

практичному аспектах і відпрацювання практичних рекомендацій щодо удосконалення кримінального законодавства України.

Література

1. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного Суду від 23 груд. 2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text> (дата звернення: 08.10.2021).

2. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.

УДК 343(043.2)

Хмеленко К.М., здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, м. Дніпро, Україна
Науковий керівник: Шаблистий В.В., д.ю.н., професор

ДО ПИТАННЯ ПРО НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

У сучасних умовах транспорт виконує не тільки роль засобу пересування пасажирів і вантажів. Транспортна система перетворилась у складову частину загального прогресу людства, залучаючи народи і країни до найсучасніших досягнень цивілізації у найрізноманітніших галузях.

Цей процес набуває свого розвитку і в Україні, яка поряд з іншими європейськими державами має досить велику і розвинуту транспортну систему, сполучену з багатьма країнами світу. До цієї системи належать повітряний, морський, річковий, залізничний, автомобільний, магістрально-трубопровідний транспорт, метрополітени, розвинута сітка міського й позаміського електричного та різноманітного відомчого транспорту.

Від рівня безпеки функціонування транспортної системи значною мірою залежить успішне вирішення соціально-економічних програм української держави. З розвитком транспортної системи та збільшенням кількості транспортних засобів зростають і рівень транспортних злочинів, і кількість загиблих та поранених на транспорті, та завдаються величезні матеріальні збитки.

Так, важливою умовою безпечної роботи транспорту є дотримання всіма особами встановленого порядку користування

транспортними засобами, при якому їх використання у сфері руху припустимо лише тими особами, які мають на це право. Саме тому у випадках, коли винна особа незаконно володіє та управляє будь-яким транспортним засобом, що є предметом складу кримінального правопорушення, визначеного ст. 289 КК України, вона порушує встановлений у законі порядок і створює загрозу для безпеки руху й позбавляє власника транспортного засобу можливості реалізувати свої права щодо нього. Викликає обґрунтовану тривогу і статистика виявлення та розслідування таких злочинів. Так, у 2020 р. було обліковано 4522 кримінальні правопорушення, по яких підозру було вручено конкретним особам лише у 1536 випадках, що становить усього 34,4%, що також значно менше, ніж у попередні роки (2019 р. – 2431, 2018 р. – 2663, 2017 р. – 2832, 2016 р. – 3130, 2015 р. – 3367, 2014 р. – 3277), а направлено обвинувальних актів до суду ще менше – 1318, або 29,3% (2019 р. – 2262, 2016 р. – 2832, 2014 р. – 2816), що теж свідчить про погіршення результативності роботи працівників правоохоронних органів. Окрім того, на кінець 2020 р. не прийнято остаточних рішень у 4535 таких кримінальних провадженнях, або 68,3%, що теж значно більше, наприклад, ніж у тому ж 2014 р. – 3651. Незаконне заволодіння автотранспортними засобами як різновид кримінального бізнесу, завдяки своїй прибутковості, є надзвичайно привабливим для злочинців. Суспільна небезпека цього кримінального правопорушення полягає у його вчиненні різноманітними кримінальними протиправними формуваннями (групою осіб за попередньою змовою; організованими групами та злочинними організаціями), що у загальній структурі кримінальної протиправності щорічно складає від 3–4%. Також варто зауважити, що найчастіше ці кримінальні правопорушення вчиняють у співучасті (70%), зокрема учасники організованих груп і злочинних організацій, які діють з розподілом ролей і мають транскордонні зв'язки, високий рівень спеціалізації та матеріально-технічного оснащення. Водночас постійно вдосконалюються способи викрадення автомобілів. Питання боротьби з незаконним заволодінням транспортними засобами займає важливе місце в боротьбі зі злочинністю, оскільки заподіює суттєву майнову шкоду як окремим громадянам, так і державі загалом, а також сприяє вчиненню ДТП. Ураховуючи, що транспортні засоби є джерелом підвищеної небезпеки для оточуючих, забезпечення безпеки їх використання є одним із важливих завдань в країні. Незаконне заволодіння транспортними засобами позбавляє їх власників можливості реалізувати свої права відносно них, у результаті чого завдається суттєва шкода праву власності, безпеці руху та експлуатації джерела підвищеної

небезпеки, створюється загроза життю та здоров'ю громадян, що обумовлює високу суспільну небезпечність цих діянь [1].

За роки незалежності в Україні почата складна робота, спрямована на створення нормативно-правової бази, що має забезпечити безпечність функціонування транспорту.

Серед правових засобів важливе значення в боротьбі з кримінальними правопорушеннями на транспорті має правильне застосування кримінального законодавства.

У транспортній системі особливе і визначне місце посідає автомобільний транспорт. Щорічно в Україні автомобільним транспортом перевозиться в середньому понад 200 млн. тонн вантажів та тисячі пасажирів щоденно.

Згідно із соціологічними даними, кожен сьомий мешканець України має на праві власності автомобіль чи мотоцикл. Кількість приватних автомобілів особливо збільшилася за останні роки. Статистичні дані за останні роки щодо кількості зареєстрованих кримінальних правопорушень, передбачених ст. 289 КК України, свідчать про тенденцію щодо їх збільшення.

Аналізу кримінального законодавства України про кримінальну відповідальність за незаконне заволодіння чужими транспортними засобами приділялася належна науково-дослідна увага. Проблеми кримінальної відповідальності за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом досліджували такі вчені, як В.І. Борисов, С.В. Гізімчук, О.М. Джужа, В.І. Жульєв, А.Ф. Зелінський, Ю.Ф. Іванов, В.В. Ємельяненко, В.І. Касинюк, П.В. Коляда, М.Й. Коржанський, З.Г. Корчева, О.М. Котовенко, В. Ляскін, В.А. Мисливий, Є.М. Моїсеєв, Є.В. Фесенко, Р.В. Щупаківський.

Питання відповідальності за незаконне заволодіння чужим транспортним засобом досліджено і певним чином викладено в науково-практичних коментарях КК України, у курсах, підручниках і посібниках та інших виданнях з Особливої частини навчального курсу «Кримінальне право України».

Водночас матеріали судової практики свідчать, що при розгляді справ про транспортні злочини не завжди забезпечується повне і всебічне дослідження обставин вчинення злочину. Суди ще допускають помилки при кваліфікації транспортних злочинів, а також при призначенні винним покарання.

Література

1. Сєдакова В.В. Розслідування незаконного заволодіння транспортним засобом. Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. URL: http://elar.naiu.kiev.ua/jspui/bitstream/123456789/19380/1/dysert_siedakova.pdf (дата звернення: 12.100.2021).

Шевченко Д.В., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Ланцедова Ю.О., к.ю.н., доцент

ЩОДО ЗАХОДІВ ПРОТИДІЇ ТА ЗАПОБІГАННЮ ПРАВОПОРУШЕННЯМ ПРОТИ БЕЗПЕКИ РУХУ

На сьогоднішній день, кримінальні правопорушення проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту залишаються одними з найбільш поширених діянь як у загальній структурі кримінальної протиправності, так і серед кримінальних правопорушень, що вчиняються з необережності. За статистикою даних щодо ДТП в Україні [1, с. 7] можемо зробити висновок, що близько кожні 42 хвилини одна людина стає жертвою кримінального правопорушення, передбаченого статтею 286 КК України. Кількість загиблих і травмованих від цих кримінальних правопорушень досить значна, а матеріальні збитки занадто великі, тому залишається нагальна потреба в дослідженні та розробленні ефективних заходів запобігання.

Згідно законодавства до 2020 року в Україні за керування транспортними засобами в стані сп'яніння була встановлена лише адміністративна відповідальність. Кримінальна відповідальність настає внаслідок порушення правил дорожнього руху з наслідками у вигляді спричинення тілесних ушкоджень – середнього ступеня тяжкості, тяжких або смерті потерпілого, за статтею 286 КК України. При цьому, в статті не зазначено таку обставину як обтяжуючу, а встановлюється, як загальна обтяжуюча обставина вчинення кримінального правопорушення в стані сп'яніння на підставі пункту 13 частини 1 статті 67 КК, що впливає на призначення міри та розміру покарання.

Щодня на українських дорогах гине більше людей, ніж протягом доби під час військових дій у межах антитерористичної операції, що триває на Сході України, – у середньому вісім осіб. Найвищим є показник ДТП у Київській, Дніпропетровській, Львівській, Одеській та Харківській областях [2].

Розглянувши статистику за останні роки можемо зазначити, що за даними Генеральної прокуратури України за 2016 рік зареєстровано 1098 кримінальних правопорушень (керування транспортними засобами у стані сп'яніння), за 2017 рік – 956, за 2018 рік – 853, за 2019 рік – 839 та 812 – за 2020 рік. Є очевидний той факт, що незважаючи на збільшення розміру штрафу з 2016