4) забезпечення переорієнтації національної економіки, вивчення попиту на професії та сприяння перепідготовці кадрів; 5) розвиток освітньо-виховної інфраструктури, популяризація військово-патріотичного навчання; 6) посилення соціального захисту малозабезпечених родин та родин, в яких дитину виховує один із батьків; 6) налагодження процедури комплексного дослідження автотранспортних засобів та реєстраційних документів, що їх супроводжують Експертною службою під час переоформлення транспорту; 7) перегляд положень Закону України від 20.10.1998 № 194-XIV «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» на відповідність сучасній військово-політичній ситуації та забезпечення захисту майнових прав в межах функціонування єдиної транспортної системи як взагалі, так і в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 8) забезпечення кримінологічної експертизи законодавчих та інших нормативно-правових актів у сфері безпеки транспортних засобів та дорожнього руху.

8. Доведено, що спеціально-кримінологічне запобігання незаконному заволодінню транспортним засобом повинно включати в себе заходи соціально-економічного та організаційно-правового характеру. Соціально-економічне запобігання таким кримінальним правопорушенням має передбачати вирішення таких нагальних проблем як: 1) унормування положень, які стосуються прав та обов'язків внутрішньо переміщених осіб, шляхом удосконалення процесу підготовки та перепідготовки із метою набуття ними нових професій, а також посилення контролю за випадками дискримінації роботодавцями за будь-якими ознаками, яка виявилась у неаргументованій відмові у працевлаштуванні; 2) підвищення рівня соціального захисту дітей, які виховуються у неповних родинах, особливо – в частині спрощення/автоматизації механізму отримання соціальної допомоги; 3) вдосконалення соціальної програми допомоги малозабезпеченим сім'ям, шляхом визначення чітких меж (розміру) такої допомоги та розробки механізму встановлення факту спільного проживання членів родини та

отримання ними офіційного доходу, а також виключення із розрахунку доходу особи, яка проживає на окупованій території та не підтримує зв'язок із членами родини; 4) сприяння розвитку транспортної інфраструктури в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; 5) забезпечення логістики; 6) підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості держави. Заходи організаційно-правового характеру мають передбачати: 1) внесення змін та доповнень до ст. 289 КК України, зокрема: перегляд видів покарань, які можуть бути призначені за незаконне заволодіння транспортним засобом, зокрема, якщо таке кримінальне правопорушення вчинено неповнолітніми особами; доповнення норми кваліфікуючою ознакою – вчинення незаконного заволодіння транспортними засобами в умовах дії особливого правового режиму воєнного стану; вирішення питання щодо доцільності вважати незаконне заволодіння транспортним засобом кримінальним правопорушенням, що посягає на безпеку дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також можливості віднесення такого діяння до кримінальних правопорушень проти власності; 2) зміну підходу до вирішення питання щодо доцільності застосування до неповнолітніх осіб звільнення від покарання та його відбування та віддання переваги за наявності підстав застосуванню мінімально репресивного покарання (це може бути реалізовано лише після доповнення санкцій ст. 289 КК України альтернативними наявним видами покарань, які можуть бути застосовані до неповнолітніх осіб); 3) удосконалення діяльності суб'єктів, повноваження яких передбачають запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

9. Аргументовано, що до віктимологічних заходів запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами доцільно віднести: 1) посилення меж кримінально-правового захисту майнових прав громадян; 2) запровадження програм, скерованих на корекцію віктимної поведінки з метою усунення факторів, які можуть спричинити вторинну віктимізацію; 3) внесення змін до програм закладів середньої освіти шляхом

доповнення їх стислим курсом віктимології, а також основами правової освіти; 4) популяризація у медіа інформації щодо правил безпечної поведінки, а також найбільш типових способів вчинення кримінальних правопорушень та ролі жертви у механізмі кримінально протиправної поведінки; 5) розширення переліку послуг страхових компаній, а також кола страхових випадків, пов'язаних із рухомим майном. До індивідуально-профілактичних заходів запобігання кримінальним правопорушенням доцільно віднести: 1) удосконалення інституту відновлювального правосуддя з метою надання можливості неповнолітньому кримінальному правопорушнику відпрацювати суспільно небезпечну подію спільно із жертвою; 2) удосконалення інституту пробації, що надасть можливість забезпечити індивідуальний підхід до формування системи перевиховання неповнолітнього кримінального правопорушника; 3) удосконалити порядок обрання обов'язків, які покладає суд на особу, звільнену від відбування покарання з випробуванням; 4) визначення причин, факторів та чинників, які детермінували кримінально протиправну поведінку неповнолітньої особи та формування персоналізованого переліку заходів, скерованих на їх витіснення, зокрема із залученням родини та найближчого оточення (за умови, якщо вони мають позитивний вплив на дитину).

10. Запропоновано систему змін та доповнень до національного кримінального законодавства в частині кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортними засобами та напрями удосконалення кримінологічної практики у цій частині, а саме:

– ч. 1 ст. 289 КК України викласти у такій редакції: 1. Викрадення, привласнення, вимагання транспортного засобу чи заволодіння ним шляхом шахрайства – карається...;

– ч. 4 ст. 289 КК України викласти в такій редакції: 4. Звільняється від кримінальної відповідальності судом особа, яка вперше вчинила дії, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вона до повідомлення про підозру у вчиненні нею кримінального правопорушення добровільно заявила



про це правоохоронним органам, повернула транспортний засіб власнику і повністю відшкодувала завдані збитки;

– внести зміни та доповнення до санкцій ст. 289 КК України та викласти їх таким чином: ч. 1 ст. 289 КК: карається штрафом від двох тисяч до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до трьох років; ч. 2 ст. 289 КК України: караються обмеженням волі на строк до п'яти років або позбавленням волі на той самий строк зі штрафом від двохсот п'ятдесяти до семисот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або без такого; ч. 3 ст. 289 КК України: караються позбавленням волі на строк від п'яти до восьми до років зі штрафом від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або без такого;

– доповнити ст. 289 КК України особливо кваліфікуючою ознакою – вчиненням діяння в умовах воєнного стану; передбачити, що кримінальна відповідальність за вчинення такого діяння в умовах воєнного стану настає з 14 років.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Karchevskiy M., Losych S, Germanov S. Socialization of artificial intelligence and transhumanism: legal and economic aspects. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 9 No. 1, 2023. P. 61-70.
2. Аксьонов В.В., Кожевников В.В. До проблеми встановлення факту інсценувань злочинів. *Криміналістичний вісник*. 2017. № 1. С. 117–123.
3. Бабанін С.В. Генезис кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки на транспорті. URL: <https://er.dduvs.in.ua/bitstream/123456789/3745/1/24%20%D0%91%D0%B0%D0%B1%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%BD.pdf>
4. Бабенко А.М., Конопельський В.Я., Чекмарьова І.М. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинності у прикордонних регіонах Причорномор'я материкової України : монографія. Харків: Право, 2019. 264 с.
5. Баганець О.В. Поняття й значення предмета доказування у кримінальних провадженнях про прийняття пропозиції обіцянки або одержання неправомірної вигоди службовою особою. *Форум права*. 2015. № 1. С. 18-23.
6. Балобанова Д. О. Теорія криміналізації: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Одес. нац. юрид. акад. О., 2007. 18 с.
7. Бандурка І.О. Кримінологічна характеристика особистості неповнолітнього злочинця. *Наше право*. 2014. № 6. С. 92-100.
8. Бандурка І.О. Об'єкт злочину як кримінально-правова категорія. *Право.ua*. № 2, 2015. С. 70-75.
9. Бандурка О.М. Протидія злочинності та профілактика злочинів : монографія. Харків : ХНУВС, 2011. 308 с.
10. Батиргареева В.С. Контроль та застосування санкцій як основні напрями запобігання дорожньому травматизму в Україні. URL: <https://dgu.edu.ua/files/images/pages/other/mnpz/300721.pdf>

11. Безпекове середовище. Проекти цифрової трансформації МВС. Інформаційний буклет. Міністерство внутрішніх справ України. К.: Інфоресурс, 2022. 28 с.
12. Берназ П.В. Характеристика окремих елементів системи обставин, які підлягають доказуванню під час досудового розслідування дорожньо-транспортних пригод. URL: <http://www.sulj.oduvs.od.ua/archive/2020/4/43.pdf>
13. Беспаль О.Л. Соціально-демографічні ознаки осіб, які вчинили сімейне насильство щодо дітей. *Інформація і право*. 2018. № 1. С. 159-163
14. Бесчастний В. Кримінологічний аналіз стану злочинності в Україні. URL: <http://pgr-journal.kiev.ua/archive/2017/1/40.pdf>
15. Беліков К.А., Бесчастний В.М., Семенишин М.О., Вітвіцький С.С., Алфьоров С.М., Назимко Є.С. Кримінологічні засади запобігання вуличній злочинності: монографія. К.: ВД «Дакор», 2021. 218 с.
16. Битяк О.В. Автоматична фіксація порушень Правил дорожнього руху в зарубіжних країнах: теоретичний та практичний аспекти. URL: 10.21564/2414-990X.159.267579
17. Білоус В. В. Законодавче забезпечення генетичної ідентифікації в Україні : проблеми теорії та практики криміналістики. *Право і суспільство*. 2015. № 5.2 (3). С. 216–224.
18. Біляєв В. О. Актуальні питання тактики документування злочинної діяльності підрозділами карного розшуку при проведенні опитування під час оперативного пошуку. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2013. № 2. С. 462–469.
19. Бірюков В. В. Теоретичні основи інформаційно-довідкового забезпечення розслідування злочинів : монографія. Луганськ : ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка, 2009. 664 с.
20. Благута Р. І., Мовчан А. В. Новітні технології у розслідування злочинів: сучасний стан і проблеми використання: монографія. Львів : ЛьвДУВС, 2020. 256 с.

21. Блажівський Є. Моніторинг протидії злочинності в Україні: моногр. Х.: Золота миля, 2013. 372 с.
22. Богатирьов О.Г. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинам, передбаченим ст. 286 КК України. URL: <http://apnl.dnu.in.ua/2019/32.pdf>
23. Божко С. Шляхи подолання соціально-економічних наслідків війни: ідеологічний аспект. URL: <https://ipacs.knu.ua/pages/osn/2/news/2082/files/a540b679-f535-47a2-928f-75b6bd38bd08.pdf>
24. Бондар В. С. Інформаційні засади вирішення ситуаційних завдань під час досудового розслідування кримінальних правопорушень. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка*. Сєверодонецьк : ЛДУВС, 2021. № 2021. №2 (94). С.278–299.
25. Бразалук М.Ю. Детермінанти рецидивної злочинності серед неповнолітніх. URL: <https://elar.naiu.kiev.ua/server/api/core/bitstreams/c6c2e36c-39e8-417e-bcc7-82cfa69953c7/content>
26. Британська О.В. Поняття, напрями та заходи запобігання злочинності неповнолітніх в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 5. С. 292–294.
27. Веселов М. Ю. Типологія як засіб удосконалення правового регулювання адміністративно-правових режимів. *Юридичний науковий електронний журнал: електронне наукове фахове видання*. 2018. № 1. С. 62–65.
28. Веселов М. Ю., Андрух К. М. Юридична відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння: міжнародний досвід. *Партнерство та взаємодія підрозділів системи МВС з органами державної влади та громадськістю: Матеріали наукової конф. Молодих вчених (м. Кривий Ріг, 17 листоп. 2021 р.,)*. Кривий Ріг. 2021. С. 112-115.

29. Веселов М. Ю., Маслянюк С. В. Проблеми здійснення примусового відчуження транспортних засобів за правопорушення, пов'язані з керуванням у стані сп'яніння в умовах правового режиму воєнного стану. *Правова держава*. 2022. № 46. С. 51–61.

30. Веселов М. Ю., Нестеренко О. М., Маслянюк С. В. Проблеми юридичної визначеності при розгляді судами справ про адміністративні правопорушення, пов'язані з керуванням транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння. *Правовий часопис Донбасу*. № 2(79). С. 48–57.

31. Веселов М. Ю., Шелудяков Р. С. Якою бути юридичній відповідальності за керування транспортними засобами в стані сп'яніння? *Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка*. 2020. Вип. 3 (91). С. 78–88.

32. Виговський Д. До питання використання термінів «особа злочинця» та «особистість злочинця» в кримінології. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1562394>.

33. Вирок Андрушівського районного суду Житомирської області від 03.11.2015 року (справа №: 272/347/15-к, провадження № 1-кп/272/28/15). URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/53334923>

34. Вирок Вільногірського міського суду Дніпропетровської області від 28 лютого 2024 року (справа № 174/65/24). URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/117319203>

35. Вирок Вінницького міського суду Вінницької області від 26.10.2023 (справа № 127/23032/23). URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/114480642>

36. Вирок Городнянського районного суду Чернігівської області від 25.12.2023 року (справа № 732/769/23). URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/115924340>

37. Вирок Диканського районного суду Полтавської області від 07 травня 2024 року (справа № 529/364/24). URL: <https://reestr.court.gov.ua/Review/118896743>

38. Вирок Жмеринського міськрайонного суду Вінницької області від 29.02.2024 р. (справа № 130/2010/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/117431405>
39. Вирок Калинівського районного суду Вінницької області від 13 грудня 2022 року (справа № 132/2003/22). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107890967>
40. Вирок Крижопільського районного суду Вінницької області від 06 грудня 2023 року (справа № 134/2143/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115519985>
41. Вирок Новоархангельського районного суду Кіровоградської області від 24.06.2024 (справа № 394/418/24). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119916128>
42. Вирок Первомайського міськрайонного суду Миколаївської області від 26.12.2023 р. (справа № 484/3019/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115923572>
43. Вирок Сихівського районного суду міста Львова від 20.12.2023 (справа № 464/4559/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/115768989>
44. Вирок Сторожинецького районного суду від 18 червня 2024 року (справа № 723/4232/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119863077>
45. Вирок Тарутинського районного суду Одеської області від 29 квітня 2024 року (справа № 515/2013/23). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/118676645>
46. Вісник ВСУ. 2003. № 6. С. 17–18.
47. Германов С.А. Віктимологічні детермінанти незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми в Україні. Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Кропивницький, 19 квітня 2024 року). Кропивницький: ДонДУВС, 2024. С. 1033-1036.

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

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

50. Германов С.А. Соціально-демографічні ознаки особи неповнолітнього, який вчинив незаконне заволодіння транспортним засобом. Актуальні питання розвитку юридичної науки в період воєнного стану : Міжнародна науково-практична конференція. Науково-дослідний інститут публічного права, 17 травня 2024 р. – Львів – Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 196-199.

51. Германов С.А. Соціально-економічні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. № 2. 2023. С. 144-149.

52. Германов С.А. Стан кримінально протиправної діяльності неповнолітніх в частині незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії: збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 року). Кропивницький, 2022. С. 492-495.

53. Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика): навч. посібн. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с.

54. Голіна В.В. Суб'єкт запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням: поняття, ознаки, класифікація, практичне значення. *Вісник Асоціації кримінального права України*. 2023, № 2(20). С. 231-248.

55. Головкін Б. Загальна характеристика детермінантів злочинності в Україні. *Форум права*. 2014. № 1. С. 106–111.

56. Головкін Б.М. Віктимізація населення в Україні: стан, детермінанти, запобігання. *Теорія і практика правознавства*. Вип. 2 (6). 2014. С. 1–11.

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

58. Горностаї А.В. Питання законодавчого неврегулювання відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного або надзвичайного стану. URL: [https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2023/06/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%84\\_%D0%9A%D1%80%D0%B8%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE\\_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B2%D1%96\\_%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D1%96\\_%D0%9F%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE\\_2022.pdf](https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2023/06/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%84_%D0%9A%D1%80%D0%B8%D0%BC%D1%96%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B2%D1%96_%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D1%96_%D0%9F%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE_2022.pdf)

59. Горшков Д. В. Незаконне заволодіння транспортними засобами: кримінологічна характеристика та запобігання : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. Харк. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2016. 241 с.

60. Грищук В.К. Соціальна цінність закону про кримінальну відповідальність. *Соціальна функція кримінального права: проблеми наукового забезпечення, законотворення та правозастосування* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф., 12–13 жовт. 2016 р. / редкол.: В. Я. Тацій (голов. ред.), В. І. Борисов (заст. голов. ред.) та ін. Х. : Право, 2016. С. 38-43.

61. Гузоватий О. І. Кримінальна відповідальність за незаконне збагачення (порівняльне дослідження): дис.. к.ю.н. ; спеціальність 12.00.08. – Дніпро: ДДУВС, 2016. 273 с.



62. Гусаров С.М. Роль і вплив державних органів на безпеку дорожнього руху в Україні. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/187222595.pdf>
63. Гуторова Н.О., Пономаренко Ю.А. Пеналізація злочинів як напрямок кримінально-правової політики. URL: [https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/6113/1/Gutorova\\_Ponomarenko\\_32-49.pdf](https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/6113/1/Gutorova_Ponomarenko_32-49.pdf)
64. Давидова Н.В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні: дис.кандидата юр. наук: 12.00.07. Дніпро, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2019. 216 с.
65. Данилевський А.О., Данилевська Ю.О. Незаконне заволодіння транспортним засобом в умовах воєнного стану. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. Випуск 2 (6). 2024. С. 16-23
66. Данильченко Ю.Б. Особливості детермінації порушення чинних на транспорті правил в Україні. URL: [https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag\\_file/280-283\\_20.pdf](https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/280-283_20.pdf)
67. Даньшин І. М. Проблеми детермінації злочинності. *Вісн. Акад. прав. наук України*. 1995. № 2. С. 115-123.
68. Дудоров О.О., Дудорова К.Б. Незаконне заволодіння транспортним засобом: проблеми кваліфікації та вдосконалення кримінального закону. URL: [http://sej.org.ua/2\\_2020/82.pdf](http://sej.org.ua/2_2020/82.pdf)
69. Дудоров О.О., Ємельяненко В.В., Мовчан Р.О. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння транспортним засобом: аналіз законодавчих новел. URL: <https://r.donnu.edu.ua/bitstream/123456789/2611/1/21.pdf>
70. Дудоров О.О., Комарницький М.В., Калмиков Д.О. Кримінальна відповідальність за незаконне видобування корисних копалин в Україні: монографія / за ред. О.О. Дудорова, В.М. Комарницького. Суми : РВВ ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка, 2016. 567 с.

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

72. Забарний М.М. Кримінологічний аналіз особи неповнолітнього злочинця. URL: [http://www.lsej.org.ua/10\\_2021/113.pdf](http://www.lsej.org.ua/10_2021/113.pdf)

73. Закон України «Про державну соціальну допомогу малозабезпеченим сім'ям» від 01.06.2000 № 1768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1768-14#Text>

74. Закон України від 03.09.2020 № 875-IX «Про внесення змін до статті 289 Кримінального кодексу України щодо протидії незаконному заволодінню транспортним засобом». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-20#n5>

75. Закон України від 15.04.2008 № 270-VI «Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/270-17#Text>

76. Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII «Про дорожній рух». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

77. Закон України від 05.02.2015 № 160-VIII «Про пробацію». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/160-19#Text>

78. Закон України від 20.10.1998 № 194-XIV «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>

79. Закон України від 24.08.2023 № 3354-IX «Про правотворчу діяльність». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3354-20#Text>

80. Звернення Верховної Ради України до держав - членів Європейського Союзу та інституцій Європейського Союзу щодо підтримки відкриття переговорів про вступ України до Європейського Союзу. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3512-20#Text>

81. Іванін В. Яким був 2022 рік для практики кримінального права? URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/yakim-buv-2022-rik-dlya-praktiki-kriminalnogo-prava.html>
82. Інформаційний лист «Про практику здійснення судами кримінального провадження щодо неповнолітніх». URL: [https://zib.com.ua/ua/print/127476-list\\_vssu\\_vid\\_16012017\\_223-6604-17\\_pro\\_praktiku\\_zdiysnennya\\_.html](https://zib.com.ua/ua/print/127476-list_vssu_vid_16012017_223-6604-17_pro_praktiku_zdiysnennya_.html)
83. Колб С.О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами в Україні : дис. канд. юр. наук : 12.00.08. Київ, 2016. 263 с.
84. Колич О.І. Соціальна ефективність права та її чинники. URL: [http://lsej.org.ua/10\\_2021/7.pdf](http://lsej.org.ua/10_2021/7.pdf)
85. Комплексний стратегічний план реформування органів правопорядку як частини сектору безпеки і оборони України на 2023 – 2027 роки, схвалений Указом Президента України від 11 травня 2023 року № 273/2023. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/2732023-46733>
86. Концепція національної системи стійкості, затверджена Указом Президента від 27 вересня 2021 року № 479/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/479/2021#n11>
87. Коржанський С. Й., Мисливий В. А. Кваліфікація автотранспортних злочинів К.: Юрінком, 1996. 80 с.
88. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
89. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>
90. Кримінологія: підручник / В. В. Голіна, Б. М. Головкін, М. Ю. Валуйська та ін.; за ред. В. В. Голіни, Б. М. Головкіна. Х.: Право, 2014. 440 с.
91. Кулінченко О.С Розвиток транспортної інфраструктури міста з урахуванням соціального аспекту. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/472389.pdf>

92. Курс кримінології: Загальна частина: підручник: у 2 кн. / О. М. Джу́жа, П. П. Михайленко, О. Г. Кулик та ін.; за заг. ред. О. М. Джу́жи. Київ: Юрінком Інтер, 2001. 352 с.
93. Курс кримінології: Особлива частина: Підручник: У 2 кн. / М.В. Корнієнко, Б.В. Романюк, І.М. Мельник та ін.; За заг.ред. О.М.Джу́жи.- К.: Юрінком Інтер, 2001. 480 с.
94. Левицька Л.В. Якість кримінального закону України як показник ефективності кодифікації законодавства. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/13979/04Levitska.pdf?sequence=1>
95. Лісниченко С.В., Козлюк М.В. Соціально-економічні чинники криміногенної ситуації в Україні в умовах воєнного стану. URL: [http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/22879/Збірник\\_Вивчення%20криміногенної%20ситуації%20в%20Україні%20та%20прогнозування%20її%20Оподальшої%20динаміки.pdf?sequence=2&isAllowed=y](http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/22879/Збірник_Вивчення%20криміногенної%20ситуації%20в%20Україні%20та%20прогнозування%20її%20Оподальшої%20динаміки.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
96. Лук'яненко С.В. Система чинників формування особистості злочинця. URL: <https://vca.univd.edu.ua/index.php/vca/article/view/79/71>
97. Мадай К. Детермінанти корупційної злочинності та можливості протидії їй. *Новітні кримінально-правові дослідження – 2020*: Альманах наукових праць. Миколаїв: Миколаївський інститут права Національного університету «Одеська юридична академія», 2020. С.234-240.
98. Малишев К.В., Хробуст О.О. Особливості правоохоронної діяльності в зарубіжних країнах. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: Державне управління. 2020. Том 31 (70). № 5. С. 143-150.
99. Маслова Н.Г. Діяльність правоохоронних органів України у сфері запобігання кримінальному радикалізму. URL: [http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2019/6\\_2019/part\\_1/12.pdf](http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2019/6_2019/part_1/12.pdf)
100. Медицький І.Б. Вплив соціальних факторів на злочинність в умовах становлення незалежної Української держави. м. Івано-Франківськ, 2007. 214 с.

101. Мельниченко А.М. Досвід Великобританії щодо протидії організованій злочинності та можливості його використання в українських реаліях. *Актуальні проблеми правового забезпечення протидії злочинності*. Харків, 2020. С. 65-67
102. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. *Право України*. 2015. № 5. С. 81–85.
103. Микулець В.Ю. Інформаційно-правове забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: суть та значення. URL: <https://lj.oa.edu.ua/articles/2014/n2/14mvystz.pdf>
104. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Дніпропетровськ, 2004. 308 с.
105. Мікіш А.С. Стан і тенденції злочинів, пов'язаних з порушенням безпеки дорожнього руху або експлуатації транспортних засобів в умовах воєнного стану, та їх розслідування. URL: [http://elar.naiau.kiev.ua/bitstream/123456789/22633/1/Кримінологія\\_24.11.2022\\_РЕД%201\\_ВЕРСТКА\\_p175-179.pdf](http://elar.naiau.kiev.ua/bitstream/123456789/22633/1/Кримінологія_24.11.2022_РЕД%201_ВЕРСТКА_p175-179.pdf)
106. Мозоль С.А. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами. *Юридична наука*. № 3 (105). 2020. С. 52-60
107. Мозоль С.А., Гуцуляк М.Я. Запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. URL: <http://www.nvppp.in.ua/vip/2022/3/40.pdf>
108. Мойсюк О. М. Віктимологічна профілактика порушень правил безпеки дорожнього руху (ст. 215 КК України): автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Нац. акад. внутр. справ України. Київ, 1999. 19 с.
109. Назимко Є. Покарання неповнолітніх: аналіз та моделювання подальших змін і доповнень до розділу XV Загальної частини Кримінального кодексу України. *Віче: Громадсько-політичний журнал*. 2013. №2. С. 16–19.
110. Назимко Є. Покарання як категорія наук кримінально-правового циклу. *Юридична Україна*. 2011. №4. С. 82–87.

111. Назимко Є. С., Андріяшевська М. С. Система та значення функцій ювенальної віктимології. *Правовий часопис Донбасу*. 2018. № 1. С. 146–152.
112. Назимко Є. С., Андріяшевська М. С., Тіточка Т. І. Ювенальна віктимологія: теоретико–правова модель : монографія. Запоріжжя : Гельветика, 2021. 208 с.
113. Назимко Є. С., Тіточка Т. І. Запобігання формуванню ювенальної віктимності. Правове забезпечення публічної безпеки громад: досвід України та країн Європейського Союзу : монографія / за заг. ред. А. Г. Бобкової, А. М. Захарченка. Рига, Латвія : Baltija Publishing, 2021. С. 114–130.
114. Назимко Є.С. Відкритість як ознака інституту покарання неповнолітніх: сутність та методологічне значення. *Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності*. 2013. №2. С. 19–29.
115. Назимко Є.С. Встановлення основних етапів розвитку інституту покарання за допомогою використання історично–ретроспективного методу пізнання. *Наше право*. 2011. № 2, ч. 1. С. 30–34.
116. Назимко Є.С. Дослідження інституту покарання неповнолітніх: обґрунтування необхідності та основні напрями. *Митна справа*. 2012. №6. Ч.2, Кн. 1. С. 139–144.
117. Назимко Є.С. Зарубіжний досвід кримінально–правової регламентації інституту покарання неповнолітніх : монографія. К.: КНТ, 2015. 368 с.
118. Назимко Є.С. Змістовно–характерні риси міжнародно–правових стандартів застосування покарання до неповнолітніх. *Право.иа*. 2015. №1. С. 113–123.
119. Назимко Є.С. Інститут покарання неповнолітніх у кримінальному праві України (нарис з методології дослідження) : монографія. Донецький юридичний інститут МВС України. Донецьк: Вид–во «Ноулідж» (Донецьке відділення), 2014. 370 с.
120. Назимко Є.С. Покарання за злочини, вчинені спільно з дітьми: проблеми нормативно-правового регулювання та практики його застосування.

Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). № 2 (30). 2013. С. 161-169.

121. Назимко Є.С., Пилипенко Є.О., Лосич С.В., Печук І.С. Кримінальна відповідальність за злочини у сфері безпеки дорожнього руху: навчальний посібник. Донецьк: «Цифрова типографія», 2013. 178 с.

122. Назимко Є.С., Пономарьова Т.І., Лосич С.В., Павліченко В.М. Особливості здійснення правоохоронної діяльності на деокупованих територіях : навч. посіб. Київ: Алерта, 2024. 242 с.

123. Настанова з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах ДСНС України, затвердженої Наказом Державної служби України з надзвичайних ситуацій від 27.06.2013 № 432. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0432388-13#Text>

124. НБУ – про поступову активізацію економіки в тилкових та звільнених регіонах України. FINBALANCE. Фінанси та економіка. URL: <https://cutt.ly/ICkguFL>

125. Нестерова І.А., Софілканич О.В. Кримінологічний портрет особи, яка вчиняє кримінальні правопорушення у сфері надання туристичних послуг. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/51624/1/267674-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-617563-1-10-20221122.pdf>

126. Орлов Ю., Миронюк Д. Кримінологічний моніторинг ефективності правового регулювання як інструмент протидії злочинності. Вісник Кримінологічної асоціації України. 2014. № 6. URL: [http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/654/kriminologichniy\\_monitoring\\_efektivnosti\\_pravovogo\\_regulyuvannya\\_yak\\_instrument\\_protidiyi\\_zlochinnosti.pdf?sequence=2&isAllowed=y](http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/654/kriminologichniy_monitoring_efektivnosti_pravovogo_regulyuvannya_yak_instrument_protidiyi_zlochinnosti.pdf?sequence=2&isAllowed=y).

127. Орлов Ю.В. Кримінологічні фактори криміналізації суспільно небезпечних діянь: методологічні засади дослідження. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/3ace5452-0e5b-46ab-89b3-9e915ab71900/content>

128. Орловська Н.А. Деякі питання побудови кримінально-правових санкцій у контексті процесів криміналізації та пеналізації. URL: <http://www.apdp.in.ua/v57/87.pdf>

129. Оробець К.М. Кримінальні правопорушення, вчинені в умовах воєнного стану: суспільна небезпечність та законодавче закріплення. URL: <http://baltijapublishing.lv/omp/index.php/bp/catalog/download/237/6374/13410-1?inline=1>

130. Осадчий В.І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194-201

131. Особливості встановлення осіб, які вчиняють незаконні заволодіння транспортними засобами: навч. посібник / О.Л. Христов, Ю.В. Христова, О.О. Літун. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 80 с.

132. Офіс Генерального прокурора. Статистика. URL: <https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2>

133. Пакліна Т.О. Особистісні детермінанти вчинення кримінальних правопорушень через необережність. URL: [http://jes.nuoua.od.ua/archive/3\\_2016/23.pdf](http://jes.nuoua.od.ua/archive/3_2016/23.pdf)

134. Патрелюк Д.А. Розслідування незаконних заволодінь транспортними засобами, вчинених неповнолітніми: монографія. Д. : Лопатніков С. Г., 2012. 221 с.

135. Пащенко О. О. Соціальна обумовленість закону про кримінальну відповідальність : монографія. Харків: Юрайт, 2018. 446 с.

136. Пащенко О.О. Місце нормативних факторів в системі обставин, що визначають соціальну обумовленість закону про кримінальну відповідальність.

URL:<https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/4923/1/%D0%9C%D0%86%D0%A1%D0%A6%D0%95%20%D0%9D%D0%9E%D0%A0%D0%9C%D0%90%D0%A2%D0%98%D0%92%D0%9D%D0%98%D0%A5%20%D0%A4%D0%9>



0%D0%9A%D0%A2%D0%9E%D0%A0%D0%86%D0%92%20%D0%92%20%D0%A1%D0%98%D0%A1%D0%A2%D0%95%D0%9C%D0%86%20%D0%9E%D0%91%D0%A1%D0%A2%D0%90%D0%92%D0%98%D0%9D.pdf

137. Пащенко О.О. Системно-правова несуперечливість кримінально-правових норм. *Правова доктрина – основа формування правової системи держави*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 20-річчю Нац. акад. прав. наук України та обговоренню п'ятитомної монографії «Правова доктрина України» (м. Харків, 20–21 листоп. 2013 р.) / редкол.: В.Я. Тацій, О.В. Петришин, В.П. Тихий та ін. Х.: Право, 2013. С. 697–699.

138. Пащенко О.О. Суспільна корисність кримінально-правових норм. *Вісник ЛДУВС ім. Е.О. Дідоренка*. 2017. № 1 (77). С. 71–81

139. Пиріг І. В. Місце криміналістичної експертизи в загальній класифікації судових експертиз. *Актуальні проблеми правоохоронної діяльності*: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конференції (Севеодонецьк, 23 груд. 2016 р.) / упоряд. В. С. Бондар, М. В. Кривонос. Севеодонецьк: Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е. О. Дідоренка. С. 246–249.

140. Пиріг І.В. Організація і тактика проведення огляду місця події в сучасних умовах розвитку науки і техніки. *Криміналістичний вісник*. № 2 (32), 2019. С. 30–37

141. Пиріг І.В. Теоретико-прикладні проблеми експертного забезпечення досудового розслідування: монографія. Дніпропетровськ: Дніпропетров. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД. 2015. 454 с.

142. Піддубна А. В. Деякі аспекти запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту. *Право і суспільство*. 2011. № 4. С. 132–136.

143. Пілюков Ю., Петришин І. Сучасний стан міжнародного співробітництва при здійсненні судово-експертної діяльності у сфері захисту суспільної моралі. URL: <http://dspace.tnpu.edu.ua/bitstream/123456789/9464/1/49Pilyukov.pdf>

144. Плавич В.П. Правове регулювання ринкових економічних відносин. URL: <http://pd.onu.edu.ua/article/view/216594/216618>
145. Плужнік О. І. Кримінальне право України. Особлива частина. (Конспект лекцій) : навч. посіб. Одеса : ОДУВС, 2013. 336 с.
146. Полтава К. О. Застосування заходів загальносоціального та спеціальнокримінологічного запобігання автотранспортній злочинності. URL: <http://tlaw.nlu.edu.ua>
147. Полтава К.О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 183–187
148. Пономарьова Т. І. Міжнародне законодавство з питань звільнення неповнолітніх від покарання та його відбування: сучасний стан та перспективи розвитку. *Актуальні проблеми розслідування злочинів*. Збірник тез доповідей III Всеукраїнської науково–практичної конференції (Київ, 1 липня 2014 року). Київ: КНАВС, 2014. С. 277–279.
149. Пономарьова Т. І. Теоретико–прикладні засади становлення та розвитку ювенальної віктимології в Україні : монографія / за заг. ред. Є. С. Назимка. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2022. 368 с.
150. Пономарьова Т.І. Застосування примусових заходів виховного характеру до неповнолітніх: проблемні питання та шляхи їх вирішення. *Вісник Кримінологічної асоціації України: збірник наукових праць*. 2014. №7. С. 195–203.
151. Пономарьова Т.І. Звільнення від покарання із направленням неповнолітнього до спеціальної навчально–виховної установи для дітей і підлітків. *Актуальні проблеми кримінального права та кримінології у світлі реформування кримінальної юстиції*: збірник матеріалів Міжнародної науково–практичної конференції 22 травня 2015 року. Харківський національний ун–т внутрішніх справ: ХНУВС, 2015. С. 82–84.
152. Порядок надання допомоги на проживання внутрішньо переміщеним особам, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 20 березня 2022 р. № 332 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України

від 11 липня 2023 р. № 709). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/332-2022-п#Text>

153. Постанова Верховного Суду від 10 вересня 2020 року (справа № 195/122/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91571986>

154. Постанова Верховного Суду від 10 травня 2023 року у справі № 761/22937/18 (провадження № 61-4932св22). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110849680>

155. Постанова Верховного Суду від 13 січня 2022 року (справа № 521/10497/20). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102562891>

156. Постанова Верховного Суду від 15 лютого 2022 року (справа № 204/484/19). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103402802>

157. Постанова Верховного Суду від 17.12.2019 р. у справі № 465/5005/15-к (провадження № 51-1230 км19). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/86505822>.

158. Постанова Верховного Суду від 18 серпня 2021 року (справа № 662/937/17). URL: [https://reyestr.court.gov.ua/Review/99123668?fbclid=IwAR2F\\_8V9I2OieQ2NQ43D0NidMv2SQw5lGPFxgg3SXcyfWII4kLKtZAMNNk8](https://reyestr.court.gov.ua/Review/99123668?fbclid=IwAR2F_8V9I2OieQ2NQ43D0NidMv2SQw5lGPFxgg3SXcyfWII4kLKtZAMNNk8)

159. Постанова Верховного Суду від 2 грудня 2021 року (справа № 742/2146/20). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/101712316>

160. Постанова Верховного Суду від 21 січня 2020 року (справа № 754/17019/17). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87365803>

161. Постанова Верховного Суду від 28.04.2020 р. у справі № 133/2968/18 провадження № 51- 5223км19. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/89006210>

162. Постанова Верховного Суду від 5 березня 2020 року (справа № 755/16101/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/88232446>

163. Постанова Верховного Суду від 9 жовтня 2018 року (справа № 688/1744/16-к). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/77088395>

164. Постанова Об'єднаної палати Касаційного кримінального суду Верховного Суду від 15 січня 2024 року (справа № 722/594/22). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/116446106>

165. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text>

166. Постанова Судової палати у кримінальних справах Верховного Суду України від 21 січня 2016 року (справа 5-365кц15). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/55315147>

167. Постанови Верховного Суду: від 20.02.2018 р. у справі № 154/2423/16 (провадження № 51-54км18). URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/72378219>; від 07.11.2018 р. у справі № 418/689/16-к (провадження № 51-6610км18). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/77720745>; від 10.09.2020 р. у справі № 195/122/16-к (провадження № 51-2101км20). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/91571986>

168. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до статей 190 та 289 Кримінального кодексу України щодо посилення відповідальності за вчинення злочинів в умовах воєнного та надзвичайного стану». URL: <blob:https://itd.rada.gov.ua/c56a7b44-4e14-49af-a863-b49df2fdc1ee>

169. Правила експлуатації колісних транспортних засобів, затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 26.07.2013 № 550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1453-13#Text>

170. Практика судів України з кримінальних справ (2009–2011). Вид. 2-е, доповн. / Укладач В. І. Тютюгін; За заг. ред.. В. Я. Тація. Харків: Одиссей, 2012. С. 111–117

171. Програма навчальної дисципліни «Кримінальне право України» для вищ. навч. закл. за спец. 7.060101 «Правознавство» / за ред. В. Я. Тація. Харків: Нац. юрид. акад. України, 2002. 77 с.

172. Профілактика злочинів : підруч. / за заг. ред. доктора юрид. наук, проф. О. М. Джужи. К. : Атіка, 2011. 720 с.

173. Рогожин А., Страхов М., Гончаренко В. та ін. Історія держави і права України. Ч. 1: Підручник для юрид. вищих навч. закладів і фак.: у 2 ч. Київ, 1996. 368 с.

174. Свірін М. О. Запобігання органами внутрішніх справ незаконному заволодінню транспортними засобами : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. К., 2010. 227 с.

175. Семенишин М.О. Віктимологічні аспекти незаконного заволодіння транспортними засобами. URL: <https://dspace.oduvs.edu.ua/server/api/core/bitstreams/5503c341-b96a-4fee-8008-46b1bd486a12/content>

176. Семенишин М.О. Віктимологічні заходи запобігання корисливо-насильницьким злочинам в Україні. URL: [https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/2021/02/97-\\_Semenyshyn.pdf](https://ep.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/2021/02/97-_Semenyshyn.pdf)

177. Семенишин М.О. Запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами як об'єкт кримінологічного дослідження. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2020/4/60.pdf>

178. Семенишин М.О. Поняття особи, яка вчиняє корисливо-насильницькі злочини. URL: [https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag\\_file/150-155\\_12.pdf](https://ibn.idsi.md/sites/default/files/imag_file/150-155_12.pdf)

179. Ситник Г. Атрибути проблемного поля дослідження наслідків російсько-української війни. URL: <https://ipacs.knu.ua/pages/osn/2/news/2082/files/a540b679-f535-47a2-928f-75b6bd38bd08.pdf>

180. Скибіцький В.А. Історичні аспекти та порівняльна характеристика законодавства України та зарубіжних країн щодо кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом. Львівська комерційна академія. Науковий вісник Львівської комерційної академії. Серія юридична : зб. наук. пр. Львів. комерц. акад. Львів : ТзОВ "Камула", 2015. Вип. 2. С. 252-267.

181. Справа «Куроченко та Золотухін проти України». (Заяви № 20936/16 та № 53257/16). URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974\\_g12#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/974_g12#Text)

182. Стратегія забезпечення національної безпеки, затвердженої Указом Президента України від 16 лютого 2022 року № 56/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/56/2022#Text>

183. Судова статистика. URL: [https://court.gov.ua/inshe/sudova\\_statystyka/](https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/)

184. Туляков В. О. Вчення про жертву злочину: соціально-правові основи : автореф. . дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.08 . Одеса, 2001. 36 с.

185. Тютюгін В.І. Конфіскація майна як вид покарання. *Вісник Асоціації кримінального права України*, 2022, № 1(17). С. 213-226

186. Указ Президента України «Про додаткові заходи щодо посилення соціального захисту багатодітних і неповних сімей» від 30.12.2000 № 1396/2000. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1396/2000#Text>

187. Україна – 2030. стратегія зміни майбутнього. URL: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-12/ukraine-2030-1.pdf>

188. Федосова О.В., Соломатіна О.С. Сучасний стан та основні тенденції незаконного заволодіння транспортними засобами, вчиненого неповнолітніми. URL: <https://dspace.univd.edu.ua/server/api/core/bitstreams/5b84b186-e86c-42f4-b1a5-bb83dadca00f/content>

189. Христич І. Латентність правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні. URL: <https://www.publichne-pravo.com.ua/files/48/21.pdf>

190. Шрамко С.С., Калініна А.В. Злочинність в Україні: яка вона є під час війни і якою може бути у післявоєнний час? *Питання боротьби зі злочинністю*. Випуск 44. 2022. С. 98-106

191. Щупаківський Р. В. Кримінальна відповідальність за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом: монографія. К.: Атіка, 2007. 160 с.

192. Юрченко О. Щодо питання віктимологічного запобігання злочинності неповнолітніх. URL: [https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/5291/1/Jyrchenko\\_214.pdf](https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/5291/1/Jyrchenko_214.pdf)

## ДОДАТКИ

### Додаток А

#### Акти впровадження

МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Перший проректор

доктор юридичних наук, професор

**Єгор НАЗИМКО**

2024 р.



**впровадження результатів дисертаційного дослідження  
в освітній процес Донецького державного університету внутрішніх справ**

1. Комісія у складі:

Голова комісії: Ганна БУГА, начальник відділу організації наукової роботи, доктор юридичних наук, доцент

Члени комісії: 1. Ольга ГАПОНЮК, начальник навчально-методичного відділу, кандидат економічних наук, доцент  
2. Андрій ЗАХАРЧЕНКО, завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад факультету № 2 Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор.  
3. Юлія ДАНИЛЕВСЬКА, завідувач докторантури, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

2. Комісія встановила:

Результати дисертаційного дослідження Германова Сергія Андрійовича на тему: «Кримінологічна характеристика та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми» використовуються в освітньому процесі Донецького державного університету внутрішніх справ при викладанні навчальних дисциплін «Кримінологія», «Кримінальне право», а також при підготовці лекцій і навчальних посібників із цих дисциплін. Зокрема в частині:



– кримінологічних тенденцій щодо негативної зміни кількісно-якісних параметрів незаконного заволодіння транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми в Україні, зумовлених такими факторами: 1) потенційна загроза збільшення кількості латентних кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України через тимчасову окупацію окремих територій України та активні бойові дії; 2) зменшення вікової категорії



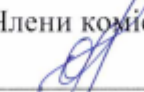

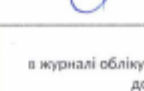
неповнолітніх осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом в Україні; 3) потенційне збільшення кількості повторного вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом через незначну ефективність та безальтернативність санкцій, передбачених за таке кримінальне правопорушення, що може призводити до інтенсифікації криміногенних загроз; 4) зниження якості кримінально-правової політики, зумовлене відсутністю статистичної інформації щодо вчинення таких кримінальних правопорушень особами з 14 до 16 років (ч. 1 ст. 289 КК України);

– типових кримінологічно значущих ознак особи неповнолітнього кримінального правопорушника, який вчиняє незаконне заволодіння транспортним засобом: чоловік (98,8 %), віком 16-17 років (11,5 %), має базову загальну середню освіту (64,5 %), є учнем коледжу/гімназії (42,1 %), виховується у родині з одним із батьків (38,3 %), працездатний, але не працює (29,2 %); вчинив кримінальне правопорушення у тверезому стані (89,3 %); вчинив діяння у співучасті із дорослим (22,1 %). Характеризується незадовільним вихованням, відсутністю сформованого комплексу морально-етичних цінностей;

– типології жертв незаконного заволодіння транспортними засобами, вчиненого неповнолітніми: 1) пасивний тип – жертви, які зумовили вчинення кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України ігноруванням правил безпечної поведінки та захисту особистого майна; 2) умовно-пасивний – жертви, які забезпечили безпеку транспортного засобу, але за певних обставин на передкримінальній стадії їх проігнорували; 3) випадковий тип – жертви, які здійснили всі заходи, спрямовані на забезпечення безпеки транспортного засобу, але кримінальне правопорушення відбулось поза межами їх віктимної поведінки.

Декан факультету  
  
 Ольга КОВАЛЬОВА  
 Завідувач кафедри  
  
 Андрій УДОД

Голова комісії:  
  
 Ганна БУГА

Члени комісії:  
  
 Ольга ГАПОНІУК  
  
 Андрій ЗАХАРЧЕНКО  
  
 Юлія ДАНИЛЕВСЬКА

<p><b>ЗАРЕЄСТРОВАНО</b>          в журналі обліку актів впровадження результатів наукових досліджень в освітній процес          Донецького державного університету внутрішніх справ          « <u>04</u> » <u>липень</u> 20<u>24</u>р.          Науковий співробітник ВОНР   <u>Буга ТС</u>          (підпис, прізвище)</p>
---

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Перший проректор

доктор юридичних наук, професор

Єгор НАЗИМКО



\_\_\_\_\_ 2024 р.

**АКТ**

**впровадження результатів дисертаційного дослідження  
в науково-дослідну діяльність Донецького державного університету  
внутрішніх справ**

1. Комісія у складі:

Голова комісії:

Ганна БУГА, начальник відділу організації наукової роботи, доктор юридичних наук, доцент

Члени комісії: 1. Андрій ЗАХАРЧЕНКО, завідувач науково-дослідної лабораторії публічної безпеки громад, доктор юридичних наук, професор

2. Тетяна ПОНОМАРЬОВА, завідувач науково-дослідної лабораторії з проблем запобігання кримінальним правопорушенням, доктор юридичних наук, старший дослідник

3. Юлія ДАНИЛЕВСЬКА, завідувач докторантури, кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник

2. Комісія встановила:

Результати дисертаційного дослідження Германова Сергія Андрійовича на тему: «Кримінологічна характеристика та запобігання незаконному заволодінню транспортними засобами, що вчиняються неповнолітніми» використовуються в науково-дослідній діяльності Донецького державного університету внутрішніх справ під час проведення кримінологічних та кримінально-правових досліджень.

У науково-дослідній роботі Донецького державного університету внутрішніх справ використовуються положення щодо:

– аргументів на користь позиції щодо приведення у відповідність ст. 289 КК України більшості норм, якими встановлено кримінальну відповідальність за кримінальні правопорушення проти власності шляхом

визначення кваліфікуючою ознакою вчинення такого діяння в умовах воєнного стану;

– характеристики стану незаконного заволодіння транспортними засобами взагалі та неповнолітніми зокрема, яка визначається такими особливостями: 1) не у повній мірі обґрунтований безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 289 КК України призводить до ігнорування цього діяння під час формування стратегії запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 2) у переважній більшості неповнолітніми вчиняється незаконне заволодіння транспортними засобами приватної власності (96,8 %); 3) у переважній більшості неповнолітні вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом таємного викрадення (65,1 %); 4) незаконне заволодіння транспортними засобами складають приблизно одну четверту від загальної кількості кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (23,1 %), що, із урахуванням фактичного майнового характеру такого протиправного діяння, створює неправдиве уявлення про значний відсоток суспільно небезпечних діянь, пов'язаних із порушеннями правил дорожнього руху; 5) стан вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми можна вважати стабільно задовільним, що зумовлено відносно незначну кількість випадків, коли суб'єктом такого кримінального правопорушення є особа до 18 років (4,4 %);

– доцільності уточнення часових меж для застосування спеціальної підстави для звільнення від кримінальної відповідальності, передбаченої ч. 4 ст. 289 КК України.

Голова комісії:



Ганна БУГА

Члени комісії:



Андрій ЗАХАРЧЕНКО

Тетяна ПОНОМАРЬОВА

Юлія ДАНИЛЕВСЬКА


**ЗАРЕЄСТРОВАНО**

в журналі обліку актів впровадження результатів наукових досліджень в науково-дослідну діяльність

Донецького державного університету внутрішніх справ

« 02 » липня 2024 р.

Науковий співробітник ВОНП

 Буга Т.С.

(підпис, прізвище)

**Додаток Б****СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*у яких опубліковано основні наукові результати дисертації:*

1. Германов С.А. Окремі детермінанти, що впливають на вчинення неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Правовий часопис Донбасу / Law journal of Donbass*. № 3(80). 2022. С. 33-36.
2. Германов С.А. Соціально-економічні заходи запобігання вчиненню неповнолітніми незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. № 2. 2023. С. 144-149.
3. Германов С.А. Особливості кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом за ознаками об'єктивної сторони кримінального правопорушення. *Правові новели*. № 22 том 2. 2024. С. 93-101.
4. Karchevskyi M., Losych S, Germanov S. Socialization of artificial intelligence and transhumanism: legal and economic aspects. *Baltic Journal of Economic Studies*. Vol. 9 No. 1, 2023. P. 61-70 (Особистий внесок здобувача: розглянуто способи застосування штучного інтелекту в межах спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням, вчиненим неповнолітніми).

*які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

1. Германов С.А. Стан кримінально протиправної діяльності неповнолітніх в частині незаконного заволодіння транспортними засобами в Україні. *Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та практики в умовах воєнної агресії*: збірник матеріалів II Міжнародної науково–практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кропивницький, 07 жовтня 2022 року). Кропивницький, 2022. С. 492-495

2. Германов С.А. Віктимологічні детермінанти незаконного заволодіння транспортним засобом неповнолітніми в Україні. *Актуальні питання підготовки фахівців для сектору безпеки і оборони в умовах війни: матеріали міжнародної науково-практичної конференції* (м. Кропивницький, 19 квітня 2024 року). Кропивницький: ДонДУВС, 2024. С. 1033-1036

3. Германов С.А. Соціально-демографічні ознаки особи неповнолітнього, який вчинив незаконне заволодіння транспортним засобом. *Актуальні питання розвитку юридичної науки в період воєнного стану : міжнародна науково-практична конференція. Науково-дослідний інститут публічного права, 17 травня 2024 р. – Львів – Торунь : Liha-Pres, 2024. С. 196-199*