

УДК 343.237:343.346

## СПІВУЧАСТЬ У НЕЗАКОННОМУ ЗАВОЛОДІННІ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

*Ємельяненко В. В.*

*Кримський юридичний інститут Національної юридичної академії України  
ім. Я. Мудрого, Сімферополь, Україна*

В статті розглядаються питання співучасті у незаконному заволодінні транспортними засобами, а також підходи до розв'язання питань, пов'язаних із визнанням чи невизнанням певних дій співучастю у незаконному заволодінні транспортним засобом, а також кваліфікацією дій співучасників.

**Ключові слова:** незаконне заволодіння транспортним засобом, угон, повторність.

Вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом у співучасті значно збільшує ступінь суспільної небезпечності злочину, тому що при взаємній і заздалегідь обумовленій допомозі у злочинців створюються більш широкі можливості для реалізації злочинних намірів, а в деяких випадках тільки об'єднання зусиль декількох осіб дає можливість вчинити злочин [1, с. 218].

Згідно з даними проведеного нами дослідження матеріалів кримінальних справ майже половина незаконних заволодінь транспортними засобами вчиняється у співучасті. При цьому, враховуючи специфіку об'єктивної та суб'єктивної сторін розглядуваного посягання, випадки його вчинення групою осіб (співвиконавцями без попередньої змови між собою (ч. 1 ст. 28 КК України)), хоча теоретично й можливі, але практично не зустрічаються та, напевно, суттєво не впливають на ступінь суспільної небезпечності розглядуваного злочину. В той же час суспільна небезпечність посягання значно зростає у випадку вчинення його за попередньою змовою групою осіб, а тим більше організованою групою. Тому саме ці ознаки й передбачені законодавцем у ч. 2 та ч. 3 ст. 289 КК відповідно як кваліфікуючі.

Слід зазначити, що серед вчених-криміналістів (Галахова Г. В., Звіряка В. А., Касинюк В. І., Корчева З. Г., Ткаченко В. І. [2, 3, 4, 5] та ін.) і в правозастосовній практиці немає одностайності щодо питань, пов'язаних із визнанням чи невизнанням певних дій співучастю в розглядуваному злочині, а також кваліфікацією дій співучасників. Тому метою цієї статті є розв'язання відповідних питань.

Згідно зі ст. 26 КК співучастю в злочині визнається умисна спільна участь декількох суб'єктів злочину у вчиненні умисного злочину. Незаконне заволодіння транспортним засобом визнається вчиненим за попередньою змовою групою осіб, якщо його спільно вчинили декілька осіб (дві або більше), які заздалегідь, тобто до початку злочину, домовилися про його спільне вчинення (ч. 2 ст. 28 КК).

Виходячи з цього, необхідно встановити наявність всіх об'єктивних і суб'єктивних ознак такої форми співучасті. Розглянемо ці ознаки.

Об'єктивні ознаки. По-перше, у вчиненні посягання мають брати участь не менше двох осіб, кожна з яких є суб'єктом злочину, тобто повинна бути особою осуд-

ною та такою, що досягла встановленого законом віку, з якого може наставати кримінальна відповідальність.

По-друге, має бути спільність діянь співучасників. Це означає, що злочин вчиняється спільними зусиллями всіх співучасників. Їх дії є взаємообумовленими і між незаконним заволодінням транспортним засобом виконавцем і діяннями співучасників є причинний зв'язок [6, с. 85; 7, с. 31-39].

Особи, які вчиняють цей злочин, можуть виконувати різні ролі – вчинення злочину за попередньою змовою групою осіб, виходячи із законодавчого визначення (ч. 2 ст. 28 КК), можливе як у формі співвиконавства, так і з розподілом ролей. Зазначимо, що під час дії КК України 1960 р. ця ознака, на думку більшості криміналістів, повинна була ставитися у вину тільки при співвиконавстві. Цим же шляхом йшла й судова практика, тому раніше вченими допускалася тільки така форма співучасті [2, с. 46; 4, с. 49; 5, с. 32; 8, с. 119].

Вчинення співучасниками незаконного заволодіння транспортним засобом без розподілу ролей є тоді, коли кожен суб'єкт є виконавцем, тобто повністю або частково виконує об'єктивну сторону злочину, ознаки якої описані в диспозиції статті Особливої частини КК [9, с. 133; 10, с. 190-192]. Переважна більшість незаконних заволодінь транспортними засобами за попередньою змовою групою осіб становлять саме випадки співвиконавства. Так, наприклад, управляти транспортним засобом може одна особа, а в його захопленні брати участь інша [11, с. 64].

За однією з кримінальних справ 14-річний В., прагнучи в змові з 15-річним О. незаконно заволодіти транспортним засобом, розбив вітрове скло автомобіля ГАЗ, після чого злочинці проникли в салон транспортного засобу, де О. зламав замок запалювання й привів автомобіль у рух [12].

В іншому випадку Г., діючи за попередньою змовою з Б., зламав дверний замок на автомобілі ВАЗ-21099, після чого винні спільними зусиллями виштовхнули транспортний засіб зі двору будинку на вулицю. Потім злочинці проникли в автомобіль і Г., зламавши замок запалювання, привів транспортний засіб у рух [13].

У наведених прикладах кожен із співучасників безпосередньо виконав частину дій, спрямованих на вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом. Тому відповідні злочини були правильно визнані судами як вчинені за попередньою змовою групою осіб у формі співвиконавства.

У ситуації ж, коли особа не брала ніякої участі в незаконному заволодінні транспортним засобом, а лише брала участь у поїздки на ньому, співучасті не буде. На цю обставину звертається увага в п. 16 постанови Пленуму Верховного Суду України (далі – ПВС України) від 23 грудня 2005 р. № 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» [14, с. 9].

Незаконне заволодіння транспортним засобом за попередньою змовою групою осіб з розподілом ролей буде в тому випадку, коли поряд з виконавцем (співвиконавцями) у вчиненні злочину беруть участь особи, що виконують роль організатора, підбурювача або пособника. При цьому їхні дії кваліфікуються за ч. 2 ст. 289 КК із посиланням на відповідну частину ст. 27 КК. Якщо ж винний поряд з роллю органі-

затора, підбурювача або пособника виконав і роль виконавця, то посилатися на ст. 27 КК не потрібно.

*Суб'єктивні ознаки.* Винні при співучасті діють тільки умисно. Це означає, що всі співучасники мають спільний умисел на незаконне заволодіння транспортним засобом. При цьому інтелектуальний момент спільного умислу полягає в тому, що кожен із них усвідомлює суспільну небезпечність не лише вчинюваного ним діяння, але й суспільну небезпечність діяння, що вчинить виконавець. Крім того, співучасник передбачає, що в результаті його діяння розвиток причинного зв'язку призведе до того, що виконавець вчинить задумане незаконне заволодіння транспортним засобом (тобто він повинен знати про злочинний намір виконавця). Проте, якщо яка-небудь особа допомагає проникнути в транспортний засіб винному, думаючи, що той є його власником або користувачем (який, наприклад, міг загубити ключ), суб'єктивні ознаки співучасті відсутні.

Вольовий момент спільного умислу полягає в бажанні співучасників, щоб виконавець вчинив незаконне заволодіння транспортним засобом. Саме цього результату прагне кожен із них.

Мотиви співучасників, як правило, збігаються, але їх єдність не є обов'язковою.

Для кваліфікації незаконного заволодіння транспортним засобом як вчиненого за попередньою змовою групою осіб необхідно встановити, що угода між співучасниками (про характер діяння, час і місце його вчинення, розподіл ролей хоча б у загальних рисах) виникла попередньо, тобто до початку вчинення злочину (задовго до цієї події або безпосередньо перед нею). Іншими словами, попередня змова на вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом можлива тільки до замаху на нього, до початку виконання хоча б одним зі співучасників діяння, що утворює об'єктивну сторону злочину. Ця позиція знайшла закріплення в п. 16 вищевказаної постанови ПВС України від 23 грудня 2005 р. № 14 [14, с. 9].

Однак така точка зору поділяється не всіма вченими. Так, на думку деяких з них попередня змова на вчинення злочину можлива і на стадії замаху [3, с. 75].

З таким рішенням навряд чи можна погодитися. Частина 2 ст. 28 КК прямо вказує, що попередня змова на вчинення злочину повинна виникнути заздалегідь, тобто до початку злочину. Початковим же моментом злочину є вчинення будь-якої з дій, описаних у диспозиціях ст. 289 КК.

Проведене дослідження показало, що попередня змова на вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом з метою обернення його на користь винного або інших осіб виникає, як правило, за деякий час до вчинення злочину, а не безпосередньо перед його початком. Водночас змова на незаконне заволодіння транспортним засобом з метою, відмінною від мети обернення його на користь винного або інших осіб, переважно виникає незадовго до вчинення злочину.

Форма угоди між співучасниками може бути різною (усною, письмовою, у вигляді конклюдентних дій тощо); вона не має кримінально-правового значення. Головне, щоб між співучасниками було досягнуто згоди.

Після вчинення декількох незаконних заволодінь транспортними засобами за попередньою змовою групою осіб нерідко така група набуває стійкого характеру і трансформується в більш небезпечну форму співучасті – організовану групу.

Організована група має більш високий ступінь стійкості суб'єктивних зв'язків між співучасниками. Ознаку вчинення незаконного заволодіння транспортним засобом такою групою законодавець передбачив у ч. 3 ст. 289 КК як особливо кваліфікуючу.

Згідно з ч. 3 ст. 28 КК злочин визнається вчиненим організованою групою, якщо в його готуванні або вчиненні брали участь декілька осіб (три і більше), які попередньо зорганізувалися у стійке об'єднання для вчинення цього та іншого (інших) злочинів, об'єднаних єдиним планом з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану, відомого всім учасникам групи.

Виходячи з цього законодавчого положення, можна виділити ряд ознак організованої групи.

1. Кількісний склад організованої групи становить мінімум три особи, кожна з яких задовольняє вимогам суб'єкта злочину.

2. Попередня зорганізованість у стійке злочинне об'єднання. Це оціночне поняття, яке встановлюється в кожному конкретному випадку з урахуванням всіх обставин справи.

Попередня зорганізованість полягає в тому, що організована група створюється не одномоментно, а протягом більш чи менш тривалого часу, необхідного для підбору учасників, установлення потрібного психологічного клімату всередині такої групи, розробки плану злочинної діяльності тощо.

Стійкість означає, що між співучасниками існують стабільні, згуртовані, стійкі й тривалі відносини, пов'язані з підготовкою або вчиненням злочину (злочинів). Ця ознака характеризується наявністю постійних міцних внутрішніх зв'язків між співучасниками, високим рівнем узгодженості їх дій, коли кожен усвідомлює факт єднання його з іншими особами та прагне досягнути єдиного злочинного результату. Згідно з п. 11 постанови ПВС України від 23 грудня 2005 р. № 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями» стійкість організованої групи полягає в її здатності забезпечити стабільність і безпеку свого функціонування, тобто ефективно протидіяти факторам, що можуть її дезорганізувати, як внутрішнім (наприклад, невизнання авторитету або наказів керівника, намагання окремих членів об'єднання відокремитись чи вийти з нього), так і зовнішнім (недотримання правил безпеки щодо дій правоохоронних органів, діяльність конкурентів по злочинному середовищу тощо) [15, с. 4].

3. Наявність відомого всім співучасникам єдиного плану, на реалізацію якого спрямовані зусилля злочинців.

4. Розподіл функцій між співучасниками. При цьому мова в даному випадку йде як про суто технічний розподіл функцій співвиконавців (одні особи захоплюють транспортний засіб, інші переміщують його з місця первинного знаходження), так і про розподіл ролей, коли поряд з виконавцем беруть участь підбурювач, організатор і пособник.

Відповідно до п. 9 зазначеної постанови ПВС України від 23 грудня 2005 р. № 13 організована група вважається створеною з моменту досягнення її учасниками домовленості про вчинення першого злочину при наявності планів про подальшу спільну злочинну діяльність [15, с. 4].

По одній із кримінальних справ К., вивчивши ринок попиту та пропозиції на автотранспорт, запасні частини до нього, вирішив вчинити незаконні заволодіння транспортними засобами з метою обернення їх на свою користь. Після вчинення низки таких злочинів як одноосібно, так і за попередньою змовою з Г., К. вирішив створити організовану групу для вчинення таких злочинів. Це забезпечило б, на його думку, безпеку незаконних заволодінь транспортними засобами, більшу ефективність злочинів, збільшило б прибуток від реалізації транспортних засобів. До складу організованої групи, крім К., увійшли Г., Б. і Б-н. При цьому К. розробив загальний план вчинення злочинів з розподілом функцій між співучасниками та ознайомив їх з ним. Відповідно до плану в обов'язок К. входило підшукування транспортних засобів для їх незаконного заволодіння, особиста участь у вчинюваних організованою групою злочинах, розподіл прибутку від злочинної діяльності між учасниками організованої групи. У обов'язки Г., Б. і Б-на входило забезпечення безпеки та безперешкодного вчинення посягань шляхом перебування поблизу місця вчинення злочину й зовнішнього спостереження, а також особиста участь у скоєнні незаконних заволодінь транспортними засобами. План вчинення злочинів організованою групою передбачав конкретний час (як правило, вранці) і місце (переважно гаражі) вчинення посягань, способи проникнення в приміщення чи інші сховища (шляхом проломів стін гаражів кувалдою, зломів замків і запорів гаражних воріт), необхідні для цього знаряддя злочину, місця зберігання й збуту транспортних засобів [16].

Незаконне заволодіння транспортним засобом організованою групою становить більшу суспільну небезпечність порівняно із вчиненням цього злочину за попередньою змовою групою осіб, тому що відрізняється, по-перше, більшим кількісним складом учасників (три і більше), по-друге, стійкістю (що не є обов'язковим для попередньої змови групи осіб), по-третє, спрямованістю на вчинення декількох злочинів.

У більшості випадків організованою групою вчиняються незаконні заволодіння транспортними засобами засобів з метою їх обернення на свою або інших осіб користь. Однак зустрічаються й ситуації, коли члени організованої групи заволодівають транспортним засобом з метою зникнути з місця вчинення іншого злочину, перевезти викрадене тощо. У подібних випадках організована група створюється для вчинення різних злочинів, серед яких незаконні заволодіння транспортними засобами можуть і не значитися. Так, наприклад, організована група може бути створена для вчинення крадіжок, грабежів, розбійних нападів. Якщо винними при цьому буде вчинене незаконне заволодіння транспортним засобом з метою доїхати до місця злочину або переховатися з нього тощо, їх дії мають додатково кваліфікуватися за ч. 3 ст. 289 КК як незаконне заволодіння транспортним засобом, вчинене організованою групою (за наявності всіх інших ознак цього злочину).

Суб'єктом незаконного заволодіння транспортним засобом, вчиненого організованою групою, може бути лише особа, яка є учасником цього стійкого злочинного об'єднання. Вступ особи до організованої групи (участь у ній) означає надання цією особою згоди на участь у такому об'єднанні за умови, що вона усвідомлювала факт її існування і підтвердила певними діями реальність своїх намірів [15, с. 4].

У випадках, коли діяльність організованої групи була припинена на стадії готування до злочину чи ця група здійснила готування, а діяння, що становить об'єктивну сторону складу злочину, було виконане не всіма, а одним чи двома її учасниками, суди мають кваліфікувати злочин як учинений організованою групою [15, с. 4-5].

При цьому необхідно враховувати, що організатор організованої групи підлягає кримінальній відповідальності за незаконне заволодіння транспортним засобом організованою групою тільки в тому випадку, коли воно охоплювалося його умислом (ст. 30 КК). Інші учасники організованої групи підлягають кримінальній відповідальності за ч. 3 ст. 289 КК, якщо вони брали участь у підготовці або вчиненні цього злочину, незалежно від тієї ролі, яку виконував у злочині кожен із них.

Отже, незалежно від того, були члени організованої групи співвиконавцями незаконного заволодіння транспортним засобом чи виконували різні ролі в злочині, їх діяння кваліфікуються за ч. 3 ст. 289 КК без посилання на ст. 27 КК. Так само мають кваліфікуватися випадки вчинення незаконних заволодінь транспортними засобами членами злочинної організації (ч. 4 ст. 28 КК), але їх діяння додатково кваліфікуються й за ч. 1 ст. 255 КК за наявності відповідних ознак.

Таким чином, запропоновані в цій статті підходи до розв'язання питань, пов'язаних із визнанням чи невизнанням певних дій співучастю у незаконному заволодінні транспортним засобом, а також кваліфікацією дій співучасників, сподіваємось, будуть сприяти однаковому розумінню та застосуванню відповідних кримінально-правових норм та стануть в нагоді при подальшій науковій розробці питань кримінальної відповідальності за незаконні заволодіння транспортними засобами, вчиненими в співучасті.

#### Список літератури

1. Кригер Г. А. Квалификация хищений социалистического имущества / Г. А. Кригер. – М. : Юрид. лит., 1974. – 336 с.
2. Галахова А. В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений : [учеб. пособие] / А. В. Галахова. – М. : МССШМ МВД СССР, 1990. – 56 с.
3. Зверьяка В. А. Уголовная ответственность за угон транспортных средств, предупреждение угон : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / В. А. Зверьяка. – К., 1999. – 182 с.
4. Касынюк В. И. Вопросы квалификации транспортных преступлений / В. И. Касынюк, З. Г. Корчева. – К. : УМК ВО, 1988. – 70 с.
5. Ткаченко В. И. Преступления против общественной безопасности : [учеб. пособие] / В. И. Ткаченко. – М. : ВЮЗИ, 1984. – 80 с.
6. Иванов Н. Г. Понятие и формы соучастия в советском уголовном праве / Н. Г. Иванов. – Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1991. – 128 с.
7. Тельнов П. Ф. Ответственность за соучастие в преступлении / П. Ф. Тельнов. – М. : Юрид. лит., 1974. – 208 с.
8. Про судову практику в справах про корисливі злочини проти приватної власності : Постанова Пленуму Верхов. Суду України від 25.12.1992 р. № 12 // Постанови Пленуму Верховного Суду України в кримінальних справах / [за заг. ред. В. Т. Маляренка]. – К., 2005. – С. 108–124.
9. Бурчак Ф. Г. Соучастие: социальные, криминологические и правовые проблемы / Ф. Г. Бурчак. – К. : Вища шк., 1986. – 208 с.

10. Козлов А. П. Соучастие: традиции и реальность / А. П. Козлов. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2001. – 362 с.
11. Галиакбаров Р. Р. Групповое преступление. Постоянные и переменные признаки / Р. Р. Галиакбаров. – Свердловск : Урал. рабочий, 1973. – 140 с.
12. Кримінальна справа № 1-167, 2002 р. – Архів Ворошиловського районного суду м. Донецька.
13. Кримінальна справа № 1-471, 2002 р. – Архів Ворошиловського районного суду м. Донецька.
15. 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 Верхов. Суду України від 23.12.2005 р. № 14 // Вісн. Верхов. Суду України. – 2006. – № 1. – С. 6–11.
15. Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями : Постанова Пленуму Верхов. Суду України від 23.12.2005 р. № 13 // Вісн. Верхов. Суду України. – 2006. – № 1. – С. 2–6.
16. Кримінальна справа № 1-82, 2004 р. – Архів Орджонікідзевського районного суду м. Маріуполя.

**Ємельяненко В. В. Соучастие в незаконном завладении транспортным средством / В. В. Ємельяненко // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. – 2010. – Т. 23 (62). № 1. 2010. – С. 280-286.**

В статье рассматриваются вопросы соучастия в незаконном завладении транспортным средством, а также подходы к разрешению вопросов, связанных с признанием или непризнанием действий соучастием в незаконном завладении транспортным средством и квалификацией действий соучастников.

**Ключевые слова:** незаконное завладение транспортным средством, угон, повторность.

**Emelianenko V. Partnership in illegal mastering by a vehicle / V. Emelianenko // Scientific Notes of Tavrida National V. I. Vernadsky University. – Series : Juridical sciences. – 2009. – Vol. 22(61). № 2. 2009. – P. 280-286.**

The questions of misappropriation of a transport vehicle, the approaches to settle the questions connected with recognition or non-recognition of the accomplice of misappropriating a transport vehicle and with the qualification of the accomplices' actions are examined in the article.

**Keywords:** misappropriation of a transport vehicle, hijacking, replication.

*Надійшла до редакції 19.10.2009 р.*